

تلاش بیوده نکنید! مالیات از گردش حساب دریافت می‌شود

آرمان ملی: اجرای طرح مالیات از پایانه‌های آموزشی با جدیدی بود تا بیشترین کسب و کارهای صنفی را برای فرار از زیر بار مالیاتی که قرار بود امسال با افزایش نیز مواجه شود ترغیب کند. به‌طوری‌که هم اکنون اکثر واحدهای فروشگاه‌های دستگاه‌های یز خود را خاموش کرده‌اند و درخواست وجه نقد یا کارت به کارت از طریق اپلیکیشن‌های پرداخت را دارند. اگرچه این روش‌های فرار مالیاتی بیش از هر چیزی هزینه بیشتری را به مردم تحمیل می‌کند و با افزایش مبادلات نقدی هزینه بیشتری را نیز بابت چاپ پول و تامین اسکناس به دولت تحمیل می‌کند. این در حالیست که به گفته متولیان این حوزه اساساً گردش مالی دستگاه‌های کارت‌خوان و یا کارت به کارت تنها مورد رصد قرار نگرفته بلکه سازمان مالیاتی با بررسی گردش مالی تمامی حساب‌ها به اخذ مالیات اقدام می‌کنند. موضوعی که به نظر می‌رسد اگرچه مقابله با ترغندهای اصناف در دریافت مالیات حائز اهمیت اما به دلیل نبود فرهنگ مالیاتی سهم مالیات در اقتصاد کشور بسیار کمتر از سایر کشورهای توسعه یافته‌است. جهانگیر رحیمی، مدیرکل دفتر طراحی و تحلیل فرایندهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی درباره مقاومت اصناف برای دریافت وجه از طریق دستگاه‌های کارت‌خوان و پوز اصرار برای کارت به کارت کردن وجه و هزینه خرید کالا و خدمات اظهار داشت: اساساً املاک سازمان امور مالیاتی برای درآمد اصناف، فقط گردش مالی در دستگاه‌های کارت‌خوان و پوز نیست و تمام حساب‌های بانکی اصناف رصد می‌شوند. وی ادامه داد: وقتی قرار بر این است که تمام تراکنش‌های پولی رصد شود به‌طور قطع این رصد باید به گونه‌ای به اجرا برسد که بتواند تمام فعالیت‌های، اصناف و فعالان اقتصادی را به نمایش دهد. تمام گردش مالی چه از طریق پوز، چه از طریق درگاه‌های الکترونیکی، چه از طریق کارت به کارت و عابر بانک و… قابل رصد است و اطلاعات تمام تراکنش‌ها بر اساس داده‌ها و اطلاعات بانک مرکزی در اختیار سازمان امور مالیاتی قرار می‌گیرد. مدیرکل دفتر طراحی و تحلیل فرایندهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی تاکید کرد: بانک مرکزی پروتکل‌هایی را به اجرا می‌رساند که مشخص می‌کند چه حساب‌های تجاری و چه حساب‌های غیر تجاری محسوب می‌شوند بنابراین به‌طور دقیق حساب‌ها از هم قابل تفکیک هستند. رحیمی گفت: تراکنش تمام این حساب‌ها رصد و اطلاعات آنها در پرونده‌های مالیاتی ثبت می‌شوند و به‌صرف اینکه برای تراکنش‌ها از دستگاه پوز استفاده نشود و تراکنش‌ها به شکل دیگری انجام شود، به‌طور قطع نمی‌تواند مانع از این شود که مجموع تراکنش‌های برای مالیات مورد محاسبه و مورد نظر قرار نگیرد و اصناف با دریافت وجه از کارت به کارت نمی‌توانند مالیات را دور بزنند. وی افزود: در بند تبصره ۱۲ قانون بودجه ۱۴۰۰ آمده‌است: حساب‌هایی که به درگاه‌ها و ابزارهای پرداخت و… متصل می‌شوند، حساب‌های فروش تلفنی می‌شوند. بانک مرکزی هم بر اساس پروتکل‌های خاص خود می‌تواند حساب‌هایی که فروش محسوب می‌شوند اما حساب تجاری تلفنی نشده‌اند را به عنوان حساب‌های فروش به سازمان امور مالیاتی و معرفی و اعلام کنند. مدیرکل دفتر طراحی و تحلیل فرایندهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی گفت: به هر حال این مقاومت‌ها در حوزه مالیاتی در تمام اصناف وجود دارد اما اصناف مطمئن باشند که سازمان امور مالیاتی با همکاری بانک مرکزی راه‌هایی برای اینکه اجازه ندهد فرار مالیاتی صورت بگیرد، دارد. وی گفت: بر داشت اصناف این است که در یافت وجوه از مشتریان از طریق کارت به کارت، مشمول مالیات نمی‌شود که این برداشت غلط است. برخی از اقدامات بر اساس برداشت‌هایی انجام می‌شوند که لزوماً درست نیستند. رحیمی با اشاره به اعتراض اصناف مبنی بر اینکه هر تراکنشی را نباید درآمد در نظر گرفت، اظهار داشت: ممکن است تراکنش‌هایی انجام شود که درآمد محسوب نشوند و این تراکنش‌ها برای اصناف مربوط به فروش نباشد اما مبنای سازمان امور مالیاتی هم سرجمع تراکنش‌های ورودی نیست. برای مثال امسال مبنای مالیات تراکنش دستگاه پوز بوده اما اصناف و فعالان اقتصادی معمولاً طلب‌های خود را از دستگاه پوز تسویه نمی‌کنند و با چک و حواله ساتان این مبادلات مالی انجام می‌شود. اگر قرار بر این بود که تمام تراکنش‌های ورودی را در نظر بگیریم قطعاً ارقام مالیاتی بسیار بالا می‌رفت. مدیرکل دفتر طراحی و تحلیل فرایندهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی تأکید کرد: در مدارک و شواهدی وجود داشته باشد که تراکنش‌های ورودی فردی و صنفی مبتنی بر درآمد نیست، به‌طور قطع سازمان امور مالیاتی آن را مشمول مالیات قرار نمی‌دهد.

نکته

نرخ بیکاری همچنان یک رقمی است!

آرمان ملی: آمار ی که به تازگی مرکز آمار ایران از وضعیت نیروی کار در بهار ۱۴۰۱ منتشر کرد، نشان داد که نرخ بیکاری با افزایش ۰.۰ درصدی به ۹/۲ درصد رسیده است. آمار ی که بالغ بر ۲/۴ میلیون نفر از جمعیت فعال کشور را در بر می‌گیرد. بر این اساس در گزارشی که به تازگی مرکز آمار منتشر کرده نرخ بیکاری کار در متقاضیان کار را که غالباً قشر جوان و تحصیل کرده هستند شامل می‌شود این در حالی است که بررسی وضعیت بیکاری و اشتغال در دوره مورد بررسی از این حکایت دارد که از کل جمعیت کشور بیش از ۶۳۱۵ میلیون نفر ۱۵ ساله و بیشتر هستند که از بین آنها بیش از ۲۵۹۹ میلیون نفر فعال‌اند (بیکار و شاغل). میزان آن نسبت به چهار سال پیش، ۵۰۰ درصد کاهش داشته است. از جمعیت فعال، دو میلیون و ۲۹۹ هزار و ۵۵۴ نفر بیکار هستند که نسبت به بهار سال گذشته، ۴۰ درصد افزایش یافته و بر تعدادشان حدود ۱۰۸ هزار نفر افزوده شده است. همچنین تعداد شاغلان بیش از ۲۳ میلیون و ۵۷۷ هزار نفر است که ۶ درصد تعداد ۹۸ هزار و ۲۵۶ نفر از تعداد آنها نسبت به پارسل کم شده است.

پنجشنبه

۱۶ • ۰۴ • ۱۴۰۱

۷ ذی‌الحجه ۱۴۴۳ ه‍. ق / ۲۲ جولای ۲۰۲۲ م

«آرمان ملی» دلایل اظهارات رستم قاسمی مبنی بر فروش ساختمان وزارتخانه را بررسی می‌کند؛

قفل بودجه بردروازه ترانزیت



آرمان ملی: با آنکه شروع قرار داد کریدور شمال به جنوب از سال‌ها پیش آغاز شد اما از آن زمان به بعد هندی‌ها و روس‌ها پای خود را پس کشیدند و همین باعث کند پیش رفتن این پروژه شد از آن گذشته وجود ۲ حلقه مفقوده دیگر در این میان که یکی از آنها راه آهن قزوین رشت بود که در سال ۹۷ راه‌اندازی شد و دومین حلقه مفقوده به تکمیل این راه آهن مربوط می‌شود که به نوعی پیش نیاز اجرایی شدن کریدور شمال به جنوب راه آهن رشت – آستارا است که تا به حال به دلیل کمبود منابع نیمه کاره مانده است البته وزیر راه و شهر سازی می‌داند اتمام آن کریدور آن هم در پحبوه جنگ چقدر مهم است اما با وجود کمبود منابع و اختصاص نصف و نیمه بودجه به وزارت راه و شهر سازی باعث شده هم صیاد رستم قاسمی در بیاید و هم طرح‌های مهم نیمه کاره بماند. این در حالی است که در بودجه امسال نمایندگان بارها بودجه‌های مختلفی به دولت تکلیف کرده‌اند و طرح‌های عمرانی به دلیل کمبود منابع یا بهتر بگوییم عدم تخصیص منابع به وزارتخانه‌ها نیمه کاره رها شده‌است.

اهمیت کریدور شمال جنوب از چه جهت است؟

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب ظرفیت ایجاد چارچوبی برای یک شبکه ارتباطی پر قدرت از قیانوس هند تا کشورهای بالتیک و اسکاندیناوی را دارد و موقعیت جغرافیایی به ایران اجازه می‌دهد نقش چهارراه این مسیر و طرح یک‌جاده – یک کمربند چین را داشته باشد. در دوره‌ای که همه تمرکزها به یک پروژه یک جاده یک کمربند که شرق را به غرب وصل می‌کند، معطوف بود اما به دلیل کم توجهی همکاری گسترده‌تر با شرق نادیده گرفته شد و این تعلل موجب شد تا بخش مهمی از ظرفیت ایران در پروژه بزرگ اقتصادی یک جاده یک کمربند نصیب دیگر کشورها شود و در عمل پاکستان مرکز اقدامات زیرساختی چین شد و ایران نتوانست از موقعیت سوق الجیشی خود برای اتصال شرق به غرب به اندازه کافی بهره‌برداری کند اما مدتی است تمرکز بر اجرای مسیر اقتصادی شمال – جنوب بیشتر شده و مسیری که می‌تواند منافع اقتصادی فراوانی را برای ایران به‌همراه داشته باشد و موجب تحکیم پیوندهای کشورهای منطقه هم شود دوباره احیا شده است. در سال ۲۰۰۲ (۱۳۷۹) ایران، روسیه و هند قراردادی را برای ایجاد کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال جنوب (INSTC) امضا کردند و سپس علاوه بر سه کشور فوق، جمهوری آذربایجان نیز در این مسیرنقش مستقیم دارد و در واقع قرار شد مسیر ریلی از سه کشور ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان عبور کند البته تنش‌های سال گذشته باکو و ایروان موجب شد تا دو مسیر جایگزین آبی و خاکی برای مقابله با تنش‌ها در دستور کار قرار گیرد که یکی از مهم‌ترین مسیرها، کریدور را از طریق بندرهای ایرانی دریای خزر به صورت مستقیم با روسیه ارتباط می‌دهد و طی شدن مراحل عضویت ایران در سازمان همکاری شانگهای، گام مهمی برای ورود پر قدرت ایران در سه ابتکار یک جاده – یک کمربند، همکاری اوراسیای و کریدور شمال – جنوب به شمار می‌رود. با این حال کشورهای دیگر همچون ترکیه، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، بلاروس، تاجیکستان و

آرمان ملی: رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار در نامه‌ای به رئیس مجلس خواستار خروج طرح تنظیم بازار کالاها ی مشمول الزام به عرضه در بورس‌های کالایی از دستور کار مجلس و ارجاع این طرح به کمیسیون اقتصادی و الحاق آن به طرح اصلاح قانون بازار اوراق بهادار پس از اصلاحات اساسی و رفع ابهامات شده است. در واقع این نامه از آن جهت حائز اهمیت است که بر اساس این طرح تعیین و قیمت‌گذاری کالاها ی زنجیره تولید در بورس کالا به وزارت صمت واگذار خواهد شد. موضوعی که علاوه بر انتقاداتی که فعالان تولید به ویژه شرکت‌های زنجیره فولاد و پتروشیمی با استناد بر مشکلاتی که در سامانه پهن یاب در زمینه تعیین و تخصیص سهمیه کالاها ایجاد کرده و عملاً به شکل گیری رانت و اختلال در نظام توزیع خرد منجر شده بود به اعتقاد کارشناسان بازار سرمایه نیز دستورالعمل‌ها متعدد و ابهامات موجود در این طرح سهام شرکت‌ها را نیز در بازار سرمایه دستخوش تغییر قرار داده و می‌تواند بازار سرمایه را با چالش مواجه کند. حال باید منتظر شد و دید قالیباف نسبت به نامه عشقی چه موضعی را انتخاب خواهد کرد و آیا بورس کالا از وزارت صمت که در واقعیت عملکرد چندان موقتی نداشته خارج خواهد شد. البته به نظر می‌رسد پس از آنکه وزارت صمت عرضه خودرو در بورس کالا را به‌طور یکطرف لغو کرد رئیس بازار سرمایه کشور را بر آن داشته‌تاز آزار مجلس برای پایان دادن به این دخالت‌ها استفاده کند.

وزارت صمت متولی تنظیم بازار

بر اساس این گزارش، در مهر ماه ۱۳۹۹ طرح توسعه و تولید پایدار زنجیره فولاد با رویکرد اصلاح سیاست‌های تنظیم بازار، در مجلس شورای اسلامی اعلام وصول شد و پس از بررسی در کمیسیون در آذرماه همان سال در این کمیسیون به تصویب رسید. اما در نهایت پس از اصلاح در خردادماه امسال در کمیسیون صنایع و معادن به تصویب رسید این طرح که به تنظیم بازار کالاها ی مشمول الزام عرضه در

آرمان ملی

«آرمان ملی» دلایل اظهارات رستم قاسمی مبنی بر فروش ساختمان وزارتخانه را بررسی می‌کند؛

قفل بودجه بردروازه ترانزیت

سال گذشته بود که رستم قاسمی با انتقاد به بودجه وزارتخانه گفت: این بودجه معادل هزینه نگهداری تنها یک آزادراه در کشور است و نمی‌توان با این بودجه تحول ایجاد کرد و باید روش‌های دیگری جایگزین شود همچنین وزیر در روزهای اخیر نیز برای دومین بار انتقاد خود را این بار شدیدتر متوجه بودجه کرد و با اشاره به اهمیت تکمیل کریدور شمال – جنوب و راه‌آهن رشت – آستارا گفت: راه‌آهن ۱۶۰ کیلومتری رشت – آستارا باید بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد حتی من در جمع مدیران و مسئولان این وزارتخانه بارها گفتم‌ام که اگر ساختمان وزارت راه و شهرسازی را هم بفروشیم باید خرج این مسیر کنیم این در حالی است که بودجه راه و شهرسازی در یکسال هم کفاف تکمیل آن را نمی‌دهد.

باید بروی حوزه صادراتی روس‌ها متمرکز شویم

میلاد ترابی فر کارشناس اقتصادی در مورد کریدور شمال – جنوب گفت: کریدور شمال – جنوب که داتما در خصوص آن صحبت می‌شود، کریدوری است که از هند آغاز و از مسیر ایران به روسیه و سپس اروپا می‌رود که این مسیر یکی از ۹ کریدور شمالی – جنوبی شناخته شده حوزه ایران است همچنین راه‌اندازی کریدور دشواری‌های زیادی دارد از جمله اینکه میزان مبادلات تجاری هند و روسیه، آنچنان بالا نیست در نتیجه انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این حوزه در سطح پایینی قرار دارد و نکته دیگر در کریدور شمال – جنوب این است که با توجه به رفتاری که روس‌ها در مورد اوکرین از خود نشان دادند، به نظر می‌رسد که باید دست به عصات نسبت به ایجاد زیرساخت حمل و نقل کریدور شمال – جنوب اقدام کرد. او افزود: با توجه به مواردی از جمله تخاصم رژیم باکو و برخی مشکلات دیگر که با ترکمنستان وجود دارد، به نظر می‌رسد توسعه بنادر در دریای خزر برای ایجاد یک کریدور مرتبط با روسیه بسیار متناسب‌تر و کارا تر خواهد بود، در نتیجه ما باید بروی حوزه صادراتی روس‌ها و آن هم بیشتر در حوزه دریایی متمرکز شویم. ترابی فر بیان کرد: دو کریدور جنوب به غرب داریم که یک مسیر از هند، ایران و ترکیه و به اروپا می‌رسد و در صورت ورود ما به توسعه عراق و سوریه از این کشورها خواهد گذشت و مسیر دوم، اتصال راه ابریشم چینی و اتصال آن به کریدور ریلی (ITI) است که از غرب چین آغاز و با عبور از پاکستان و ایران از طریق مسیر ریلی به استانبول می‌رسد و مبادلات تجاری بین هند و اروپا حدود ۱۳۰ میلیارد دلار است. بیشتر این مبادلات مربوط به دو قطب ماشین‌آلات و دارو است و ایران به‌صورت بالقوه می‌تواند بازیگری بسیار خوبی در این حوزه داشته باشد اما مشکلات سیاسی از سوی هند و اروپا وجود دارد که به این دلیل حاضر به همکاری نیستند در نتیجه باید اهرم‌هایی در این زمینه فعال شود. یکی از مهم‌ترین این اهرم‌ها مساله چین است. وقتی رقبای چین مشاهده کنند که یک کریدور چینی از مسیر ایران عبور می‌کند، خود به خود نسبت به مشارکت در کریدور جنوب – غرب ترغیب خواهند شد. این کارشناس اقتصادی معتقد است: کریدور هند به اروپا به‌شدت برای ما منفعت دارد اما دچار مشکلات سیاسی است که راهکار آن را نه در این برنامه ۱۴۳ تومانی برای توسعه و زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای، توسعه حمل و نقل ریلی، توسعه زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای، توسعه حمل و نقل هوایی، حمل و نقل شهری و روستایی، توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی، حمایت از تولید مسکن و… در نظر گرفته شده است که به عنوان مثال برای برنامه توسعه حمل و نقل ریلی ۵ هزار و ۸۹۲ میلیارد و ۱۴۳ میلیون تومان برای توسعه و زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای، ۸ هزار و ۷۳۲ میلیارد و ۵۶۸ میلیون و ۲۴۲ میلیارد و ۵۰۰ هزار تومان برای توسعه حمل و نقل هوایی، ۲۴۲ میلیارد و ۶۲۸ میلیون تومان درای ترمیم، برای ترمیم بهسازی و ایمن سازی راه‌ها دو هزار و ۴۲۰ میلیارد و ۲۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان برای حمایت از تولید مسکن ۱۷۰ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان و برای حمل و نقل شهری و روستایی ۲۴۰ میلیارد و ۱۹۷ میلیون تومان در نظر گرفته شده است البته این لایحه در اسفندماه پارسال مورد تأیید قرار گرفت اما رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی دو بار زبان به انتقاد گشود و وزیر راه معتقد است که این بودجه معادل هزینه نگهداری تنها یک آزادراه در کشور است البته این لایحه در اسفندماه پارسال مورد تأیید قرار گرفت، اما رستم قاسمی گویا از این اعداد و ارقام اصلاً راضی نیست و تاکنون دو بار زبان به انتقاد گشود. اولین بار در اواخر

بودجه عجیب امسال وزارت راه و ناراضیاتی آقای وزیر

بودجه امسال وزارت راه‌وشهرسازی حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان تعیین شده است و برای وزارت راه و شهرسازی ۲۰ هزار و ششصد میلیارد و ۸۷۶ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان بودجه در نظر گرفته شده است که این بودجه در قالب ۲۲ برنامه مختلف در حوزه‌های مختلفی از جمله توسعه حمل و نقل ریلی، توسعه زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای، توسعه حمل و نقل هوایی، حمل و نقل شهری و روستایی، توسعه خدمات و زیرساخت هواشناسی، حمایت از تولید مسکن و… در نظر گرفته شده است که به عنوان مثال برای برنامه توسعه حمل و نقل ریلی ۵ هزار و ۸۹۲ میلیارد و ۱۴۳ میلیون تومان برای توسعه و زیرساخت حمل و نقل جاده‌ای، ۸ هزار و ۷۳۲ میلیارد و ۵۶۸ میلیون و ۲۴۲ میلیارد و ۵۰۰ هزار تومان برای توسعه حمل و نقل هوایی، ۲۴۲ میلیارد و ۶۲۸ میلیون درای ترمیم، برای ترمیم بهسازی و ایمن سازی راه‌ها دو هزار و ۴۲۰ میلیارد و ۲۲ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان برای حمایت از تولید مسکن ۱۷۰ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان و برای حمل و نقل شهری و روستایی ۲۴۰ میلیارد و ۱۹۷ میلیون تومان در نظر گرفته شده است البته این لایحه در اسفندماه پارسال مورد تأیید قرار گرفت اما رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی دو بار زبان به انتقاد گشود و وزیر راه معتقد است که این بودجه معادل هزینه نگهداری تنها یک آزادراه در کشور است البته این لایحه در اسفندماه پارسال مورد تأیید قرار گرفت، اما رستم قاسمی گویا از این اعداد و ارقام اصلاً راضی نیست و تاکنون دو بار زبان به انتقاد گشود. اولین بار در اواخر

بررسی ماجرای نامه نگاری عشقی و قالیباف نشان می‌دهد

خروج از سلطه وزارت صمت



بورس‌های کالایی تغییر یافته است، به منظور تنظیم مداوم بازار کالاها ی مشمول الزام به عرضه در بورس‌های کالایی از جمله زنجیره فولاد، فلزات اساسی، گاز و پتروشیمی، نفت و مواد هیدروکربنی و میعانات گازی و محصولات پتروشیمی و پالایشی تصویب شده و بر اساس آن، اسامی کالاها ی مشمول الزام به عرضه در بورس‌های کالایی توسط یکی از وزرای حاضر در کار گروه تعیین شده و میزان عوارض بر صادرات این کالاها به پیشنهاد رئیس کار گروه که وزیر صمت است، مشخص می‌شود. از سوی دیگر، تصمیم‌گیری درخصوص نحوه عرضه کالا در بورس‌های کالایی باید به نحوی باشد که تبعات آن در کل حلقه‌های زنجیره تولید آن کالا در نظر گرفته شود و تبعیض یا رقابت منفی میان حلقه‌های بالادستی و پایین دستی، ایجاد نکند ضمن آنکه شرکت‌های کوچک و متوسط از طریق ایجاد تعاونی‌های مورد نیاز، به صورت مشترک اقدام به مبادله در بورس‌های کالایی خواهند کرد، بنابراین امکان رصد دقیق و کارگزار ی محصولات صناعی و معدنی از ارکان بازار سرمایه را متاثر و کشور کاملاً نمایان خواهد شد. از سوی دیگر،

اقتصادی

رویکرد

ایران رقابت نفتی را به امارات و عراق واگذار می‌کند؟

آرمان ملی: یک کارشناس انرژی گفت: در صورت تداوم وضعیت فعلی و تاخیر در تدوین استراتژی انرژی با جایگزینی نفت ایران در جهان روبه‌رو خواهیم شد. محمدعلی صادقی گفت: متأسفانه شاهد هستیم که با وجود وابستگی اقتصاد ایران به درآمدهای نفتی، از این ثروت و امکان ژئوپلیتیک به درستی بهره‌گیری نمی‌شود. وی بیرون ماندن ایران از بازار جهانی نفت و تداوم تحریم‌ها را مورد اشاره قرار داد و گفت: ایران بازاری به بزرگی ۸۵ میلیون نفر در اختیار دارد، این بدان معنی است که حتی در شرایط عادی نیز باید بر اساس استراتژی دقیقی حرکت کنیم. وی در توضیح این مطلب ادامه داد: بسیاری از کشورهای نفتی، سیاست‌های تجاری خود را بر مبنای نفت تدوین می‌کنند، به عنوان مثال پس از سال‌ها تولید و صادرات انرژی از کشورهایی کالا وارد می‌کنیم که مصرف‌کننده انرژی ما نیستند و درآمد نفتی خود را در جای دیگری هزینه می‌کنیم در حالی که این رویه باید تغییر کند. صادقی اضافه کرد: همه کشورها تلاش دارند سیاست‌های تجاری خود را بر مبنای قابلیت‌ها و پتانسیل‌های خود تدوین کنند اما در ایران این پتانسیل مهم و بزرگ، به درستی مورد استفاده قرار نگرفته است. وی با اشاره به اینکه سیاستگذاری در ست، حتی در مواردی مانعی بر سر راه تحریم ایجاد می‌کند، گفت: وقتی موقعیت استراتژیک ایران در بازار انرژی و حتی موقعیت جغرافیایی ایران با غفلت مواجه می‌شود، مزیت‌های کشور در حاشیه‌قرار می‌گیرند. وی با تاکید بر اینکه حتی در شرایط فعلی باید این رویه تغییر کند، ادامه داد: ایران به دلیل موقعیت استراتژیک خود و خلیج فارس می‌تواند بسیاری از کشورهای آسیایی را به اروپا و غرب وصل کند بنابراین باید این مساله را تقویت کرد. وی گفت: تداوم شرایط کنونی می‌تواند منجر به این شود که نفت عراق و امارات جایگزین نفت ایران در بازارهای جهانی شود و اتفاقاً این کشورها نیز تدابیری جدی در این حوزه اندیشیده‌اند، وی خاطر نشان کرد: دیپلماسی انرژی، راهبردی است که باید به آن توجه کرده و بر مبنای آن حرکت کنیم. تا زمانی که استراتژی دقیقی در این حوزه نداشته باشیم بدان معناست که با چشم‌ها بسته در حال حرکت هستیم. وی درباره امکانات ایران در زمینه تولید گاز و امکان حفظ بازارهای خود و تأمین نیازهای آنها در صورت رفع تحریم‌ها عنوان کرد: اگر در صدد تقویت دیپلماسی انرژی باشیم باید به توسعه صنعت LNG و بندشیم‌سازی صادقی در توضیح این مطلب ادامه داد: اکنون قطر سعی می‌کند بر طریق عراق و سوریه گاز خود را به ترکیه و اروپا صادر کند، چطور ایران که دارای این شبکه است، این کار را در انجام ندهد؟ دلیل اصلی این مساله این است که ما در دیپلماسی انرژی نتوانستیم خوب عمل کنیم.

نکته

با افت بیش از ۸ هزار واحدی شاخص؛

بورس فرمزبوش به تعطیلات رفت

آرمان ملی: روز گذشته بازار سرمایه در آخرین روز از معاملات هفته به افزایش اصلاح وارد شد و شاخص کل با ریزش بیش از ۸ هزار واحدی بازهم در مر قله مقاومتی خود قرار گرفت. موضوعی که کارشناسان دلایل آن را تداوم ابهامات بازار و خبرهای ضد و نقیص مذاکرات برجامی عنوان می‌کنند. بر این اساس در معاملات دیروز بازار سرمایه بیش از پنج میلیارد و ۱۹۲ میلیون سهم، حق تقدم و اوراق بهادار به ارزش ۳۱ هزار و ۷۴۸ میلیارد ریال معامله شد و شاخص کل بورس با هشت هزار و ۴۷۷ واحد کاهش در ارتفاع یک میلیون و ۵۰۲ هزار واحدی قرار گرفت، همچنین شاخص هم‌وزن با ۲ هزار ۴۵۶ واحد کاهش به ۴۱۸ هزار و ۵۱۹ واحد و شاخص قیمت با یک‌هزار و ۴۹۵ واحد افت به ۲۵۴ هزار و ۸۵۲ واحد رسید. علاوه بر این در معاملات دیروز نمادهای، فولاد مبارک اصفهان (فولاد) با ۴۴۶ واحد، پالایش نفت تبریز (شیرین) با ۲۹۶ واحد، بیمه دانا (دانا) با ۱۰۴ واحد، بانک خاورمیانه (خاور) با ۵۷ واحد، بانک پارسیان (وپارس) با ۴۳ واحد و ذوب آهن اصفهان (ذوب) با ۳۰ واحد مثبت ظاهر شدند و در مقابل نمادهای، ملی صنایع مس ایران (فملی) با یک‌هزار و ۴۲۱ واحد، صنایع پتروشیمی خلیج فارس (فارس) با ۹۹۳ واحد، فیر انرژی خلیج فارس (فبجر) با ۴۸۹ واحد، پتروشیمی پردیس (شپدیس) با ۴۶۷ واحد، بانک ملت (بوملت) با ۴۳۸ واحد، پالایش نفت اصفهان (شپنا) با ۳۸۵ واحد و شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی (شتستا) با ۳۷۳ واحد بیش‌ترین تاثیر را در افت شاخص رقم زدند. از سوی دیگر در بازار فرابورس نیز روز گذشته وضعیت کاهشی حاکم بود، به‌طوری‌که در این بازار چهار میلیارد و ۴۷ میلیون برگه سهم و اوراق مالی به ارزش ۵۵ هزار و ۱۴ میلیارد ریال در بیش از ۲۰۲ هزار و ۱۰ نوبت داد و ستد شد و شاخص فرابورس با بیش از ۸۴ واحد کاهش به ۲۰ هزار و ۱۳۶ واحد رسید. گفتنی است در بازار دیروز فرابورس نمادهای، پالایش نفت لوان (شاون)، بیمه سامان (بساما)، تولید نیروی برق دماوند (داموند)، بانک دی (دی)، بیمه نوین (نوین)، افرا (افرا) و بیمه دی (ودی) مثبت و نمادهای، پیلیم آریا ساسول (آریا)، صنعتی مینو (غصینو)، فولاد هرمزگان جنوب (هرمز)، آهن و فولاد غدیر ایرانیان (فغدیر)، گروه سرمایه‌گذاری پویا زرکان (پ‌زرکان) و صنایع پتروشیمی تخت جمشید (شجم) تاثیر منفی ظاهر شدند.