



رامتین موق

قبل از اینکه محاصره دریایی اجرائی و تبعات آن آشکار شود، برخی مقامات اظهار می‌داشتند که این محاصره بی‌تاثیر است. برای اثبات ادعای خود نیز دو دلیل مطرح می‌کردند. نخست اینکه مرزهای دریایی ایران وسیع است و قابل محاصره شدن به‌صورت کامل نیست و ایران نیز در این ۸ سال فشار تحریمی، برای روز رن تحریم‌ها آبدیده‌شده‌است و دوم، ایران مرزهای زمینی گسترده‌ای دارد که در صورت محاصره کامل نیز تجارت کشور متوقف نمی‌شود.

اما اکنون که در اوج فشار محاصره دریایی هستیم، چالش‌های حمل‌ونقل زمینی نمایان شده‌است. اوایل خرداد ۱۴۰۵ رئیس اتاق بازرگانی تبریز از مشکل توقف طولانی مدت کامیون‌ها در مرز بازرگان، خبر داد. یونس زائله در این خصوص، بیان داشت: «در مرز بازرگان، ۱۰ هزار کامیون ایرانی منتظر ورود هستند و راننده‌ها حدود ۱۰ هفته‌است که در مهم‌ترین مرز واداتی کشور متوقف شده و روند واردات کالاها ی مورد نیاز کشور کند شده‌است.» او ادامه داد: «این رویه توقف کامیون‌ها، که با محدودیت طرف ترکیه‌ای، تعدد سازمان‌های مستقر در مرز و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط مواجه‌است، ماهانه ۴۰ میلیون دلار برای مردم آبی‌م‌خورد.»

البته این اولین باری نیست که با مشکل توقف طولانی مدت کامیون‌ها در مرزها مواجه هستیم و هر از چندگاهی این مشکل در مرزها، به‌خصوص مرز پاکستان، رخ می‌داد که توجه‌ها را به حل این مشکل، جلب کرده‌بود.

سرگردانی ۲۰هزار کانتینر در بنادر پاکستان

البته مشکل توقف کامیون‌ها در مرزها تنها محدود به مرز بازرگان نیست و برای مثال توقف کامیون‌ها در مرز دوغانرود به میانه‌تین ۱۰ روز رسیده‌است اما به دلیل توقف ۲۰ هزار کامیون‌ها در مرز سبازگان، توجه‌ها به این مرز افزایش یافته‌است. احسان ملکزاده، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، در این باره به «مهر» گفته‌بود: «مرز بازرگان به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین مرز از نظر ایمنی ایران، تاریک‌بوه و یوا،

پیمان سنندجی: علت اصلی ایستایی طولانی مدت کامیون‌ها در مرزها، بحران عدم توازن» میان حجم تجارت و ظرفیت زیرساخت‌های مرزی است. ما با فرسودگی تجهیزات کنترلی در گمرکات، کمبود نیروی انسانی برای ارزیابی‌های همزمان و مهم‌تر از همه، عدم هماهنگی در ساعات پذیرش» میان مرزبانی‌های دو کشور مواجه هستیم. در مرزهای شرقی، ناپایداری مدیریتی در کشور همسایه و در مرزهای غربی، نوسازی‌های زیرساختی طرف مقابل بدون هماهنگی با گمرک ایران، گلوگاه‌های فیزیکی ایجاد کرده‌است

گزارش

تغییر اجباری الگوی خرید ایرانیان:

دامنه خرید قسطی به غذا و کفش و لباس هم رسید

در حالی که روایت رسمی از ثبات اقتصادی و کنترل تورم حکایت دارد، واقعیت کف‌بازاز گسترش خرید قسطی و تسهیل در میان اقشار مختلف جامعه خبر می‌دهد.این روند نشان می‌دهد فاصله در آمد و هزینه به حدی رسیده که زندگی روزمره بسیاری از مردم بادهی‌های ماهانه‌ادر می‌شود. به گزارش خبر آنلاین، این روزها در خیابان‌های شهر، از فروشگاه‌های بزرگ لوازم خانگی تا مغازه‌های کوچک محلی، یک تصویر مشترک بیش از هر چیز به چشم می‌خورد؛ در جیب‌های ما عنوان «خرید قسطی بدون ضامن»، «لان بخر، بعداً پرداخت کن» یا «پرداخت چندمرحله‌ای» الگویی که دیگر صرفاً یک شیوه تبلیغاتی نیست و به‌بخشی از واقعیت روزه بازار و زندگی مردم تبدیل شده‌است.

خرید قسطی اقل‌ظرفیه کالاها ی گران قیمت یا لوکس محدودمنی‌شود. از خودرو، موبایل و لپ‌تاپ گرفته تا لوازم غذایی، پوشاک، کیف و کفش و حتی برخی خدمات درمانی، همه به تدریج وارد چرخه پرداخت‌های اعتباری و اقساطی شده‌اند. این تغییر نشان می‌دهد بخش قابل توجهی از خانوارها

گزارش

روایت دوپهلو حمایت از تولید

بسته ۷۰۰ همتی در آمارهای بانکی پرداخت شد، اما صنعت ندید!

سازوکار از ابتدا به‌گونه‌ای طراحی شده که امکان‌آباد بوده و انجام نمی‌شود بلکه اگر یک حلقه از زنجیره همکاری نکند، این طرح عملی اثر می‌ماند. اخیراً نیز صمد حسن زاده – رئیس اتاق بازرگانی ایران با انتقال از عملی نشدن تخصیص بسته ۷۰۰ همتی گفت: با وجود پیش‌بینی بسته‌های حمایتی از جمله تسهیلات ۷۰۰ همتی برای حمایت از تولیدکنندگان، هنوز این حمایت‌ها عملیاتی نشده‌د و در حود عده‌ای مانده و هنوز اثری از اجرائی این حمایت‌ها مشاهده نمی‌شود.

اما چند روز پس از این صحبت‌ها و در آخرین روز اردیبهشت ماه سال جاری بود که مدیر کل عملیات پولی و اعتباری بانک مرکزی اعلام کرد که شبکه بانکی ۱۰۷۶ همت تسهیلات برای حمایت از تولیدکنندگان متاثر از سیاست‌ارزی جدید دولت پرداخت کرده‌است.



رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران در بیان چرایی صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزها:

شبکه جاده‌ای پاسخگوی فشارهای محاصره دریایی نیست



در حال حاضر بایبشترین میزان معطلی کامیون‌ها مواجه است؛ به‌طوری‌که هایستایی کامیون‌ها در این مرز به‌بیش از ۲۰ روز رسیده‌و در حال حاضر حدود ۳هزار دستگاه کامیون در صف خروج از کشور قرار دارند.» او درباره دلایل ایجاد این وضعیت اظهار کرد: «عوامل متعددی در ایستایی کامیون‌ها دخیل هستند که در مرز بازرگان، مهم‌ترین عامل به‌ظرفیت پذیرش طرف مقابل بازمی‌گردد؛ به‌گونه‌ای که طرف ترکیه روزانه تنها حدود ۲۵۰ کامیون از ایران پذیرش می‌کند. علاوه بر محدودیت پذیرش کامیون‌ها، مشکلات سخت‌افزاری، نرم‌افزاری، تعدد سازمان‌های مستقر در مرز و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط از دیگر عوامل اصلی ایجاد صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزهای کشور به‌شمار می‌رود.» به اعلام این مقام صنفی، در سایر مرزها نیز وضعیت مشابهی حاکم است و کامیون‌ها بین ۵ تا ۸ روز در انتظار خروج از کشور می‌مانند. همچنین در مرز دوغانرود نیز میزان توقف و ایستایی کامیون‌ها به حدود ۱۰ روز رسیده‌است.

سرگردانی ۲۰هزار کانتینر در بنادر پاکستان

در این روزها تنها همرز بازرگان با مشکل توقف کامیون‌ها مواجه نیست و بنادر پاکستان نیز دوباره به این مشکل مواجه شده‌اند. رئیس هیات‌مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در این خصوص نیز، بیان کرد: «حدود ۲۰ هزار کانتینر کالای وارداتی ایران در بنادر پاکستان متوقف شده‌اند و همچنان مسیر مطمئن، مستمر و کم‌هزینه‌ای برای انتقال این کالاها به کشور وجود ندارد.»

ملک‌زاده با بیان اینکه صاحبان کالا با خطر متروک شدن محموله‌های خود مواجه هستند، گفت: «در پاکستان محدودیت زمانی

فراتر از متغیرهای خارجی نظیر محاصره

در بایبی، عوامل داخلی نیز چالش توقف طولانی مدت کامیون‌ها در مرزها، تشدید کرده‌است. یکی از این عوامل، تعدد دستگاه‌های متولی در مرز است.

وجود بیش از ۲۰ نهاد تصمیم‌گیر در نقاط مرزی که هر کدام بر اساس آیین‌نامه‌های مستقل عمل می‌کنند، فرآیند ترخیص رافراسیاشی کرده‌است

منجر به یک «شیفت اجباری» از دریا به جاده شده‌است. وقتی امنیت مسیری‌های آبی به‌مخاطره می‌افتد، شبکه‌ی جاده‌ای ایران به عنوان تنها «لان امن» برای عبور عقب‌ماندگی زنجیره تأمین مورد استفاده قرار می‌گیرد. این افزایش ناگهانی باروری شبکه‌ی جاده‌ای که برای این حجم از تراکم طراحی نشده‌بود، فشار را به مرزهای زمینی منتقل کرده و باعث شده‌است که جاده‌ها به جای معبر، به پارکینگ‌های اجباری تبدیل شوند.

«وار ریسک» به کالاها اضافه شده که فشار مضاعفی بر تجارت و واردات کشور وارد کرده‌است.« اکنون که با این مشکلات در مرزها مواجه هستیم، آیمی تأنیم همچنان به حمل‌ونقل زمینی برای حل معضل محاصره دریایی امید داشت؟ آیا اصلاً همین محاصره دریایی به مشکلات مرزها دامن زده‌است؟ البته قبل از محاصره دریایی نیز این مشکل وجود داشت بنابراین باید به فکر ریشه‌یابی اصولی و حل چالش‌های آن بود.

عدم توازن تجارت و ظرفیت
رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره علت توقف طولانی مدت کامیون‌ها در مرزها اظهار داشت: علت اصلی این ایستایی، «بحران عدم توازن» میان حجم تجارت و ظرفیت زیرساخت‌های مرزی است.

پیمان سنندجی توضیح داد: ما با فرسودگی تجهیزات کنترلی در گمرکات، کمبود نیروی انسانی برای ارزیابی‌های هم‌زمان و مهم‌تر از همه، عدم هماهنگی در ساعات پذیرش» میان مرزبانی‌های دو کشور مواجه هستیم. همچنین، بخشی از این توقفا‌ها ناشی از «بروکر اسسی دیجیتال» و «کندی در تأییدیه سامانه‌های ارزی و اسناد منشأ کالا است که عملاً کامیون را پیش از رسیدن به نقطه صفر مرزی، در صف‌های طولانی متوقف می‌کند. به گفته او، در مرزهای شرقی، ناپایداری‌های مدیریتی در کشور همسایه و در مرزهای غربی، نوسازی‌های زیرساختی طرف مقابل بدون هماهنگی با گمرک ایران، گلوگاه‌های فیزیکی ایجاد کرده‌است.

وجود ۲۰ نهاد تصمیم‌گیر؛ و فرسایش فرآیند ترخیص در مناطق مرزی
رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران تأکید کرد که محاصره دریایی و توجه بیشتر تجارت به حمل‌ونقل جاده‌ای در پیدایی توقف‌های طولانی در مرزها موثر بوده‌است. سنندجی افزود: تغییرات ژئوپلیتیک اخیر و ریسک‌های بالای دریاوردی در برخی مسیرها،

فراتر از متغیرهای خارجی نظیر محاصره دریایی، عوامل داخلی نیز چالش توقف طولانی مدت کامیون‌ها در مرزها، تشدید کرده‌است. یکی از این عوامل، تعدد دستگاه‌های متولی در مرز است.

منجر به یک «شیفت اجباری» از دریا به جاده شده‌است. وقتی امنیت مسیری‌های آبی به‌مخاطره می‌افتد، شبکه‌ی جاده‌ای ایران به عنوان تنها «لان امن» برای عبور عقب‌ماندگی زنجیره تأمین مورد استفاده قرار می‌گیرد. این افزایش ناگهانی باروری شبکه‌ی جاده‌ای که برای این حجم از تراکم طراحی نشده‌بود، فشار را به مرزهای زمینی منتقل کرده و باعث شده‌است که جاده‌ها به جای معبر، به پارکینگ‌های اجباری تبدیل شوند.

او در پاسخ به اینکه «چه عوامل دیگری، به غیر از محاصره دریایی، به این موضوع دامن زده‌است؟»، عنوان کرد: فراتر از متغیرهای خارجی، ۲ عامل داخلی این چالش را تشدید کرده‌است؛ یکی از این عوامل، تعدد دستگاه‌های متولی در مرز است. وجود بیش از ۲۰ نهاد تصمیم‌گیر در نقاط مرزی که هر کدام بر اساس آیین‌نامه‌های مستقل عمل می‌کنند، فرآیند ترخیص رافراسیاشی کرده‌است.

این مقام صنفی اعلام دوم، ا فقدان مدیریت واحد مرزی دانست و گفت: یک فرماندهی واحد وجود ندارد که بتواند فعالیت‌های گمرک، اسناددار، دفتر نظینه و مرزبانی، راهمسو کند. همچنین عامل سوم، اختلال در سامانه‌های تجارت خارجی است؛ چالش‌های مربوط به احراز مالکیت کالا، تخصیص ارز و شناسه‌های کالا در سامانه‌هایی که هنوز با مدل‌های نوین تجارت و تولید همگام نشده‌اند، باعث ایستایی‌های اداری می‌شود که خود را به صورت صف‌های فیزیکی در مرز نشان می‌دهد.

ضرورت حرکت به سمت حکمرانی هوشمند لجسنتیک

سنندجی درباره راهکارهای حل این معضل، تصریح کرد که برای حل پایدار این معضل باید به سمت «حکمرانی هوشمند لجسنتیک» حرکت کرد؛ او یکی از راه‌های رسیدن به حکمرانی هوشمند لجسنتیک را عملیاتی‌سازی مدیریت واحد مرزی دانست و این باره توضیح داد: باید به گمرک، به عنوان مدیر ارشد مرز، اختیارات کامل در جهت حذف موازی‌کاری‌ها اعطا کرد.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: یکی دیگر از راهکار‌های رسیدن به این جهت، توسعه عملیاتی ترخیص و کبشی و در بایبی است. مسیری‌های جایگزین مانند خطوط کشتیرانی RO-RO (کامیون‌بر) در دریای خزر، برای ورودن گلوگاه‌های زمینی پرریسک، فعال‌سازی نشود، پیش‌اظهاری و ترخیص قبل از ورود، یکی دیگر از راهکار‌های رسیدن به حکمرانی هوشمند لجسنتیک، برای حل معضل ترافیک در مرزها است.

باید بستری فراهم شود که تشریفات گمرکی کالا در مبدأ تولید انجام شود تا کامیون در مرز صرفاً با یک «کد رهگیری» و بدون توقف عبور کند. سنندجی در پایان به دبلماسی فعال مرزی اشاره کرد و گفت: باید بر وتکل‌های مشترک با کشورها ی همسایه برای پذیرش شایانه‌وزی و یکپارچه‌سازی اسناد حمل (نامه واحد) جهت حذف بازرسی‌های مضاعف در دو طرف مرز، ایجاد شود.

امکان وارد نند در عین حال بسیاری از ادارات با عقد قرار دادهایی با فروشگاه‌های اینترنتی و… امکان خرید قسطی اقدام روزمره ر فراهم می‌کنند

نکنه اینجاست که پیش‌تر، خرید قسطی به خرید اقدام با وام اختصاص داشت نه اقدام مصرفی. در گفت‌وگو با یک کارمند اداری در مرکز شهر، تصویری روشن از این وضعیت شکل می‌گیرد. او به خیر آن‌لین اظهار کرد: «حقوق من اول ماه که وار می‌شود، ماه‌هفته اول بخش زیادی اش صرف اجاره خانه و هزینه‌های ثابت می‌شود. بعد از آن برای خریدهای روزمره چیزی نمی‌ماند. حتی وسایل خانه را هم قسطی گرفتیم. اگر قسطی نماند، عملاً نمی‌توانیم زندگی را مدیریت کنیم.» این روایت، تنها تجربه یک فرد نیست، بلکه بارها تکرار وضعیت بخش بزرگی از حقوق‌بگیران است که فاصله میان در آمد و هزینه‌ها رانشان هر ماه بیشتر می‌شود.

از نگاه یک کارشناس اقتصادی، گسترش خرید قسطی نشانه‌ای از تغییر عمیق در ساختار اقتصاد خرد است. او توضیح داد: «وقتی بخش زیادی از درآمد خانوار از قبل در قالب اقساط تعهد شده‌باشد، یعنی اقتصاد خانوار از حالت نقدی خارج شده و وارد وضعیت بدهی محور شده‌است. این موضوع در کوتاه مدت شاید مصرف‌را حفظ کند، اما بلندمدت انعطاف مالی را کاهش می‌دهد.» به گفته او، چنین شرایطی باعث می‌شود کوچک‌ترین شوک اقتصادی مانند افزایش اجاره یا هزینه درمان، فشار سنگینی بر خانوار ها وارد کند.

آن انجام نشده‌است. در این رابطه، آرمان خالقی – دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت – در گفت‌وگو با ایسنا می‌گوید: از همان ابتدا مقرر شد این بسته ۷۰۰ همتی به صنایع تخصیص یابد تا اختلال در زنجیره تأمین مواد اولیه آنها جبران شود اما هنوز مشخص نیست که فرآیند اجرائی در چه مرحله‌ای قرار دارد.

وی افزود: تا امروز باز خوردی مبنی بر دریافت این تسهیلات از سوی واحدهای صنعتی مشاهده نشده و ما نیز در شبکه هم‌صنفی‌های خود، موردی را سراغ نداریم که موفق به بهره‌مندی از این منابع شده‌باشد. دبیر کل خانه صمت تأکید کرد: پس از چهار ماه و با گذشت زمان قابل توجهی از تصویب این بسته، هنوز گزارش شفافی از کارنامه توزیع آن دیده نمی‌شود و هر یک از متولیان، از جمله بانک مرکزی، تیم اقتصادی دولت، وزارت جهاد کشاورزی و وزارت صمت باید از عملکرد خود در جذب و ثبت درخواست‌ها، اظهار کنند چرا که نبود گزارش رسمی، ناچار خواهیم بود که بر اساس شنیده‌ها قضاوت کنیم که ممکن است با واقعیت متفاوت باشد. بر این اساس این بسته حمایتی واکنشی به شوک ناشی از تصمیمات ارزی خود دولت بوده‌است. چرا که دولت با انتقال صنایع از تالار اول به تالار دوم مرکز مبادله، عملاً هزینه‌های تولید را کاهش داد و سپس سعی کرد با ابزارهای بدهی محور همچون اوراق گام، این زخم را در مان کند. از سوی دیگر فقدان یک گزارش شفاف و تفکیک‌شده که مرز میان «تسهیلات عادی بانکی» و «تسهیلات ویژه بسته ۷۰۰ همتی» را مشخص کند، موجب شده که این سیاست‌های بدهی‌محور و بی‌توجهی به گفتار درمانی شباهت داشته‌باشد تا یک برنامه هدفمند برای تعدیل اثرات منفی ناشی از شوک تغییر سیاست ارزی. همچنین در ساختار اقتصادی فعلی، تزریق نقدینگی بدون شفافیت نه تنها به رونق تولید منجر نمی‌شود، بلکه به پیچیدگی فرآیندهای مالی و تشدید ناامیدی در میان فعالان اقتصادی دامن می‌زند.

خبر اقتصادی

عضو اتاق بازرگانی:

اینترنت بین الملل هنوز به وضعیت قبل دی ماه ۱۴۰۴ بازنگشته‌است

رئیس کمیسیون تحول و نوآوری اتاق بازرگانی تهران عنوان کرد: گرچه گفته می‌شود که دسترسی کاربران به اینترنت بین‌الملل همراه ثابت به وضعیت قبل دی ماه ۱۴۰۴ بازگشته است و سرویس‌های پایه مثل سرویس‌های پایه مایکروسافت راه‌افتاده؛ ولی هنوز واتس‌اپ باز نشده و توقع این است که حداقل در فاز اول بازگشایی اینترنت به آنجا برسد. به گزارش ایلنا، مازیا نوربخش در پاسخ به این سوال که «با خسارت‌های خاموشی ۸۸روزه اینترنت از ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۵ تا خرداد ۱۴۰۵ قابل جبران است؟» گفت: این خسارات قابل برگشت نیست؛ زیر فرصتی است که از دست رفته‌است؛ اما تنها موضوعی که الان اهمیت دارد این است که وصله امنیتی (Patch امنیتی) یعنی آنتی ویروس‌ها و تمام سرویس‌هایی که نیاز به آپدیت دارند، به‌سرعت انجام شود.

در خولست سرپرست صنایع کوچک: شهرک‌های صنعتی از برنامه قطعی برق مستثنی شوند

سرپرست سازمان صنایع کوچک از شرکت توانیر درخواست کرد شهرک‌های صنعتی توانی فعالان اقتصادی خندشدار شده و خطر بزرگی وجود مستثنی شوند. به گزارش تسنیم، طهمورث لاهوتی

اشکوری بر لزوم حفظ جذابیت‌های بخش مولد تأکید کرد و گفت: اگر تداوم تولید به دلیل قطعی‌های مکرر برق با ریسک مواجه‌شود، امنیت روانی فعالان اقتصادی خندشدار شده و خطر بزرگی وجود دارد که سرمایه‌گذاران، سرمایه‌های خود را از بخش مولد خارج کرده و به سیستم بازارهای غیر مولد و سوداگرانه هدایت کنند؛ لذا پایداری برق، در حقیقت صیانت از جریان سرمایه‌گذاری در صنعت کشور است.

عضو کمیسیون بهداشت و مجلس: داروخانه‌ها برای وصول چک‌ها خانه و طلا می‌فروشند

عضو کمیسیون بهداشت و در مان مجلس گفت: داروخانه‌ها برای وصول چک‌ها، خانه و طلا می‌فروشند و چرخه معیوب بیمه‌ها، تولید و تأمین دارو از زمین‌گیر کرده‌است. سیدمحمد جالبیان، بابیان اینکه کمبود دارو و روند درمان را مختل کرده‌است، گفت: برخی داروهای وارداتی، ۸۰برابر افزایش قیمت داشته‌است. وی تصریح کرد: از ۵۷۰ میلیون دلار ارز تخصیصی برای واردات و تولید دارو، تنها ۵۰ درصد شرکت‌ها برای دریافت آن مراجعه کرده‌اند که علت آن کمبود نقدینگی است. عضو کمیسیون بهداشت و در مان مجلس هشدار داد: ادامه این روند به تعطیلی بسیاری از مراکز خصوصی حوزه سلامت منجر می‌شود.

یک مقام صنفی: افزودن اقلام جدید به کالا برگ به چرخه تولید آسیب می‌زند

مدیرعامل اتحادیه دام سبک با اشاره به سابقه طولانی بحث‌ها دربرسه افزایش مبلغ و تنوع اقلام کالا برگ الکترونیکی گفت: سال‌هاست صحبت می‌شود که دولت بایابد و برای االابر دن قدرت خرید مصرف‌کننده‌ها هم رقم کالا برگ را اضافه کند و هم به اقلام آن تنوع ببخشد. دولت چهاردهم با افزایش این کار را انجام داده، اما جای پرسش است که چرا هم‌زمان با افزایش هزینه‌های تولید، مبلغ کالا برگ افزایش نیافته‌است. به گزارش تجارت‌نیوز، آفتشین صدر دادرس با بیان اینکه افزودن اقلام دیگر، خارج از این ۶ قلم به کالا برگ، هدف اولیه آن را از بین می‌برد. اظهار کرد: اگر قرار باشد اقدام دیگری به کالا برگ اضافه شوند، آن تأثیری که برای مصرف‌کالاها و چرخش چرخ تولید داشت، تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد. حال آنکه دولت باید پیش از هر اقدامی به این پیامدهای منفی توجه کند.

۴۰۰ صندوق قرض الحسنه فاقد مجوز زیر ذره‌بین مرکز اطلاعات مالی

رئیس مرکز اطلاعات مالی گفت: از حدود ۶ هزار و ۵۰۰ صندوق قرض الحسنه شناسایی شده تنها ۲هزار ۴۰۰ صندوق مجوز دارند. به گزارش ایسنا،‌های خانی، با اشاره به چالش‌های ناشی از فعالیت صندوق‌های فاقد مجوز اظهار کرد: امروز این پرسش جدی مطرح‌است که این صندوق‌ها در چه مسیری مورد استفاده قرار می‌گیرند؟ ایاستری برای فرارهای مالیاتی هستند؟ آیا در حوزه جرائم قضایی از آنها استفاده می‌شود؟ یا حتی ممکن است در زمینه تأمین مالی ترورسیم و اقدامات تروریستی مورد سوءاستفاده قرار بگیرند؟ این مسائل از جمله چالش‌های مهم کشور است که باید به‌صورت جدی کنترل شود. وی افزود: ضروری است اولاً جلوی زایش و گسترش بیشتر این صندوق‌ها گرفته‌شود و ثانیاً صندوق‌هایی که ایجاد شده‌اند، زیر چتر نظارتی و کنترلی قرار گیرند تا از سوءاستفاده‌ها و جرائم احتمالی آینده جلوگیری شود.

بازگشت به تلگرام، ایستاگرام، واتس‌اپ؛ چرا مردم در پیام‌رسان‌های داخلی نمی‌مانند؟

مردم ممکن است روزهای قطعی اینترنت، فیلترینگ شدید یا اختلال در دسترسی به پلتفرم‌های جهانی، –برای انجام کارهای ضروری سراغ پیام‌رسان‌های داخلی بروند، اما این اغلب انتخاب نیست؛ بیشتر شبیه یک اقامت اجباری و موقت است. به گزارش اقتصادنیوز، کاربر تا زمانی در بله، واتساپ، ویسکا یا سایر پیام‌رسان‌های داخلی می‌ماند که راه دیگری برای ارتباط، خرید، فروش، اطلاع‌رسانی یا پیگیری کارهای روزمره ندارد. به محض آنکه مسیری‌های دسترسی به تلگرام، ایستاگرام، واتس‌اپ یا سایر پلتفرم‌های جاافتاده دوباره باز می‌شود، بخش بزرگی از کاربران به همان زیست‌بوم قبلی بازمی‌گردند. براساس این گزارش، نقطه ضعف اصلی پیام‌رسان‌های داخلی فقط کیفیت فنی نیست؛ مسئله عمیق‌تر، بحران اعتماد است. مردم در جایی نمی‌مانند که احساس کنند دیده می‌شوند، شنیده می‌شوند یا هر لحظه ممکن است داده‌هایشان علیه خودشان استفاده‌شود.