

برادر بزرگ خانواده وزارت خارجه

همه فعالیت‌های وزارتخانه‌ها و نهادهای عمومی مسئول امور سیاسی، حقوقی و اجتماعی، در نیمه دیگر یعنی سیاست داخلی آن کشور جای می‌گیرند. این نشان‌دهنده اهمیت روابط خارجی در هر واحد سیاسی است. ایران پس از انقلاب نیازمند نیروهای جدید برای اداره وزارت امور خارجه و نمایندگی‌های ایران در سراسر جهان بوده؛ یعنی نیازمند حداقل ۵۰۰ مدیر و مسئول بود که نخست سیاست خارجی را به صورت نظری با عملی بشناسند، دوم با نحوه تصمیم‌گیری برای اداره سیاست خارجی ایران آشنا باشند. سوم هسته مرکزی نوپای نظام به آنها اعتماد داشته باشند، چهارم از چگونگی رفتار در جوامع متفاوت بیرون از ایران تجربه داشته و بنجم توانایی کار جمعی و تحمل جذب آرای مخالف را داشته باشند. اینجاد بود که در دولت موقت و همچنین شورای انقلاب اسلامی که زمانی مسئول اداره کشور بود و در نهایت در دوره نخست‌وزیری شهید محمدعلی رجایی، یکی از دغدغه‌های اصلی تصمیم‌گیران ایران این بود که با وزارت امور خارجه چه کنیم. به همین دلیل تغییراتی که در آن سال‌ها در وزارت خارجه رخ داد، بیشتر از وزارتخانه‌های دیگر بود. در نهایت در فروردین ۱۳۴۰، رجایی که نخست‌وزیر بود، خود سرپرستی وزارت خارجه را بر عهده گرفت و معاونانی برای انجام امور برگزید؛ آقایان احمد عزیزی، عبدالله نوری، جواد منصوری و حسین شیخ‌الاسلام. مهم‌ترین معاونت وزارت خارجه، یعنی معاونت سیاسی، بر عهده حسین شیخ‌الاسلام بود. حسین شیخ‌الاسلام از ابتدا با چالش‌های متعددی روبه‌رو شد؛ نخستین آنها همان امور روزانه بود. جهان در حال تغییر بود و اداره سفارتخانه‌ها و کنسولگری‌های ایران مسئله مهمی بود. مسئولان سابق نمایندگی‌ها به‌تدریج آن مراکز ترک کرده و در برخی از سفارتخانه‌ها دانشجویان طرفدار انقلاب ایران سفارت را در اختیار گرفته بودند. چالش دوم، تعریف و تحدید مکتب فکری سیاست خارجی منبعث از انقلاب اسلامی بود. در آن روزها، نظریه خاصی در این زمینه وجود نداشت، هرچه بود، گروهی از جملات کلی یا توصیه‌های اخلاقی بود. چالش سوم پیداکردن نیروهای مناسب برای اداره آن دستگاه نسبتا بزرگ بود. تعداد افراد شاغل در سیاست خارجی در مقایسه با دیگر مراکز کمتر، اما تعداد مدیران و مسئولان این دستگاه از جاهای دیگر بیشتر است؛ یعنی سلسله‌مراتبی نسبتا افقی و هم‌عرض. چالش چهارم حسین شیخ‌الاسلام کارکردن با کسانی بود که از گذشته در وزارت خارجه بودند و اتفاقا اکثر آنها دلسوز بودند و وطن‌دوست، اما ترکیب آنها با نیروهای جدید، کار بسیار مشکلی بود. چالش پنجم در تهران دانشجویان پیرو خط امام بودند از دیوار سفارت آمریکا بالا رفته بودند و برخی از همکاران جدید، همان کسانی بودند که دیپلمات‌ها و کارکنان آمریکایی را گروگان گرفته بودند. همچنین در شهریور ۱۳۵۹، عراق بخش وسیعی از اراضی جنوب غربی ایران را اشغال کرده بود؛ این مسئله بدون شک از دغدغه‌های حسین در آن روزگار بود. شاید گفته شود که این مجموعه از شرایط برای هر فرد دیگری هم ممکن بود اتفاق بیفتد. مگرکنند در نظریه واقع‌گرایی سیاست خویش در این زمینه منصل بحث می‌کند که منصب یا موقعیت خاص یک سیاست‌مدار است که به او امر می‌کند که چه باید کرد یا چه نباید کرد. براین‌حال نمی‌توان از حجم وسیع مسئولیت‌هایی که بر دوش حسین بود، به‌آسانی گذشت. حسین دو چالش دیگر هم داشت که او را در میان ما تازه‌کاران سیاست خارجی، از آن زمان تاکنون، برجسته می‌کند. از این دو باید به‌عنوان ششمین و هفتمین چالش زندگی او یاد کرد. ششمین چالش حسین، دغدغه او برای دانستن نبود؛ او در جلسات بی‌شماری در زمینه سیاست‌های جهانی ایران، منطقه‌ای، چندجانبه، دوجانبه و همچنین توضیح روابط خارجی روزمره برای مسئولان داخلی شرکت می‌کرد. در همه این جلسات، حسین کتاب یا مقاله‌ای با خود می‌آورد. اشتباهی سیری‌ناپذیر برای دانستن موضوعات گوناگون، به‌خصوص ساخت‌های تجربی و فناوریانه داشت. در مدت زمانی که با هم در شورای معاونان وزارت خارجه شرکت می‌کردیم، شوخی من و او این بود، من می‌گفتم شرط می‌بندم تو امروز کتابی در زمینه ریاضیات با خود آوردی و او هم می‌گفت شرط می‌بندم ام‌تو امروز کتاب جدیدی از انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی با خودت آوردی. شیفته برنامه‌نویسی‌های کامپیوتری، سیستم‌اطلاعات مدیریت، هوش مصنوعی و این قبیل، دانش‌ها بود. چند هفته قبل هم که در جلسه‌ای در وزارت امور خارجه او را دیدم، کتابی در دستش بود در زمینه‌های تصمیم‌گیری خیره (Expert Systems). هفتمین چالش او از ابتدای زندگی‌اش، دغدغه و نگرانی او در اجرای وظایف بینشی و اخلاقی بود. همیشه نگران بود که مبدا اذان یگویند و او نشنود. نگران بود که مبدا حق کسی ضایع شده باشد. مبدا یا یکی از دیپلمات‌های خارجی، این‌گونه که باید، حرف زده باشد. مبدا یکی از همکارانش بیمار شده و او توجه نکرده باشد. مبدا یکی از ما نیازمند کمک بوده‌ایم و او متوجه نباشد. حسین برای آنچه به آن اعتقاد داشت، هم برای ایران و هم برای کشورهای دیگر، زحمت بسیار کشید. فداکاری‌های او برای پایان‌یافتن جنگ و حل اختلاف میان کشورهای دیگر با گروه‌های اجتماعی در مناطق دیگر را باید در مجالی دیگر گفت و نوشت. دوسان و همکارانش برای ما از او بیشتر بنویسد و بگویند. شایسته است با برنامه‌ای درباره او تدوین کرد؛ شاید بتوان درباره هفت چالش زندگی حسین بیشتر سخن گفت. او برادر بزرگ بچه‌های سیاست خارجی ایران از ۱۳۶۰ تا ۱۳۹۸ بود.

✽معاون سابق وزارت امور خارجه

لیلا مرگن: هواییمایی ایران‌ایر در اطلاعاتیه‌ای اعلام کرده که بنا بر دلایلی نامعلوم پروازهایش به اتحادیه اروپا لغو شده است. اگرچه بسیاری از رسانه‌های داخلی شرایط رخ‌داده برای این هواییمایی را ناشی از شیوع کرونا در ایران اعلام کرده‌اند اما مقصود اسعدی‌سامانی دبیر انجمن شرکت‌های هواییمایی در گفت‌وگو با «شرق» اعلام می‌کند که این ممنوعیت‌ها ارتباطی با کرونا ندارد و ناشی از تحریم‌های آمریکا علیه ایران است. این در حالی است که به جز هواییمایی ماهان که حتی در ارائه خدمات هم مشمول تحریم‌های آمریکا شده بود، دیگر نام هیچ‌یک از ایرلاین‌های داخلی در لیست‌های تحریمی آمریکا مشاهده نمی‌شود. پس چگونه ایران‌ایر به دلیل تحریم‌های آمریکا پروازهایش لغو شده است؟

ایران‌ایر در اطلاعاتیه‌ای اعلام می‌کند که «با توجه به محدودیت‌هایی که به دلایل نامعلوم از طرف اروپا بر پروازهای «هما» اعمال گردیده، تمامی پروازهای هواییمایی جمهوری اسلامی ایران به مقاصد اروپایی تا اطلاع ثانوی به حالت تعلیق درآمده است». بر اساس این اطلاعیه، ایرانیانی که از این شرکت هواییمایی برای سفر به اروپا بلیت تهیه کرده‌اند، باید به دفاتر خدمات مسافرتی مراجعه کرده و مبالغ پرداختی خود را باز پس گیرند. در حالی که در شرایط کرونازه ایران، همه فکرمی‌کردند که دلیل توسعه این بیماری پروازهای ایران به اروپا لغو شده است، رضا جعفرزاده سخنگوی سازمان هواییمایی کشوری در گفت‌وگو با «شرق» از ارائه دلیل برای لغو پرواز‌ها به اتحادیه اروپا امتناع کرده و پاسخ‌گویی در این رابطه را به ایران‌ایر واگذار می‌کند. دسترسی به متولیان اینن ایرلاین هم در لحظه تنظیم این گزارش فراهم نمی‌شود. در این میان مقصود اسعدی‌سامانی دبیر انجمن شرکت‌های هواییمایی در گفت‌وگو با «شرق» توقف پروازها به اتحادیه اروپا را ناشی از شیوع بیماری کرونا در ایران نمی‌داند. او می‌گوید: ظاهرا اعمال این محدودیت در راستای ایجاد می‌کند، به گفته او در حال حاضر دولت ریزنی‌هایی را از طریق وزارت امور خارجه برای حل این مشکل انجام داده است.

تحریم‌ها شامل حال ایران‌ایر نمی‌شود
ایرانی‌ایر که پروازهایش هم در اتحادیه تحریم‌های آمریکا می‌داند؛ اما با جست‌وجویی در سوابق تحریم‌هایی که آمریکا علیه ایران اعمال کرده است، نام شرکت ایران‌ایر به چشم نمی‌خورد.

✽همراه زمین‌ایر کرد

شرق: مطابق لایحه بودجه سال ۹۹، همه حساب‌های بانکی فاقد شناسه هویت الکترونیکی بانکی (شهاب) معتبر با هدف مقابله با پول‌شویی و فرار مالیاتی تا پایان خرداد سال آتی مسدود می‌شوند. بنابراین روند انسداد حساب‌های فاقد شناسه که از سال گذشته آغاز شده بود، ادامه خواهد یافت و امسال هم افرادی که به‌دلیل کامل نبودن اطلاعاتشان، بانک حساب آنان را مسدود می‌کند، باید به همراه کارت ملی و شناسنامه مراجعه و اطلاعات حسابشان را به‌روزرسانی کنند. تجربه نشان داده است که انجام هر تکلیفی در جهت شفافیت آسان نخواهد بود و با مقاومت‌های زیادی روبه‌رو می‌شود؛ ضمن اینکه درباره این تکلیف زیرساخت لازم هم که سامانه نهاب و ایجاد شناسه شهاب برای هر حساب است، هنوز به اتمام نرسیده و تعداد زیادی از حساب‌ها هنوز شناسه شهاب ندارند.

تأکید بر تکلیف بانک‌ها در لایحه بودجه ۹۹

بر اساس بند الحاقی ۹ لایحه بودجه سال ۹۹ که به تصویب کمیسیون تلفیق مجلس رسیده و برای تأیید نهایی به شورای نگهبان ارسال شده است، به منظور افزایش شفافیت تراکنش‌های بانکی، مبارزه با پول‌شویی و جلوگیری از فرار مالیاتی، بانک‌ها و موسسه‌های اعتباری غیربانکی موظف هستند حداکثر تا پایان خرداد ۱۳۹۹ همه حساب‌های بانکی فاقد شناسه هویت الکترونیکی بانکی (شهاب) معتبر متعلق به اشخاص حقیقی و حقوقی ایرانی و خارجی را مسدود کنند. بنابراین از بعد از خرداد ۹۹ بانک‌ها باید از ارائه هرگونه خدمت یا پرداخت سود به آنها خودداری کنند. بانک مرکزی نیز موظف است ضمن نظارت بر عملکرد بانک‌ها و موسسه‌های اعتباری غیربانکی تا تاریخ مورد اشاره، از هرگونه خدمات در سامانه‌های تسویه و پرداخت اعم از ساتنا، پایا، شتاب، شاپرک، چکاوک و صیاد به حساب‌های فاقد شناسه شهاب معتبر را متوقف کند.

البته این نخستین باری نیست که این اتفاق می‌افتد؛ بانک مرکزی در اسفندماه سال ۹۷ همه بانک‌ها را مکلف کرد از ابتدای اردیبهشت سال ۱۳۹۸ ارائه خدمت به مشتریانی را که فاقد شناسه شهاب هستند، قطع کنند و بانک‌ها موظف شدند برای ارائه کد شهاب به مشتریان، اطلاعات هویتی آنها را تکمیل کنند و حساب مشتریانی که به‌دلیل نقص در اطلاعات هویتی کد شهاب برای آنها در شبکه بانکی صادر نشده، مسدود کنند. این اطلاعات هویتی شامل نام، نام خانوادگی، کد ملی، شماره شناسنامه، آدرس منزل، شماره تماس، شغل و… می‌شد. به دنبال این ابلاغ از سوی بانک مرکزی تعدادی از بانک‌ها از جمله بانک رفاه و ملی ایران به دلیل تکمیل نبودن اطلاعات هویتی و عدم

اقتصاد

دلیل ممنوعیت پروازهای ایران‌ایر به اروپا بررسی شد

نه کرونا، نه تحریم



هواپیماهای مسافری و باربری هواییمایی هما خواهد شد. دبیر انجمن شرکت‌های هواییمایی به این پرسش که آیا دیگر شرکت‌های هواییمایی می‌توانند به اتحادیه اروپا پرواز کنند، این‌گونه پاسخ می‌دهد: با توجه به محدودیتی که تحریم‌های دولت آمریکا برای هواییمای کشورمان اعمال کرده و همچنین مقرراتی که برای پرواز به اروپا گذاشته‌اند، ظاهرا هیچ‌یک از شرکت‌های ایرانی برای پرواز به اروپا آن شرایطی را که آنها گذاشته‌اند، ندارند. شرایط هیچ‌یک از هواپیماهایی که در کشور داریم، منطبق بر شرایطی که اروپایی‌ها برای پرواز به اروپا گذاشته‌اند، نیست. فقط ایران‌ایر این شرایط را داشت که در این چند روز به خاطر مقررات سختگیرانه‌ای که اعمال کردند، جلوی پروازهای هواییمایی هما به اروپا را گرفتند.

او درباره تأثیر اعمال این محدودیت بر شرایط کرونازه ایران می‌گوید: ایران با اروپا در بحث کرونا همکاری چندانی نداشت اما این تحریم‌ها اثر خود را خواهد گذاشت. در واقع این رفتار یک اقدام ضدحقوق‌بشری هم تلقی می‌شود. فکر می‌کنم این کاری که اروپایی‌ها در این مقطع زمانی انجام دادند و با این فوریت چنین مسئله‌ای را اعمال کردند، در هیچ قاموسی نمی‌گنجد. اسعدی‌سامانی اضافه کرد: در این شرایط که کشور درگیر بحث کروناست، آنها به جای اینکه کمک کنند، با وجود شعارهایی که در ارتباط با مسائل حقوق بشر و انسان‌دوستانه می‌دهند، برای تردد پروازهای ایرانی محدودیت ایجاد می‌کنند. به گفته او در حال حاضر دولت ریزنی‌هایی را از طریق وزارت امور خارجه برای حل این مشکل انجام داده است.

تحریم‌ها شامل حال ایران‌ایر نمی‌شود
ایرانی‌ایر که پروازهایش هم در اتحادیه تحریم‌های آمریکا می‌داند؛ اما با جست‌وجویی در سوابق تحریم‌هایی که آمریکا علیه ایران اعمال کرده است، نام شرکت ایران‌ایر به چشم نمی‌خورد.

حساب‌های بانکی بی‌شناسه تاخرداد فرصت اصلاح دارند

مسدودسازی تراکنش‌های پر خطر

اخذ شناسه هویت‌سنجی الکترونیکی بانکی (شهاب) حساب برخی از کاربران خود را مسدود کردند. بنابراین هرزچندگاهی این اتفاق را برای برخی از مشتریان بانک‌ها شاهد بودیم؛ اغلب افراد با اینکه تصور می‌کردند کارت‌های آنها به اصطلاح «سوخته»، با مراجعه به بانک متوجه می‌شدند به‌دلیل کامل نبودن اطلاعات صاحب حساب، بانک آن را مسدود کرده است؛ بنابراین فرد باید به همراه کارت ملی و شناسنامه به بانک مراجعه می‌کرد تا اطلاعات حسابش به‌روزرسانی شود.

نهاب بعد از ۵ سال هنوز ناتمام است

سامانه نهاب سیستمی است که با نگهداری اطلاعات مشتریان بانکی در خود، امکان ارائه انواع اطلاعات‌های مرتبط با مشتریان بانکی را به سایر سامانه‌های مالی ایجاد خواهد داشت. این سامانه جهت انجام وظایف خود نیاز به ارتباط با سیستم‌های اطلاعاتی سایر ارگان‌ها نظیر سامانه ثبت احوال، سامانه ثبت شرکت‌ها، اداره پست، سیستم‌های نیروی انتظامی و سایر دستگاه‌های قضائی و دولتی دارد. توسط سامانه مذکور یک شناسه ۱۶رقمی با نام شناسه شهاب برای هر مشتری بانکی به طور منحصربه‌فرد ایجاد می‌شود که این شناسه رابط اصلی برقراری میان سامانه‌های بانکی و نهاب است. مطابق قانون بانک مرکزی مسئول ایجاد زمینه‌های لازم برای تکمیل اطلاعات هویتی مشتریان بانکی و اخذ تأییدیه صحت اطلاعات از مراجع ذی‌ربط و اختصاص شناسه هویت الکترونیکی بانکی (شهاب) یکتا است. این تکلیف در حالی است که پروژه نهاب از سال ۹۳ آغاز شده؛ اما با گذشت پنج سال از آغاز آن همچنان نیمه‌تمام است. به پایان‌نرسیدن آن ممکن است انجام این تکلیف قانونی را از سوی بانک‌ها با مشکل مواجه کند.

نیمه امیرشکاری، مدیر گروه بانکداری الکترونیک پژوهشکده پولی و بانکی، به «شرق» اعلام می‌کند: درصد زیادی از سیستم‌های ما آمادگی لازم را دارند. این کارشناس معتقد است در اجرای این نوع تکالیف ملی بحث چیز دیگری است و توضیح می‌دهد: چندین نهاد مختلف در اجرای آن نقش دارند. از خود بانک مرکزی گرفته تا استانداری‌ها و همکاری قوه قضائیه تا شخص کارمند بانک. چون این پروژه‌ها ملی و بزرگ هستند، باید عزم بزرگی هم پشت‌شان باشد. از نظر فنی خیلی وقت است آمادگی برای این کار وجود دارد. بُعد فنی سیستم‌ها، بُعد آسان کار است. قسمت سخت ماجرا مقاومت‌هایی است که در نهادهای مختلف به دلایل مختلف وجود دارد. برخی دلایل منطقی هستند و باید برای آنها راهکار اندیشیده شود؛ مثلا

داشتند، رعایت نمی‌کرد و از آن تخطی کرده بود؛ به‌همین دلیل در بازرسی‌ها از این شرکت اشکال گرفته بودند. به‌دلیل رعایت‌نکردن استانداردها یک مدت، حدود دو تا سه سال پیش، از پرواز این شرکت پیشگیری کردند و نگذاشتند هواپیماهای این شرکت به اروپا سفر کنند.

منظری بیان می‌کند: از چند ماه قبل پروازهای ایران‌ایر که به اروپا می‌رفت، اتحادیه اروپا اشکالاتی را به آن گرفته بود. یک یا دو اشکال به سیستم‌هایی برمی‌گشت که مشمول تحریم بود و طرف اروپایی نمی‌توانست از ایرباس یا شرکت‌هایی که طبق مقررات می‌توانستند این خدمات را ارائه کنند، اطلاعات را دریافت کند.

او ادامه می‌دهد: این موضوع و چند موضوع دیگر جزء اشکالاتی بود که «آیوسا» یا بخش

بازرسی اتحادیه اروپا برای ایران‌ایر فرستاده

بود. باید این مشکلات توسط دولت ایران‌ایر رفع

می‌شد. دو تا سه مورد رفت‌وبرگشت انجام شد

اما به‌هرحال اتحادیه اروپا قانع نشد و آنها این

تخلف را در وضعیتی می‌دیدند که باید برای

این شرکت محدودیت ایجاد کنند. حالا برای

ایران‌ایر محدودیت ایجاد شده است تا این شرکت

اشکالات وارده‌ش را رفع کند.

امکان رفع اشکال از طریق ریزینی

اما آیا امکان رفع مشکل‌هایی که مشمول تحریم‌هاست، وجود دارد؟ معاون سابق سازمان هواییمایی دراین‌باره می‌گوید: یک مورد از اشکالات اعلام‌شده به ایران‌ایر مشمول تحریم‌هاست و برخی موارد قابل رفع‌شدن است. یکی، دو مورد مرتبط با اشکالی است که مربوط به تحریم می‌شود.

او به این پرسش که اگر اشکال مربوط به تحریم رفع نشود، ایران‌ایر نمی‌تواند پروازی به اروپا انجام دهد؟ این‌گونه پاسخ می‌دهد: بخشی از مسائل از طریق ریزینی‌ها حل می‌شود. به تعبیری امکان حل مشکل وجود دارد و می‌توانست این مشکل به‌وجود نیاید.

به اعتقاد منظری در شرایطی که پروازهای ایران به‌دلیل شیوع کرونا به دیگر کشورها مانند مالزی، تایلند و … متوقف شده است و صرفا قطرایر نیز به‌دلیل بلیت‌هایی که فروخته، پروازهایش را ادامه می‌دهد، توقف پروازهای ایران‌ایر مشکل‌ساز نیست؛ اما این شرکت برای پایان دوران کرونا، باید ایرادهایش را رفع کند. او برخلاف اسعدی‌سامانی که ایران‌ایر را تنها شرکت دارای استانداردهای لازم برای پرواز در آسمان اتحادیه اروپا می‌داند، قشمرایر را شرکتی معرفی می‌کند که چند هواپیمایش استانداردهای اتحادیه اروپا را پاس می‌کند. معاون سابق سازمان هواییمایی تأکید می‌کند: طبیعی است که شرکت‌ها باید استانداردهایی را که ایفوم می‌خواهد، دنبال و آماده کنند تا بعد از رفتن کرونا بتوانند پروازهایشان را انجام دهند. طبیعتا باید رفع اشکال کنند و نباید قضیه را نگه دارند.

بانک‌ها آماده تعویق پرداخت تسهیلات مشتریان

● یک مقام مسئول در نظام بانکی از آمادگی بانک‌ها برای همکاری با مشتریان نظام بانکی در ارائه مهلت قانونی برای بازپرداخت تسهیلات خبر داد و گفت: بخشنامه شورای پول و اعتبار به نظام بانکی ابلاغ شد. شبکه بانکی این آمادگی را دارد تا با مشتریانی که به دلیل شیوع ویروس کرونا، در کسب‌وکارهای خود دچار مشکل شده‌اند، نسبت به تعویق در بازپرداخت اقساط معوق آنها همکاری کند. این مقام مسئول در نظام بانکی افزود: نظام بانکی بر اساس مصوبات شورای پول و اعتبار عمل خواهد کرد. او تصریح کرد: این اقدام نظام بانکی در تعویق در دریافت اقساط تسهیلات دریافتی مشتریان منطبق بر ابلاغ بانک مرکزی و به‌منظور جبران ضرر و زیان برخی کسب‌وکارهایی انجام می‌شود که به دلیل شیوع ویروس کرونا، دچار مشکل شده‌اند. به گفته حسین‌زاد، مصادیق کسب‌وکارهایی که از شیوع ویروس کرونا آسیب دیده‌اند، از طریق کمیته منتخب دولت اعلام خواهد شد. او اظهار کرد: همچنین اقساط اسفندماه ۹۸ و نیز فروردین و اردیبهشت ۹۹ برای وام‌های قرض‌الحسنه تمامی اشخاص نیز به پایان دوره بازپرداخت آنها منتقل خواهد شد.

سقف در آمد مشمول مالیات بنگاه‌های کوچک ۲ برابر شد

● بنا بر تصمیمات اتخاذشده در دولت و سازمان امور مالیاتی سقف درآمد مشمول مالیات بنگاه‌های کوچک اشخاص حقیقی و حقوقی تغییر کرده است. به گزارش تسنیم، هم‌اکنون سقف فعلی درآمد مشمول مالیات بنگاه‌های کوچک برای اشخاص حقیقی صد میلیون تومان بوده که بنا بر تصمیمات اتخاذشده در دولت و سازمان امور مالیاتی این سقف افزایش یافته است. بعد از شیوع بیماری کرونا، سقف درآمد مشمول بنگاه‌های کوچک برای اشخاص حقیقی از صد میلیون به ۲۰۰ میلیون تومان و حقوقی از ۳۰۰ به ۵۰۰ میلیون تومان افزایش خواهد یافت.

اعمال محدودیت فروش پروازهای کیش از امروز

● سازمان هواییمایی کشوری با درخواست مدیرعامل منطقه آزاد کیش برای محدودیت پروازی به جزیره کیش موافقت کرد. این محدودیت قرار است از امروز ۱۹ اسفند اعمال شود. به گزارش تسنیم، شورای سلامت کیش به‌منظور پیشگیری از شیوع کرونا در کیش خواستار محدودیت پرواز به این جزیره شد. در این درخواست، غلامحسین مظفری، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش با ارسال نامه‌ای به علی عبدالزاده، معاون وزیر راه‌وشهرسازی و رئیس سازمان هواییمایی کشور خواستار اعمال محدودیت سفرهای هوایی به کیش شد. در این نامه آمده است: «با عنایت نظر به شیوع بیماری کروناویروس در کشور و باتوجه به سیاست‌های سازمان منطقه آزاد کیش مبنی بر محدودسازی جزیره کیش به‌منظور مدیریت و کنترل این بیماری و همچنین با عنایت به مصوبات جلسه کارگروه تخصصی بندر و فرودگاه شورای عالی سلامت کیش، موارد ذیل را به استحضار می‌رساند:

۱. مقرر گردید از روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۸/۱۲/۱۹، پروازهای ورودی با محدودیت در تعداد پرواز در روز، از مبدأ فرودگاه‌های تهران، اصفهان، مشهد، شیراز، بندرعباس و در صورت لزوم با نظر کارگروه مربوطه از سایر شهرها صرفا جهت امور ضروری، برقرار باشد.

۲. این پروازها با محوریت شرکت هواییمایی کیش انجام خواهد شد.

۳. جهت خروج ضروری کیشوندان، برنامه‌ریزی‌های آتی صورت خواهد پذیرفت.

لذا خواهشمند است دستور فرمایید اقدامات لازم درخصوص اجرائی شدن موارد مذکور صورت پذیرد؛ قبلا از حسن‌نظر حضرت‌عالی قدرانی می‌نمایم». بر همین اساس و با دستور رئیس سازمان هواییمایی کشور محدودیت‌های پروازی در این خط پروازی از دوشنبه ۱۹ اسفند اعمال می‌شود. در بخشی از نامه علی‌عبدالزاده، معاون وزیر راه‌وشهرسازی نیز آمده است: «مقتضی است دستور فرمایید از هرگونه فروش گروهی و تئور به مقصد آن جزیره خودداری ننموده و بلیت‌ها صرفا برای کیشوندان و کارکنان و خانواده‌های دستگاه‌های ارائه‌دهنده خدمات دولتی در کیش محدود گردد و آمار پروازها به تفکیک هر پرواز و به‌صورت روزانه برای این سازمان ارسال گردد».

پاکستان مرز خود را به روی کالاهای تجاری ایران گشود

● گمرک اعلام کرد: از صبح شنبه پاکستان اجازه ورود کامیون‌های ایرانی برای جابه‌جایی کالاهای صادراتی ایران را صادر کرد. به گزارش تسنیم، بر اساس اعلام گمرک ایران، از صبح شنبه مرز میرجاوه برای جابه‌جایی کالا از طرف پاکستانی‌ها باز شد. سخنگوی گمرک گفت: پاکستانی‌ها با اجازه ورود ۱۲ کامیون به گمرک قفقاز، شنبه هفدهم اسفند، بعد از چند روز از گمرک قفقاز این کشور روند تردد کامیون‌های ایرانی را از صبح شنبه هفدهم اسفند، بعد از چند روز از سر گرفتند. دبیر شورای اطلاع‌رسانی گمرک اعلام کرد: پاکستانی‌ها بعد از کنترل‌های لازم کالا و راننده، مجددا اجازه ورود ۱۲ کامیون دیگر را به خاک این کشور می‌دهند و این رویه را تکرار می‌کنند. لطیفی در پایان افزود: گمرک در حال ریزینی با مقامات این کشور برای سرعت‌بخشی به تردد کامیون‌های ایرانی است.