تجارت در نقطه صفر مرزی

سید علی امامی

نخستین گمرک را بلژیکی ها برای ایرانیان ساختند. آنان می دانستند مرزبندی کشورها و دریافت عوارض از ورود و خروج کالاها به مذاق مرزنشینان خوش نخواهد آمد، به همین دلیل برای حفظ امنیت و جلوگیری از برخوردهای مرزی امتیازات ویژه ای به مرزنشینان کشور دادند.

بلژیکی ها در آن هنگام اجازه دادند هر نفر به میزان ۱۰۰۰ ریال دام زنده، علوفه و غلات به آن سوی مرزها صادر کند و در مقابل می توانست چای، برنج، پارچه و یا امثال آن را وارد کند. این روند ادامه داشت تا این که در سال ۱۳۴۴ فعالیت مرزنشینان قانونمند شد.

قانون مبادلات مرزی ۱۳۴۴، مناطق مرزی کشور را به ۳ منطقه درجه یک، دو و سه تقسیم می کرد. مناطق درجه یک شامل بعضی از جزایر خلیج فارس بود که به پیشنهاد وزارت اقتصاد و تصویب هیأت دولت معین شده بود. این مناطق شامل جزایر کیش، سیری، ابوموسی، هندورابی و لاوان بود. ساکنان این بخش ها مجاز بودند هر نوع جنس به جز اجناس ممنوع الورود و غیرمجاز را بدون پرداخت هر نوع حقوق و هزینه و کارمزدهای گمرکی و سایر عوارض که از کالاهای ورودی دریافت می شد، از هر نقطه وارد و هر نوع اجناس صادراتی محلی را بدون پرداخت حقوق و کارمزد گمرکی و سایر عوارض و تعهدات ارزی صادر کنند.

منطقه درجه دو، جزایر قشم، هرمز، هنگام، لارک، تنب کوچک و بزرگ و آبادی های متصل به مرز سواحل خلیج فارس و دریای عمان محسوب می شد که از بندر دیلم شروع می شد و به بندر گواتر پایان می یافت. البته شهرستان مهران و زابل نیز جزو منطقه درجه دو بود. در این منطقه هر یک از ساکنان برای خود و برای هر یک از افراد تحت تکفل خود می توانستند سالانه تا ۱۵ هزار ریال کالای مجاز وارد و به همان میزان نیز کالا صادر کنند. منطقه درجه سه شامل تمام مناطق مرزی به جز مناطق درجه یک و دو بود. ساکنان این «منطقه» می توانستند برای هر نفر تا مبلغ ۱۵ هزار ریال در سال کالای مجاز با سپردن تعهدنامه مبادله مرزی از کشور صادر و در مقابل به همان میزان کالا و با پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض و هزینه های گمرکی و حق ثبت سفارش وارد کنند. قوانین مزبور با تغییرات نه چندان اساسی در ادوار زمانی و همگام با نوسانات و موقعیت های اقتصادی کشور دگرگون شد.

مبادلات مرزی بعد از انقلاب

بعد از انقلاب همین وضعیت ادامه داشت، البته تغییراتی جزیی در سهمیه ها به وجود آمد. برای مثال سهمیه ارزی هر مرزنشین از ۱۰ هزار به ۳۰ هزار ریال در سال، افزایش یافت. لیکن این سهمیه های ارزی در آن سال ها برای افراد خارج از استان جذابیت قابل توجهی نداشت. این سهمیه در سال ۶۵ به ۵۰ هزار ریال افزایش یافت. البته پس از انقلاب به واسطه تولید بعضی از اقلام و حمایت ازتولیدداخلی، فهرست وارداتی مرزنشینان به ۴۴ قلم تغییر یافت که اغلب، کالاهایی بود که در داخل قابلیت تولید نداشتند و اگر هم تولید می شدند کیفیت پایینی داشت یا کمبود آن در داخل محسوس بود.

بعد از جنگ و بروز مشکلات اقتصادی در مناطق مرزی بویژه در مرزهای جنوبی و جنوب غربی کشور و آغاز دوران بازسازی به منظور کمک اقتصادی به مناطق مرزی (چهار استان جنوبی) در سال ۱۳۷۹ که نخستین سال برنامه سوم توسعه بود، نظام بازرگانی کشور دچار تحول اساسی شد. براساس این قانون ورود کلیه کالاها از مبادی گمرگی آزاد و پیمان سپاری حذف و قوانین محدود کننده تجاری یکی پس از دیگری اصلاح شد. در سال ۱۳۸۰ با آوردن ساکنان استان های گیلان و مازندران به جمع مرزنشینان، جمعیت ایرانیان مرزنشین به حدود ۹میلیون و دویست هزار نفر افزایش یافت. هر چند در آن سقف ارزی صادرات مرزی نیز از ۲۰۰ میلیون دلار به ۳۰۰ میلیون دلار در سال افزایش یافت و واردات کالا نیز به همین سطح رسید، اما سهمیه ارزی هر عضو مرزنشین با توجه به سقف و جمعیت جدید به حدود ۳۰ دلار رسید که نسبت به سهمیه قبلی نزدیک به ۵۰ درصد کاهش نشان می داد.

قانون مبادلات مرزی بدین منظور تدوین شد که مرزنشینان علاوه بر این که مایحتاج خود را از آن سوی مرزها بتوانند تأمین کنند، مشکلاتی در مورد روابط خویشاوندی و عبور و مرور آن پدیدار نشود. همچنین برای این که در مرزنشینان انگیزه ای برای ماندن و تأمین امنیت مرزی ایجاد شود، قانون تسهیلات مبادلات مرزی را برقرار کردند. با این حال این قانون به دلایل مختلف از رسالت اصلی خود منحرف شده است. درآمدهایی که از تسهیلات مبادلات مرزی حاصل می شود، خارج از مناطق مرزی هزینه می شود و مرزنشینان کمترین بهره را از آن می برند.

کم توجهی ناظران به حسن اجرای قانون، نبود آشنایی و تجربه کافی در مبادلات و تمکن مالی نداشتن مرزنشینان دست به دست هم دادند تا قانون مبادلات مرزی فقط برای سوداگران سود داشته باشد. هر چند در ششم مهر سال گذشته، مجلس هفتم قانون ساماندهی مبادلات مرزی را اصلاح و تصویب کرد و براساس آن مقرر شد ارزش کل کالاهای قابل مبادله در مناطق مرزی ۳ درصد کل واردات کشور و ۳ درصد کل صادرات کالاهای غیرنفتی به مأخذ سال قبل باشد و این اقدام در صورت تحقق، تحولی اساسی در مبادلات مرزی ایجاد می کند، اما در نفس کار هیچ تغییری روی نمی دهد، زیرا در واقع مبادلات مرزی باید از مبادی «مقابل» به مناطق به منظور تأمین مایحتاج عمومی و رفع نیازهای منطقه انجام گیرد تا به فلسفه اصلی مبادلات مرزی برگردد، ولی این تصمیم در واقع نگرشی متفاوت به مبادلات مرزی دارد.

چاره ای نیست مگر این که در قانون تجدید نظر اساسی شود. تجدید نظری که براساس رسالت قانون است. باید مبادلات مرزی برای رفع نیاز مرزنشینان باشد و فقط مرزنشینان از آن استفاده کنند. راه حل این است که اقلامی که از سوی مرزنشینان قابل ورود است براساس نیاز منطقه آنان باشد و هر ساله فهرست آن اصلاح شود.

بازنگری در گسترش مناطق مشمول مبادلات مرزی و کوچک کردن دایره شمول آن، راهکاری است که سیاستگذاران می توانند آن را اجرا کنند. شاید بهترین کار این باشد که دوباره لزوم وجود قانون مبادلات مرزی بررسی شود تا براساس آن تسهیلات و امتیازات پرداخت شود. به نظر نمی رسد با پرداخت ۳۰ دلار در سال به هر مرزنشین، بتوان به اهداف قانونگذار در قانون مبادلات مرزی، دست یافت.

پس از این که دولت تمام مرزهای کشور را مشمول مقررات قانون مبادلات مرزی کرد و تسهیلات ویژه ای برای مرزنشینان در نظر گرفت، سوداگران، مناطق مرزی را به عنوان بهترین محل برای ورود کالاهای ممنوع یافتند

بازنگری در گسترش مناطق مشمول مبادلات مرزی و کوچک کردن دایره شمول آن، راهکاری است که سیاستگذاران می توانند آن را اجرا کنند، شاید بهترین کار این باشد که دوباره لزوم وجود قانون مبادلات مرزی بررسی شود

مورد قبول هیأت دولت قرار گرفت. در سال ۱۳۷۷ پس از قانونی شدن این درخواست ها برای فعالیت مرزنشینان سقف کلی ۲۰۰ میلیون دلار در سال در نظر گرفته شد و فهرست اقلام قابل ورود آنها نیز از ۲۲ قلم به ۴۷ قلم افزایش یافت. بنابراین سهمیه ارزی هر مرزنشین از سقف کلی اعلام شده حدود ۶۰ دلار بود.

قاچاق از مرزها

پس از این که دولت تمام مرزهای کشور را مشمول مقررات قانون مبادلات مرزی کرد و تسهیلات ویژه ای برای مرزنشینان در نظر گرفت، سوداگران، مناطق مرزی را به عنوان بهترین محل برای ورود کالاهای ممنوع یافتند، زیرا گمرک ها در آن ایام فهرستی در دست داشتند که به موجب آن بسیاری از کالاها مجوز ورود به کشور را نداشتند، اما آن کالاها با کمی ترفند می توانست از طریق استفاده از تسهیلات مرزی وارد کشور شود.

قانونگذار برای مرزنشینان تسهیلاتی از قبیل نخواستن مجوز واردات از دستگاه های مورد اشاره در فهرست، تخفیف در حقوق وسود بازرگانی برخی از اقلام، آزادی واردات اقلامی از قبیل لوازم یدکی خودروی سبک و سنگین و... سهل الاجرا بودن امور مبادلاتی، عدم پیمان سپاری و پرداخت نکردن حق ثبت سفارش در نظر گرفته بود. این در حالی بود که وارد کننده می توانست از مبادی گمرکی فقط ۲۸ قلم کالا وارد کند و مرزنشینان تقریباً دو برابر آن را با آسودگی وارد کشور می کردند. شکی نبود که این محدودیت های شدید بازرگانی موجب شد که تجار و بازرگانان به واردات غیررسمی رو آورند.

به طوری که افراد بومی و غیربومی وحتی کارخانه های کوچک و بزرگ به سوی بهره مندی از این تسهیلات هجوم آوردند. در آن سالها بویژه در سال های ۷۸ و ۷۹ با وجودی که سهمیه های ارزی مرزنشینان در سال های قبل از آن همواره جذب نشده باقی می ماند، در نیمه دوم سال های مورد نظر، پایان می یافت. نکته مهم این بود که با تخفیفاتی در فهرست اقلام قابل ورود منظور شد. این تسهیلات با توجه به محدودیت هایی که برای بخش تجاری کشور ایجاد شده بود امتیاز بسیار مناسبی برای مرزنشینان محسوب می شد. لیکن به دلیل شناخت نداشتن کافی تجار بومی و غیربومی و تمکن مالی نداشتن مرزنشینان، از این سهمیه ها به نحو کامل بهره برداری نشد.

سرانجام نطفه شوم قاچاق در این مناطق گذاشته شد. زیرا از یک سو محدودیت های فراوان بازرگانی اجازه نمی داد کالا از مجرای قانونی خود وارد شود و از سوی دیگر امتیازهای ویژه برای ایجاد رونق مناطق مرزی، سودجویان وارداتچی را به آن سمت کشاند.

در نیمه اول دهه هفتاد مرزنشینان فقط محصور به مرزهای جنوب، جنوب غربی و جنوب شرقی کشور می شدند و حداکثر جمعیت مشمول این مبادلات یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر و حداکثر سقف صادراتی یک عضو ۱۰۰ هزار ریال و فهرست اقلام قابل ورود آنها شامل ۲۲ قلم کالا بود، اما در نیمه دوم دهه هفتاد استانداران و سایر مراجع مربوط به امور مرزنشینی خواستار تسری تسهیلات مرزنشینی به سایر نواحی مرزی به جز گیلان و مازندران شدند که این درخواست حضور تجار و بهره مندی آنها از این منابع، کم کم فشارهای مستقیم و غیرمستقیم بر دستگاه های متولی مبادلات مرزی بر افزایش سهمیه، افزایش فهرست اقلام قابل ورود و آزاد کردن فعالیت مرزنشینان از سایر مبادی گمرکی، وارد شد.

براساس قانون مبادلات مرزی بین المللی مرزنشینان فقط مجازند از مبادی «مقابل» اقدام به مبادله کالا کنند. لیکن در پایان سال ۷۸ به دلیل نبود کالای مناسب در کشور مقابل وترانزیت کالا به آن کشورها، مرزنشینان از کلیه مبادی گمرکی می توانستند کالا با تسهیلات قوانین مبادلات مرزی و به اندازه سقف تعیین شده، واردات انجام دهند. هر چند این تصمیم مشکل واردات برخی از استان های مرزی از جمله استان های شرقی و غربی و شمال را حل کرد، اما پیامدهای منفی از قبیل خروج فعالیت های تعاونی مرزنشینان از استان، کاهش ارتباط مرزنشینان دوطرف و خروج سرمایه آنها از منطقه و کاهش واحدهای خدماتی را به همراه داشت. از همه مهمتر این تصمیم با ذات و فلسفه وجودی قوانین مبادلات مرزی که برای تأمین مایحتاج اهالی مرزنشین و انجام داد و ستد برای ماندگاری آنان بود مغایرت داشت.

خودروسازان درپی بازارهای پرسود

خودروسازی در میان شاخه های مختلف تولیدات صنعتی، به توسعه ای جهانی دست یافته و می توان گفت که جهانی شدن در این شاخه صنعتی به معنی واقعی کلمه تحقق یافته است.

دیگر به ندرت شرکت های اتومبیل سازی ای را می توان دید که چند ملیتی نباشند و دیگر کمتر شرکتی در جهان یافت می شود که فقط به بازار داخلی بسنده کند و از بازار جهانی سرباز زند. در این شاخه صنعت مرزهای ملی مدت هاست که از میان رفته اند. شرکت های تولید خودرو سال هاست می کوشند تا بازارهای جهانی را به تصرف خود درآورند و اجازه تولید، تکثیر و فروش را در اختیار خود بگیرند. این در حالی است که اتومبیل، هنوز از کالاهایی است که مورد توجه مردم جهان قرار دارد و از اعتبارش کاسته نشده، بخصوص در کشورهایی که سال های سال، امکان مالکیت اتومبیل های غربی برای شهروندانش وجود نداشته، عطش دستیابی به این اتومبیل های شخصی را سیری ناپذیر می کند.

در چنین شرایطی، سال هاست که توجه تولیدکنندگان خودرو دیگر به بازار کشورهای اروپایی و ایالات متحده آمریکا نیست، زیرا بازار این کشورها پر شده، تولید در این کشورها گران تمام می شود و به همین علت مقرون به صرفه نیست. در چنین شرایطی مرکز توجه اصلی سازندگان خودرو به کشورهای دیگری چون چین، هند و کشورهای اروپای شرقی جلب شده که بازارهای سیری ناپذیری برای شرکت های تولید خودرو به حساب می آیند.

بازار روسیه که بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، درهای خود را به سوی کنسرن های چند ملیتی باز کرد، وسوسه برانگیز است. شرکت های بزرگ خودروسازی جهان می کوشند تا به هر قیمتی که شده در این کشور جای پایی باز کنند. به همین جهت است که شرکت های بزرگ خودروسازی در آمریکا، اروپا و ژاپن و ... مثل جنرال موتورز، فورد و کرایسلر آمریکا، تویوتا، هوندا و هیوندای آسیا و شرکت های بزرگ خودروسازی در اروپا برای تسخیر این بازار شرایطی استثنایی پیشنهاد می کنند.

در چنین موقعیتی روسیه نیز می خواهد بیشترین نفع اقتصادی را برای خود تضمین کند. مقامات این کشور اعلام کرده اند که شرکت های اتومبیل سازی باید در خود روسیه تولید کنند تا هم موقعیت های شغلی برای این کشور ایجاد شود و هم صنعت تولید اتومبیل به روسیه منتقل شود و هم سود بیشتری نصیب دولت این کشور کند.

رئیس یک شرکت خودروسازی در آلمان، چند روز پیش کلنگ تأسیسات خودروسازی خود را در روسیه، در شهر کالوگا، که در ۱۶۰ کیلومتری جنوب غربی مسکو واقع است، به زمین زد. در این مراسم جرمان گرف، وزیر اقتصاد روسیه و جمعی از مقامهای منطقه ای و کشوری نیز حضور داشتند. یک شرکت خودروسازی کره ای، در حال حاضر هنوز بزرگ ترین کارخانه ای است که بیشترین تعداد خودرو را روانه بازارهای روسیه می کند. این شرکت در سال گذشته توانست ۸۷ هزار اتومبیل به روسیه بفروشد. این در حالی است که شرکت خودروسازی اروپایی در همین سال، یک سوم این مقدار را روانه بازارهای روسیه کرده بود. با تصویب طرح جدیدی که مراسم آن چند روز پیش برگزار شد، قرار بر آن است که این شرکت خودروسازی از سال ۲۰۰۹ میلادی سالانه ۱۱۵ هزار خودرو روانه بازار روسیه کند.

آنچه مورد توجه طرف روسی قرار دارد این است که شرکت خودروسازی با این اقدام ۳۷۰ میلیون یورو در تأسیسات جدید در این کشور سرمایه گذاری می کند و این اقدام به ایجاد ۳۵۰۰ موقعیت شغلی جدید در روسیه منجر می شود و اتومبیل های تولید شده بر مبنای خواست دولت این کشور و مطابق با موقعیت مردم روسیه، با قیمتی مطابق بازار روسیه به فروش می رسد.

کوتاه از اقتصاد

عرضه سهام نخستین بانک خصوصی سوریه در بازار بورس

«بانک اسلامی شام» نخستین شرکت سوری است که سهام خود را در بازار بورس و اوراق بهادار این کشور، عرضه خواهد کرد.

به گزارش ایرنا، «محمد العمادی» مدیرکل بازار بورس و اوراق بهادار سوریه، پنجشنبه گذشته نخستین مجوز معامله سهام در بازار بورس را برای بانک اسلامی شام صادر کرد. به موجب این مجوز، این بانک ۲۵ درصد سرمایه خود را در بازار بورس داد و ستد خواهد کرد.

بانک اسلامی شام، یک بانک مشترک سوری ـ کویتی است که سهامداران آن را شماری از سرمایه گذاران بخش خصوصی دو کشور تشکیل می دهند. محمد العمادی نیز از سهامداران این بانک به شمار می رود که به تازگی موفق به دریافت مجوز تأسیس شده و بناست اوایل سال آینده میلادی فعالیت خود را آغاز کند.

«بشار اسد» رئیس جمهوری سوریه خرداد ماه سال ۸۴ در فرمانی، قانون تأسیس سازمانی برای راه اندازی بازار بورس و اوراق بهادار در این کشور را لازم الاجرا ساخت. رئیس جمهوری سوریه دهم مهر ماه گذشته در فرمانی قانون راه اندازی بازار اوراق بهادار مالی (بورس) را صادر کرد. بر مبنای فرمان اسد، این بازار که «بازار اوراق بهادار مالی دمشق» نامگذاری شد، دارای اعتبار حقوقی و استقلال مالی و اداری بوده و قادر است، حق مالکیت اموال منقول و غیر منقول را داشته باشد. به موجب این قانون، بورس سوریه مسئولیت ساماندهی عملیات مرتبط با صدور، واگذاری، خرید، فروش و انتقال مالکیت اوراق مالی را عهده دار است.

صنعت خودروی مالزی در آستانه رکود

فروش ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو در سال ۲۰۰۶ در مقابل فروش ۱۵۶ هزار دستگاه در سال ۲۰۰۵ حکایت از چشم انداز نگران کننده صنعت خودرو در این کشور دارد.

به گزارش فارس از شرق آسیا، در مالزی دو کارخانه عظیم خودروسازی در خصوص تولید خودروی سواری فعالیت دارند که یک شرکت با بیش از ۵۰ درصد و شرکت دیگر با سهم ۴۲ درصدی خود تقریباً کل بازار داخلی این کشور را به خود اختصاص داده اند. نحوه محاسبه بیمه و مالیات و اعطای تسهیلات نیز در این کشور به گونه ای است که همواره خرید و نگهداری اتومبیل داخلی را بر ماشین های وارداتی اولویت می بخشد.

از این رو همیشه انتخاب اول مردم مالزی به خصوص مالایی تباران این کشور که از احساسات عمیق ملی گرایی نیز برخوردارند یک خودروی مالزیایی است.

از طرفی باز محاسبه مالیات و بیمه برای خودروهای فرسوده و مسن نیز به گونه ای است که نگهداری این خودروها در تقابل با اقتصاد خانواده می باشد. روند اعطای تسهیلات بانکی در مالزی به گونه ای است که هر فرد شاغل در این کشور در اندک زمانی قادر است یک خودروی داخلی را با حداکثر ۷ درصد کارمزد و بدون هیچگونه وجه نقدی خریداری کند. اما با همه این احوال صنعت خودروسازی این کشور با کمبود متقاضی مواجه شده است و بخصوص در سال جاری فروش اتومبیل سواری در این کشور با روند رو به رشد تولید سازگار نبود بلکه کاهش هم داشته است.

کارخانه ای که خودرو آن امسال به عنوان بهترین خودرو کوچک جهان در سال ۲۰۰۶ انتخاب شد هم وضعیتی مشابه دیگر کارخانه را دارا می باشد.

در مجموع فروش خودروهای سواری در مالزی از ۳۰۷ هزار و ۹۹۷ دستگاه در سال گذشته به ۲۸۶ هزار و ۱۵۸ دستگاه کاهش یافته است که حکایت از افت ۸ درصدی این صنعت دارد. کارشناسان افزایش قیمت نفت در سال گذشته که افزایش ۲۰ درصدی قیمت بنزین در مالزی را به همراه داشت را از اصلی ترین دلایل بی رغبتی مردم به خرید خودرو اعلام کرده اند.

«دانا گاز» امارات یک شرکت کانادایی را می خرد

شرکت «دانا گاز» امارات متحده عربی که در زمینه انرژی فعالیت دارد، شرکت کانادایی «سنچوریون انرژی» را با قیمت ۱/۱۵ میلیاردلار کانادا (۲/۱ میلیاردلار آمریکا) خریداری می کند.

به گزارش ایرنا، دانا گاز امارات با این اقدام دارایی های اکتشافی خود را در مصر، تونس و غرب آفریقا افزایش خواهد داد. دانا گاز امارات برای خرید این شرکت کانادایی برای هر واحد سهام آن ۱۲ دلار کانادا می پردازد که ۳۶ درصد بالاتر از بهای سهام آن در تاریخ ۳۰ اکتبر (۸ آبان) است.

براساس این گزارش، شرکت های خصوصی بخش انرژی در امارات از جمله شرکت های «آر.ای. کی پترولیوم»، «لیوا انرژی» و «اعبار پترولیوم» که از حمایت اعضای خاندان این امیرنشین نیز برخوردار هستند، با استفاده از درآمدهای بی سابقه ناشی از بهای بالای نفت، برای خرید دارایی های نفت و گاز در خاورمیانه و آسیا استفاده می کنند.

شرکت اماراتی «اعبار پترولیوم» پیش از این در سال جاری قرارداد خرید شرکت «پرل انرژی» مستقر در سنگاپور را نهایی کرد.

میزان سود دانا گاز در سه ماهه سوم میلادی جاری ۴۶ میلیون درهم (۵/۱۲ میلیون دلار) اعلام شد که تمامی آن از محل سرمایه گذاری ها حاصل شد. شرکت «کرسنت پترولیوم» مستقر در امارات حدود ۲۱ درصد سهام دانا گاز را در اختیار دارد.

چین به تعهدات تجاری خود در چارچوب WTO پایبند نیست

کمیسر تجاری اتحادیه اروپا تأکید کرد، چین از زمان پیوستن به سازمان تجارت جهانی تا کنون به تعهدات خود در زمینه گسترش تجارت آزاد عمل نکرده است و بازارهای این کشور اکنون به راحتی برای شرکتهای اروپایی قابل دسترسی نیست.

گزارش فارس، به نقل از پیتر ماندلسون افزود: مقامهای چین در دور جدید مذاکرات تجاری با اروپا قول داده اند تا نسبت به تسهیل دستیابی به بازارهای این کشور، اقدامات لازم را انجام دهند.

چین باید در زمینه های بانکداری، ارتباطات و مسکن، بازارهای خود را به روی شرکتها و مؤسسات مالی اروپا باز کند. وی تصریح کرد: اروپا از پیوستن چین به سازمان تجارت جهانی خشنود است ولی پکن نیز باید به تعهدات بین المللی خود پایبند باشد. چین که سال ۲۰۰۱ میلادی به سازمان تجارت جهانی پیوسته است، در ۵ سال اخیر با رشد سه برابری حجم مبادلات تجاری خود روبرو شده است. حجم مبادلات تجاری چین تا پایان امسال به بیش از ۱/۷ تریلیون دلار خواهد رسید که این رقم نسبت به سال ۲۰۰۱ میلادی، سه برابر رشد داشته است.

اوکراین تا پایان امسال به سازمان تجارت جهانی خواهد پیوست

معاون رئیس جمهور اوکراین تاکید کرد، اگر پارلمان این کشور قوانین لازم برای پیوستن کی یف به WTO را تصویب کرد، اوکراین تا ماه دسامبر ۲۰۰۶ میلادی به سازمان تجارت جهانی خواهد پیوست.

گزارش خبرگزاری فارس، به نقل از الکساندر چالی افزود: پارلمان اوکراین می تواند طی دو هفته آینده قوانین لازم برای عضویت این کشور در سازمان تجارت جهانی را تصویب کند و در این صورت اوکراین در ماه دسامبر به این سازمان خواهد پیوست. وی گفت: صادرات غلات هنوز یکی از مهمترین موانع پیش رو برای پیوستن اوکراین به سازمان تجارت جهانی است و رئیس جمهور اوکراین بزودی راهکار اساسی را برای حل این مشکل ارائه خواهد کرد.

موافقت آمریکا با پیوستن روسیه به سازمان تجارت جهانی، مقامهای اوکراین را به تکاپوی زیادی انداخته است تا زودتر از روسیه به WTO بپیوندند.

دولت موظف است به پیمانکاران بخش خصوصی کمک کند

دولت باید هر چه سریع تر به کمک پیمانکاران بیاید تا واگذاری تلفن هایی که وعده داده با تأخیر مواجه نشود.

به گزارش فارس، رمضانعلی صادق زاده رئیس کمیته مخابرات مجلس ضمن بیان این مطلب اظهار داشت: بوروکراسی حاکم بر مراحل مختلف تست و تحویل گیری BTSها طولانی مدت است و این مسأله به دلیل این است که پرداخت ها منوط به مراحل ذکر شده است که در استان های مختلف متفاوت است.

وی گفت: بوروکراسی حاکم بر مراحل تأیید هر سایت BTS ساخته شده توسط پیمانکار عمومی نیازمند ۳۰ مرحله تأیید است در حالی که در گذشته و در زمانی که دولت خود مجری کلیه پروژه های EPC بود، این مراحل تنها ۲ یا ۴ مرحله بود اند که این مسأله خود تا حدودی مانعی بر سر راه بخش خصوصی محسوب شده است آن هم در شرایطی که پرداخت ها منوط به گذر از این مراحل دشوار است.