

چهار آبراهه حیاتی تجارت جهانی



فهرست

از گنج هرمز غافل بوده ایم ■ صفحه ۳ و ۴



برگ برنده تنگه هرمز کجاست؟ ■ صفحه ۵ و ۶



چهار آبراهه حیاتی تجارت جهانی ■ صفحه ۷ و ۸



اعضای شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل منصوب شدند

رئیس شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل با صدور حکمی اعضای این شورای عالی را برای مدت دو سال منصوب کرد. به گزارش خبرنگار هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از تین نیوز، محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل کشور، با صدور حکمی عبداله‌اشم حسن نیا رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، علی‌عابدزاده رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، محمد راستاد مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، خیرالله خادمی مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، سعید رسولی مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و محمد شکرچی‌زاده رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی را برای مدت دو سال به عنوان اعضای شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل و نقل کشور منصوب کرد.



از گنج هرمز غافل بوده ایم



دکتر محمدعلی صادقی
کارشناس ارشد نفت

حقوق دریاها در ایران تدوین شود و حقوق‌دانان بین‌المللی با استناد به مقررات جهانی به این مقوله ورود پیدا کنند. گذشته از درآمدی که ایران در تنگه هرمز از دست می‌دهد، کشتی‌های عبوری آلاینده‌های زیست محیطی و نفتی ایجاد می‌کنند. طبیعی است که این آلاینده‌های سنگین‌ترین هزینه را برای ایران ایجاد می‌کند زیرا سایر کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان، خط ساحلی کوتاهی دارند اما ایران دارای گسترده‌ترین خط ساحلی است و حدود ۲۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی در جنوب ایران دارد. بنابراین باید بحث درآمد از عبور کشتی‌ها برای ایران جدی‌تر از دیگر مسایل مطرح شود. چرا که در جنوب ایران مانند دریای شمال با یک دریاچه بسته

غفلت‌های سیاسی در گذشته باعث شده است ایران نتواند آنگونه که باید و شاید در موقعیت ممتاز تنگه هرمز و بنادر ایران صاحب درآمد و ثروت شود. آبراهه‌ای که یکی از مهمترین گذرگاه‌های استراتژیک نفت در جهان است و روزانه حدود ۱۸ میلیون بشکه نفت از آن جا به جا می‌شود. این گذشته‌ای که از آن صحبت می‌شود هم به زمان پیش از انقلاب باز می‌گردد و هم به سالهای پس از انقلاب. در حال حاضر هر کشتی عبوری از کانال پاناما باید هزینه عبور بدهد یا این اتفاق در مورد کانال سوئز هم اعمال می‌شود. در ایران چنین فرآیندی وجود ندارد و کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز بدون پرداخت هیچ‌گونه عوارض تردد می‌کنند. برای حل این مساله لازم است که قوانین جامع

کل امور بازرگانی در وزارت صنعت متمرکز شد

قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی اعلام کرد: با تصمیم جدید سران قوا، تمام اختیاراتی که سال ۱۳۹۱ از وزارت صنعت منتزع شده بود؛ به آن باز می گردد تا بخش بازرگانی به صورت متمرکز در این وزارتخانه پیگیری شود.

به گزارش لجستیک و اقتصاد به نقل از ایرنا، حسین مدرس خیابانی در این باره گفت: به تازگی در وزارت صنعت ساختاری تحت عنوان قائم مقام وزیر صنعت در امور بازرگانی تعریف شده است تا موضوع بازرگانی با توجه به اهمیت آن به صورت متمرکز و منسجم تر از گذشته پیگیری شود. وی با اشاره به تصمیم جدید سران قوا تصریح کرد: سال ۹۱ امور سیاستگذاری و نظارت بازرگانی به وزارت کشاورزی منتقل شد تا در حوزه تنظیم بازار محصولات کشاورزی، صادرات واردات و عوارض گمرکی و ... تصمیم گیری کند. تا جایی که حتی نظارت بر قیمت کالاهای محصولات کشاورزی هم به عهده این وزارتخانه بود.

این مقام مسئول ادامه داد: بر اساس مصوبه اخیر شورای عالی اقتصادی و مصوبه سران قوا، مجدداً این بخش به وزارت صنعت بازگشت.



کوچک مواجهه نیستیم که به صورت مشاع با همسایگان بهره برداری کنیم. ایران در جنوب، یک کشور ساحلی بزرگ است و باید این مسایل، حتما در نظر گرفته شود.

گذشته از این، از طریق دریای جنوب می توان با ۴۰ کشور دنیا در ارتباط بود که این مساله نشان می دهد حجم تردهای دریایی در خلیج فارس و دریای عمان تا چه اندازه زیاد است و این موضوع تا چه اندازه می تواند درآمدزا و در عین حال هزینه ساز باشد. با تمامی این پتانسیل ها و حق مسلم حاکمیت ایران بر این نوار ساحلی گسترده، متأسفانه ایران هرگز این ظرفیت ها را جدی نگرفته است. بنادر ایران از رقابت با بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس عقب مانده اند و این بسیار دردناک است که ایران از امارات سالانه حدود ۱۵۰ میلیون دلار واردات کالا انجام دهد اما سواحل خود را رها کند و تخلیه کالا را در سواحل امارات انجام دهد و از آنجا توسط لنج های کوچک، کالا را به سمت ایران انتقال دهند. این دردناک است که ایران تولیدکننده بزرگ سوخت است اما ۸۰ درصد سوخت را بندر فجیره امارات برای کشتی ها تامین و از بانکرینگ درآمد کلانی را دریافت می کند و ایران از این سود بی نصیب است.

این درد است که بنادر کشورهای منطقه در رده بزرگترین بنادر جهان قرار گیرند و ایران با وجود برخورداری از خط ساحلی گسترده و امکانات و دانش فنی، نه تنها جایی در این فهرست نداشته باشد که حجم ترانزیت بین المللی بار از سواحل بسیار اندک و قابل چشم پوشی باشد.

از همین رو، بنظر می رسد که موقعیت خاص و ممتاز

تنگه هرمز هم نمی تواند و نتوانسته است که برای ایران تبدیل به امکانات بالفعل شود. ایران به عنوان یک کشور قدرتمند نه تنها می بایست مهمترین تامین کننده امنیت تنگه هرمز باشد که باید از این منطقه و فرصتی که ایجاد کرده است صاحب درآمد شود. اما این اتفاق رخ نداده است. اینکه چرا این اتفاق رخ نداده است، عوامل متعددی دارد از جمله افرادی که حرفهای غیرتخصصی و غیرکارشناسی می زنند. بارها پیش آمده است که در جریان تصمیم گیری های مهم و حساس، سخنانی های نادرست و غیرکارشناسی، موضوع را به انحراف برده است و تا زمانی که این گونه افراد حضور داشته باشند، قطعاً فرصت ها از دست خواهد رفت. موارد متعددی وجود دارد که برای مسایل تخصصی افرادی اظهار نظر و دخالت می کنند که کوچکترین ربطی به ماجرا ندارند و همین افراد هستند که جوسازی و فضای تصمیم گیری را چنان آشفته و غبارآلود می کنند که مدیران تصمیم گیرنده را به خطا می برند. کلام آخر، ایران برای بهره برداری از فرصت های ویژه و از جمله فرصت طلایی که در تنگه هرمز و دریای جنوب وجود دارد، باید راه بر هرگونه اظهار نظر غیرکارشناسی و ورود افراد غیرمتخصص به مساله بسته شود. بنابراین اگر این فرصت ها از ابعاد کارشناسی دیده و تحلیل شود و سپس به تصمیم گیری بیانجامد، قطعاً و بدون شک می توان کشور را از اقتصاد تک محصولی نفت نجات داد و نفت به جای آنکه صرف هزینه های جاری و کالاهای اساسی شود، صرف توسعه و ایجاد زیرساخت های کشور خواهد شد.

خودروسازان پیش از واگذاری سهام دولتی خود، تجدید ارزیابی شوند

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره واگذاری سهام دولت در خودروسازان خبر داد. به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از ایرنا، مازیار بیگلو در این باره افزود: بررسی سابقه خصوصی سازی در کشور درخشان نیست و در عمل شرکت‌های خصوصی شده در سال‌های گذشته دچار بحران مالی یا بحران کارگری شدند. بیگلو گفت: به نظر می‌رسد ارزش واقعی ایران خودرو بین پنج تا ۶ برابر آنچه امروز در بورس ارائه می‌شود، است. وی ادامه داد: امروز مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان به حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان رسیده که رقمی بین ۶ تا هفت هزار میلیارد تومان آن سررسید شده است. این مقام صنفی بیان داشت: این رقم معادل همان رقم هفت هزار میلیارد تومانی است که مقرر بود بانک مرکزی در قالب تسهیلات به قطعه‌سازان بدهد، اما تاکنون انجام نشده است.



تحلیل مسایل اخیر آبراهه خبرساز در گفت و گو با رییس انجمن صادرکنندگان فرآورده های نفتی:

برگ برنده تنگه هرمز کجاست؟



دکتر سید حمید حسینی رییس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفتی می‌خوانید:

◀ تنگه هرمز تا چه اندازه می‌تواند فرصت‌های طلایی برای ایران خلق کند؟

ایران متأسفانه تصور می‌کند که برخورداری از امکانات بالقوه به این معنا است که نیاز به هیچ برنامه ریزی ندارد. این در حالی است که جهان پیشرفته امروز، منتظر تعیین تکلیف طبیعت و جغرافیا نمی‌نشیند و امکانات تازه خلق می‌کند. ایران در زمینه موقعیت تنگه هرمز دچار تصوراتی است که درباره موقعیت بنادر و یا موقعیت حریم هوایی متصور بود. بله درست است که ایران از لحاظ بندری بهترین موقعیت منطقه را دارد اما در حال حاضر هاب بندری منطقه، کشور دیگری است و شاه‌رگ تجارت دریایی در دست امارات است. چرا که بنادر ایران از توسعه منطقه ای عقب افتاده اند و جهان منتظر ایران نمی‌ماند. در زمینه موقعیت آسمان ایران نیز چنین وضعیتی وجود دارد

ایران با رفتارهای منطقه‌ای و سیاستمدارانه می‌تواند حضور امریکایی‌ها در خلیج فارس را بدون توجیه و غیرمنطقی نشان دهد. این نکته ای است که دکتر سید حمید حسینی، رییس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده های نفتی به لجستیک و اقتصاد می‌گوید و تأکید می‌کند: بیشتر تجارتی که از آبراهه تنگه هرمز انجام می‌شود مربوط به دوستان و شرکای تجاری ایران است و سهم امریکا و انگلیس از تجارت این منطقه ناچیز است.

او ادامه می‌دهد: ایران باید درعین نمایش اقتدار خود، بگونه ای هوشمندانه برخورد کند که کشورهای درگیر با تجارت آبراهه هرمز مطمئن شوند که هیچ نیرویی بزرگتر از ایران نمی‌تواند امنیت منطقه را تأمین کند و حضور امریکایی‌ها در خلیج فارس غیرضروری است.

در ادامه مشروح گفت و گوی لجستیک و اقتصاد را با

تزریق گوشی های ارزان به بازار از هفته های آینده

رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم صوتی، تصویری، تلفن همراه و لوازم جانبی تهران گفت: شرکت های وارد کننده با تزریق قطره چکانی سعی بر افزایش قیمت ها و سودجویی از شرایط را دارند.

به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از تسنیم، ابراهیم درستی در این باره اظهار داشت: ثبت سفارش بر مبنای کاهش نرخ ارز صورت گرفته است و با ورود موبایل های ثبت شده به بازار باید شاهد کاهش نرخ آن باشیم که در صورت تخلف و عملکرد خارج از رویه با اخذ دستور قضایی تدابیر لازم اندیشیده خواهد شد.

وی ادامه داد: در بازار راکد حال حاضر حدود ۶۰۰ هزار گوشی تلفن همراه مورد نیاز است که شرکت های وارد کننده با تزریق قطره چکانی سعی بر افزایش قیمت ها و سودجویی از شرایط را دارند.



اما در حالی که قطر، امارات و ترکیه در فهرست بزرگترین ایرلاین های جهان است، ایران چه جایگاه و منزلتی دارد؟ این امر برای تنگه هرمز نیز تکرار شده است اما آیا سایر کشورهای منطقه دست روی دست گذاشته اند و همه راه ها و گزینه های خود را به هرمز ختم کرده اند؟ خیر. به خوبی می دانیم که اینگونه نیست. ضمن اینکه هیچ معلوم نیست صنعت نفت و گاز جهان چه سرانجامی پیدا کند و تنگه هرمز همچنان موقعیت ویژه خود را در این منطقه حفظ کند.

◀ اشاره کردید که کشورهای همسایه در حال ایجاد راه های جایگزین هستند. می شود این موضوع را با جزییات بیشتری توضیح دهید؟

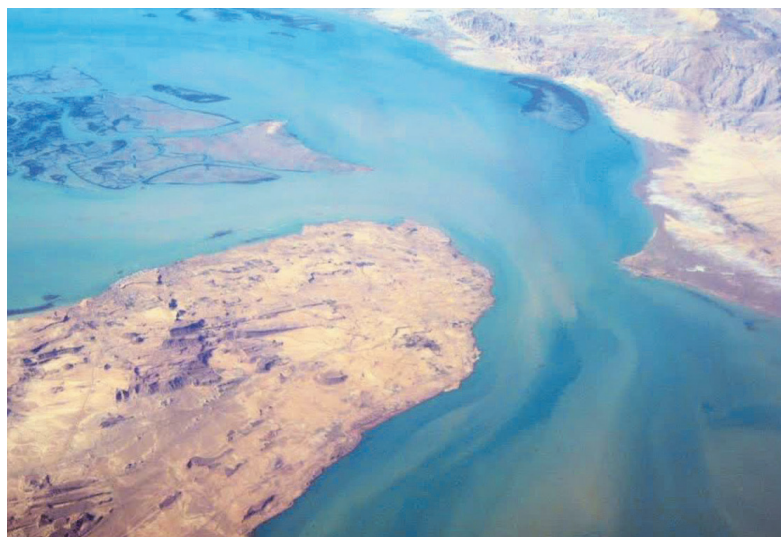
عربستان در حال ایجاد خط لوله نفت است. ضمن اینکه می تواند

بشکه نفت جابه جا می شود و کشورهایی تلاش دارند که ایران را از بازار نفت خارج کنند و حتی سهم آن را از تجارت دریایی، هوایی و زمینی کاهش دهند. این واقعیات وجود دارد و کسی منکر آن نیست اما من اعتقاد دارم که ایران در مواجهه با چنین اقداماتی باید بسیار هوشمندانه و قدرتمند عمل کرده و با رفتارهای منطقی هر تهدیدی را برای خود به فرصت تبدیل کند و اجازه ندهد که مخالفان امتیازی را کسب کنند. در واقع در بحث تنگه هرمز بنظر می رسد ایران باید رفتار و سیاست هایی داشته باشد که نشان دهد حضور امریکایی ها در منطقه توجیه ندارد و برعکس این ایران است که می تواند امنیت تنگه هرمز را با قدرت تامین کند و نیاز به حضور دیگری وجود ندارد.

◀ تجارت امریکا و انگلیس تا چه اندازه به تنگه هرمز گره



سهم امریکا و انگلیس از تجارت در تنگه هرمز ناچیز است



خورده است و حضور امریکا در خلیج فارس به جز بحث امنیتی که مدعی آن است، چه مقدار توجیه اقتصادی دارد؟ در تنگه هرمز نفت چه کسانی جابه جا می شود؟ ایران، امارات، عربستان، بحرین، قطر و عراق ... همانطور که گفته شد عربستان و امارات در حال ایجاد مسیرهای جایگزین هستند و کشورهایی مانند عراق و بحرین و ... تعارض جدی با ایران ندارند. خریداران نفت این منطقه چه کسانی هستند؟ عمده خریداران این منطقه کشورهای چین، هند و جنوب شرق آسیا به شمار می آیند که جزم پیمانان ایران هستند و ایجاد اختلال برای تجارت آنها در واقع ایجاد اختلال برای هم پیمانان، شرکا و دوستان ایران است. از سوی دیگر امریکا و اسرائیل که بارها به صراحت اعلام کرده اند که نیاز خود را به نفت خلیج فارس از بین برده اند و سهم اروپا و انگلیس نیز از تجارت نفت در این منطقه کم است.

نفت خود را از دریای سرخ نیز حمل کند. همچنین ترکمنستان و آذربایجان خط لوله گاز ایجاد کرده اند و ایران را از مسیر ترانزیت خود کنار گذاشتند. چین به عنوان بزرگترین واردکننده نفت جهان، به سرعت در حال طراحی مسیرهای ترانزیتی مختلف و دسترسی های جایگزین است. امارات مسیری ایجاد کرده است که بندر فجیره را به دریای عمان متصل می کند و ... بنابراین نمی توان تصور کرد که سایر کشورها در این باره دنبال راه حل و جایگزین نیستند.

◀ پیرامون حواشی که درباره نفتکش های ایران و انگلیس ایجاد شد، شما فکر می کنید ایران چگونه می تواند حداکثر امتیاز را کسب کند؟

امنیت تنگه هرمز از گذشته در دست ایران بوده است و ایران پاسدار تنگه هرمز به شمار آمده است. در تنگه هرمز روزانه حدود ۱۸ میلیون

آیا یارانه افراد پردرآمد در سال ۹۸ قطع می‌شود؟

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره قطع یارانه دهک‌های بالا، توضیحاتی داد.

به گزارش هفته نامه لجستیک و اقتصاد به نقل از باشگاه خبرنگاران جوان، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی درباره قطع یارانه افراد با درآمد بالا اظهار کرد: کارگروهی متشکل از وزارت کار، سازمان برنامه و بودجه، وزارت ارتباطات، فرمانداران و استانداران هر استان تشکیل شده است تا افراد با دهک درآمدی بالا شناسایی شوند.

محمد شریعتمداری گفت: در این کارگروه پیش‌بینی شده است که اگر درآمدی از قطع یارانه افراد با درآمد بالا ایجاد شد صرف اشتغال در همان استان شود. وی افزود: براساس آمار مرکز آمار کشور حدود سه میلیون بیکار در کشور داریم.



آبراهه‌های مهم جهان که این روزها خبرساز شده‌اند

چهار آبراهه حیاتی تجارت جهانی



۵۶ تا ۱۸۰ کیلومتر است. ژرفای تنگه هرمز از خلیج فارس بیشتر است و به دلیل شیب تند کف آن از قسمت شمال به جنوب متغیر است، به طوری که نزدیکی جزیره لارک، در حدود ۳۶ متر و در ساحل جنوبی و در نزدیکی شبه‌جزیره مسندم به بیش از ۱۰۰ متر می‌رسد. در حالی که حداکثر عمق آب در خلیج فارس ۹۰ متر است. قوس آن، رو به شمال و به طرف درون فلات ایران قرار دارد و در نتیجه بیشترین خط ساحلی آن در راستای کرانه‌های ایران قرار گرفته‌است. باریک‌ترین بخش تنگه هرمز ۲۱ مایل دریایی (۳۹ کیلومتر) عرض دارد. این بخش به دو قسمت تقسیم می‌شود: از ساحل ایران تا ۱۰.۵ مایل جزء آب‌های سرزمینی ایران بوده، و ۱۰.۵ مایل باقی‌مانده جزء آب‌های سرزمینی عمان محسوب می‌شود. تمام کشتی‌های عبوری باید از آب‌های سرزمینی ایران یا عمان عبور کنند. نام هرمز بنا بر منابع تاریخی در قدیم «هورموغ» بوده که مغ در گویش بومی استان هرمزگان به معنای نخل است.

مالاکا

مالاکا دومین آبراهه استراتژیک نفت در جهان است. جایی میان سوماترا و شبه جزیره مالایا که دریای آندامان در اقیانوس هند را به دریای چین جنوبی در اقیانوس آرام متصل می‌کند. تنگه مالاکا بین دو کشور اندونزی و مالزی قرار گرفته است و سنگاپور در جنوبی‌ترین نقطه این تنگه واقع شده است. تنگه مالاکا کیفی شکل است و مساحتی پیرامون ۶۵ هزار کیلومتر مربع را در می‌گیرد. این تنگه ۸۰۰ کیلومتر طول و بین ۵۰ تا ۳۲۰ کیلومتر عرض دارد که باریک‌ترین قسمت آن در جنوب تنگه واقع شده و به سمت شمال عریض‌تر می‌شود. مالاکا در بخش‌های جنوبی خود به‌ندرت بیش از ۳۷ متر عمق دارد اما به سوی شمال غربی بر ژرفای تنگه مالاکا افزوده شده و در محل تلاقی آن

تنگه هرمز و جبل الطارق این روزها خبرسازی می‌کنند. تنش بر سر عبور نفتکش‌ها افزایش یافته است و توقیف نفتکش ایرانی در جبل الطارق و توقیف متقابل نفتکش انگلیسی در تنگه هرمز حواشی زیادی را به دنبال داشت. این موضوع در حالی رخ می‌دهد که باب‌المندب از مدتها قبل به دلیل درگیری در یمن خبرساز است. آبراهه‌ها در مناسبات تجاری و اقتصادی جهان بسیار حائز اهمیت هستند و همین موضوع باعث شده است که حق حاکمیت در این آبراهه‌ها و امنیت آنها برای بسیاری از کشورهای جهان، مهم باشد. در حال حاضر حدود دو سوم نفت جهان از آبراهه‌ها می‌گذرد و در این میان چهار آبراهه مهم استراتژیک‌ترین و حساس‌ترین موقعیت را در جغرافیای جهان دارند. در این خصوص مروری داریم بر چهار آبراهه مهم جهان که در ادامه می‌خوانید:

هرمز

تنگه هرمز آبراهی است بین استان هرمزگان ایران و استان مسندم کشور عمان که دریای عمان را به خلیج فارس می‌پیوندد. این گذرگاه یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به‌شمار می‌آید. بنا بر آمار اداره اطلاعات انرژی آمریکا، این تنگه مهم در جهان شاهد عبور حدود ۱۹ میلیون بشکه در روز نفت است.

تنگه هرمز در باریک‌ترین بخش خود حدود ۳۳ کیلومتر وسعت دارد. صادرات نفت عراق، ایران، کویت، بحرین، قطر (شامل حجم بزرگ صادرات LNG)، امارات متحده عربی و عربستان سعودی از این تنگه عبور می‌کند.

طول این آبراهه ۱۵۸ کیلومتر و عرض آن از بندرعباس تا راس شوریط در عمان بین

مدارک لازم برای حذف رمز کارت سوخت

برای حذف رمز کارت سوخت، حضور مالک وسیله نقلیه الزامی است

به گزارش لجستیک و اقتصاد به نقل از راه دانا، بر اساس اعلام وزارت نفت، از ۲۰ مردادماه دارندگان خودرو باید حتماً با کارت سوخت شخصی اقدام به سوختگیری کنند.

بر این اساس افراد حقیقی باید هنگام مراجعه برای حذف رمز کارت سوخت خود، مدارک شناسایی مالک و اشخاص حقوقی، معرفی نامه سازمان مربوطه با درج شماره ملی به همراه کارت ملی نماینده معرفی شده به همراه داشته باشند.

افراد مراجعه کننده باید کارت شناسایی خودرو یا شناسنامه مالکیت وسیله نقلیه و بیمه نامه معتبر و اصل کارت هوشمند سوخت به همراه داشته باشند همچنین باید فرم درخواست رمزگشایی را پر کنند. برای حذف رمز کارت سوخت، حضور مالک وسیله نقلیه الزامی است و در صورت حضور فرد غیر از مالک، حذف رمز فقط با وکالتنامه محضری و یا برگه انحصار وراثت ممکن است.



با حوزه آبریز دریای آندامان به ۲۰۰ متر هم می رسد.

نزدیک به یک چهارم از محموله های نفت خام دنیا از این تنگه عبور می کنند که پس از تنگه هرمز مهمترین شاهراه حمل و نقل دریایی نفت در دنیا به شمار می آید. این تنگه در طول تاریخ در کنترل اعراب، هلندی ها، پرتغالی ها و بریتانیایی ها بوده است و جالب است که بدانید در سده ۱۹ میلادی، دزدان دریایی از آن به عنوان پناهگاهی برای تهدید کشتی های تجاری هلندی و انگلیسی استفاده می کردند.

از تنگه مالاکا روزانه حدود ۱۶ میلیون بشکه نفت عبور می کند و چین که بزرگترین واردکننده نفت در جهان است، بخش قابل توجهی از نیاز خود را از این آبراهه تامین می کند.

✓ جبل الطارق

جبل الطارق که این روزها با نفتکش ایرانی گریس خبرسازی کرده است، آبراهه ای است که دریای مدیترانه را به اقیانوس اطلس متصل می کند. این آبراهه نقطه جدایی اسپانیا و مراکش از دو قاره اروپا و آفریقا است. نام این تنگه از واژه ای عربی گرفته شده است و به معنی کوهستان طارق است.

جبل الطارق به دلیل برخورد قهرآمیز اسپانیا با خود ترجیح دادند زیر نظر انگلستان باقی بمانند و به همین دلیل، این منطقه در دستان نیروی دریایی انگلیس است. در جبل الطارق سالانه حدود ۲۴۰ تا ۲۵۰ میلیون تن عملیات بارگیری و تخلیه انجام می شود و هر سال حدود ۷۰ هزار کشتی از این آبراهه می گذرد. در واقع تنگه جبل الطارق از این لحاظ اهمیت دارد که نقش حیاتی در تجارت دریای مدیترانه و کشورهای اروپایی ایفا می کند.

✓ باب المندب

تنگه باب المندب یک مسیر باریک بین شاخ آفریقا و خاورمیانه بین جیبوتی و یمن است. این تنگه دریای سرخ و خلیج عدن را به یکدیگر متصل می کند و در واقع مدیترانه و اقیانوس هند را به هم می رساند.

در این تنگه روزانه حدود پنج میلیون بشکه نفت جابه جا می شد اما اهمیت باب المندب از آن جهت است که عمده نفتی که از طریق کانال سوئز و خط لوله سومد عبور می کند، باید از طریق باب المندب بگذرد.

کشتی های عبوری از این نقطه معمولاً کشتی هایی هستند که از طرف اقیانوس



آبراهه ها و مناسبات تجاری و اقتصادی جهان بسیار حائز اهمیت هستند



هند می آیند و پس از گذر از باب المندب و عبور از طول دریای سرخ می توانند راه خود را از کانال سوئز به سوی دریای مدیترانه ادامه دهند. فاصله دو سوی تنگه از رأس منهلی در یمن تا رأس سیان در جیبوتی ۳۰ کیلومتر است. جزیره پریم تنگه باب المندب را به دو کانال تقسیم می کنند. کانال شرقی به نام تنگه اسکندر نامیده می شود و سه کیلومتر پهنا و ۳۰ متر عمق دارد. کانال غربی، دکه المعیون نام گرفته و پهنای آن در حدود ۲۵ کیلومتر و ژرفای آن ۳۱۰ متر است. جریان سطحی آب دریا در کانال شرقی به سمت داخل است، اما در کانال غربی جریانی قوی در زیر آب به سمت بیرون روان است. در آب های تنگه باب المندب در نزدیکی کرانه جیبوتی گروهی از جزایر کوچک به نام هفت برادران سر از آب برآورده اند. باب المندب در زبان فارسی به تنگه اشک ها ترجمه شده است. بنا بر افسانه های عربی زمین لرزه ای شاخ آفریقا را از شبه جزیره عربستان جدا کرده و این نام به خاطر تعداد زیاد افرادی که بر اثر آن جان خود را از دست داده اند، به این تنگه داده شده است.

عرض این تنگه در باریکترین قسمت ۷/۷ مایل دریایی است و عمق آن بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ متر متغیر است.

تنگه جبل الطارق در واقع برگرفته از نام یک دهکده در جنوب اسپانیا است. این دهکده کوهستانی در جنوب غربی اروپا واقع است و در محل تنگه جبل الطارق قرار دارد. جبل الطارق در واقع از آخرین مستعمرات جهان است. جبل الطارق از سال ۱۷۱۳ میلادی در مالکیت بریتانیا بوده است. این تنگه میان سه کشور مراکش، جیبوتی و اسپانیا تقسیم شده و کنترل روی آن از سوی سه کشور صورت می گیرد که البته سهم مراکش کمتر از دو کشور دیگر است. درباره منطقه خودمختار جیبوتی که معادل اسپانیایی جبل الطارق است باید گفت که ۳۰۰ سال پیش، حاکمیت این منطقه به بریتانیا واگذار شده بود که بعد از جنگ جهانی دوم به طور کامل به قیمومیت این کشور درآمد.

باوجود اختلافات شدید اسپانیا و انگلیس برای پایان دادن به این وضعیت، اما اهالی

ایجاد سرفصلی تحت عنوان «اطلاعات ارسال شده برای شما» برای رکورد های اطلاعات مالیاتی ارسال شده در سامانه فهرست معاملات از حیث غیر واقع بودن و بی اطلاعی ذینفعان

د/۲۳۰/۱۸۶۲۹
۱۳۹۸/۰۴/۱۷
دارد

سال " رونق تولید"
معاونت مالیاتهای مستقیم

امور مالیاتی شهر و استان تهران
ادارات کل امور مالیاتی

(ممنوعاً)

در اجرای مواد (۱۶۹) مکرر و (۱۶۹) قانون مالیات های مستقیم اصلاحیه های مورخ ۱۳۸۰/۱۱/۲۷ و ۱۳۹۴/۴/۳۱ مرتبط با تکالیف فهرست معاملات، به منظور جلوگیری از احتمال ضرر و زیان به مؤدیان طرف دوم مندرج در رکوردهای اطلاعات مالیاتی ارسال شده در سامانه فهرست معاملات از حیث غیر واقع بودن و بی اطلاعی ذینفعان، سرفصلی تحت عنوان «اطلاعات ارسال شده برای شما» برای اطلاع رسانی در زمان مناسب به ایشان و ایجاد امکان مطابقت و تأیید صحت اطلاعات معاملات و پیگیری به موقع در موارد اطلاعات خلاف واقع ایجاد گردیده است. اطلاعات ارسال شده در سرفصل مذکور، علاوه بر قابلیت مشاهده برای آنان، امکان مرتب سازی جهت بررسی گزینشی رکوردها را نیز دارند. لذا در اجرای الزامات مفاد دستورالعمل شماره ۲۰۰/۹۶/۵۱۷ مورخ ۱۳۹۶/۷/۲۲ مبنی بر در اختیار گذاری اطلاعات که برای رسیدگی مالیاتی استخراج شده اند، مقرر می دارد به منظور احتراز از ارائه نسخه چاپی به ایشان در راستای تسهیل در انجام وظایف ادارات کل امور مالیاتی و تکالیف مؤدیان مالیاتی مربوط نسبت به دلالیت مؤدیان ذی ربط به امکان ایجاد شده مشروح در سامانه برخط، به نحو مقتضی اقدام نمایند.

شایان ذکر است اطلاعات دریافتی در منبع سایر منابع در اجرای ماده (۱۲۰) قانون برنامه پنجم توسعه و ماده (۱۶۹) مکرر قانون مالیات های مستقیم اصلاحی مورخ ۱۳۹۴/۴/۳۱ از دارندگان اطلاعات اشخاص ثالث مشمول مراتب فوق - الذکر نخواهد بود. ۱۶۹/۴-۱۴/۱

نادر جنتی
معاون مالیاتهای مستقیم