

یادداشت

برچسب تقلبی انسانیت!



وحيد حاج سعیدی

جهانیان را چه می شود که در مقابل دیدگان شان، گاهنامه ای از جنایت و جنگجویی، جوی که نه دریایی از خون و سوگواره ای از درد و ماتم به راه افتاده...

صفحه ۷

یادداشت

همان بهتر که تحریم هستیم



راضیه حسینی

تحریم‌ها مانع رشد تجارت ایران و هند از ۲ به ۱۶ میلیارد دلار شد. به گفتهٔ سفیر هند در تهران، اگر اقتصاد ایران تحریم نبود

همین صفحه

یادداشت

بی پدري غربی ها!



دکتر حمزه رضایی

فرشته‌روح‌افزا،نماینده‌زان‌ستادانتخاباتی‌سعیدچلیلی، گفت: «فرهنگ در موضوع خانواده و روابط زن و مرد بیچاره شده و بیست میلیون نفر در غرب پدر خود را نمی‌شناسند.»

همین صفحه

برچسب تقلبی انسانیت!

وحيد حاج سعیدی

جنگ به طرفه العینی سپری شود؛ جایی که قصه های نیمه شب مادران، خواب بر چشمان هراس آلود هیچ کودکی جاری نمی سازد؛ جایی که رعب و وحشت، شنیده نمی شود، بلکه با تمام وجود حس می شود؛ با این همه، وجدان های خفته، انسانیت های رنگ و رو رفته، نمادهای پوشالی حقوق بشر و چهره هایی با برچسب های تقلبی انسانیت، همچنان چشمان ناپاک خود را بر جنایت های ابدی صهیونیست ها بسته نگاه داشته اند و هر لب به سکوت گزیده اند. البته پای روی انصاف نگذاریم؛ اینان هر از گاهی در کنار بارانی از بعب هایی با هولوگرام ساخت خودشان، بسته های غذایی و آشامیدنی نیز بر سر مردم مظلوم غزه فرود می آورند!
در این گیر از حکام عرب هم امیدی نیست. از آنان که نام عرب بر خود نهاده اند و با مردم غزه هم کیش و همزبان و هم پوششند، انتظاری جز نامه های عاشقانه تقاص پس خواهید داد... یقین بدانید...

بی پدري غربی ها!

دکتر حمزه رضایی

سرکار خانم علیهٔ روح افزا زندگی می کنیم که با آن همه دغدغه و گرفتاری های کشوری و لشکری بانوان وطن، باز هم با آن تیزبینی ناب و مثال زدنی شان مو را از ماست می کشند و فی الفور تشخیص می دهند که دقیقاً در غرب چه خبر است، چه تعداد بی پدر و چه تعداد بی مادر حضرت مکرمه مستحکم کشور را بر بباد می‌داد. یا در طول صد و هجده سالگی که دولت های غربی، و حتی خود آن بیست میلیون بی پدری مادر مرده هم از آن آمار و از این مصیبت بی پدری اطلاعی نداشتند

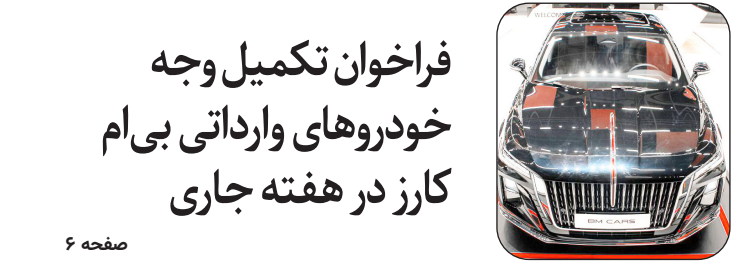
از طرف دیگر هم سخت ناراحت و اندوهگین هستیم و نمی دانیم چگونه با این غم عظما کنار بیاییم و

همان بهتر که تحریم هستیم

راضیه حسینی

فیلم‌های بالیوودی؟ اگر ما می‌توانستیم راحت با هند مبادله کنیم الان صداسوسیمایا پر بود از فیلم‌های هندی، البته بدون حرکات موزون و غیر موزون. فیلم‌هایی که قهرمان، فقط با یک موژ کل مافیای کشور را بر بباد می‌داد. یا در طول صد و بیست دقیقه در حال تک‌چرخ زدن با موتور از بین تمام تیرها، خمپاره‌ها و حتی بمب‌های به‌سلامت گذر می‌کرد.

ما مردم بعد از دیدن این فیلم‌ها دچار یأس فلسفی نمی‌شدیم؟ با خودمان فکر نمی‌کردیم پس چرا در کشور ما مسئولان نمی‌توانند با تمام تجهیزات، حتی یک اختلاس‌گر بگیرند، مافیا پیشکش. چرا همیشه موزها بر سر میز هاست و هیچ‌وقت از آن به‌عنوان سلاح سرد استفاده نمی‌شود؟ چرا هندی‌ها این قدر قوی و قدرتمندند و ما نه؟
همان بهتر که تحریم هستیم. لاقال خودمان را با دیگر کشورها مقایسه نمی‌کنیم. با خودمان نمی‌گوییم چرا



فراخوان تکمیل وجه خودروهای وارداتی بی‌ام کارز در هفته جاری

صفحه ۶



صفحه ۲

گزارش عصر اقتصاد از دلایل نارضایتی نحوه اخذ مالیات در ایران

پول زور بی ضابطه!

بررسی یارانه ها و تعرفه خودروهای چینی

تعرفه های اتحادیه اروپا جلو خودرو الکتریکی چین را نمی گیرد

که کالاهای ارزان قیمت را در بازارهای صادراتی می‌ریزند، دفاع کند.

تعرفه تا ۳۸.۱٪ بعید است که بر فروش خودروهای برقی چینی در اروپا تأثیر اساسی بگذارد. این استدلال برای توجیه حمایت از صنایع نوپا در اقتصادهای در حال توسعه همواره استفاده شده است. علیرغم اینکه بین دهه ۱۹۸۰ و ۲۰۰۰ این ایده رایج نبود - عمدتاً به دلیل موفقیت برهائی آسیای شرقی که بر مدل رشد مبتنی بر صادرات تکیه داشتند، در دهه گذشته مورد توجه قرار گرفته است. بسیاری از اقتصاددانانی که قبلاً از طرفداران سرسخت تجارت آزاد بودند، اکنون حداقل از نوعی حمایت گرایان حمایت می کنند.

چین به نوبه خود، باید دیدگاه متفاوت تری نسبت به تعرفه های برنامه ریزی شده اتحادیه اروپا داشته باشد، به ویژه به این دلیل که صنعت خودروی داخلی این کشور از حمایت تعرفه بهره مند شده است. تعرفه واردات خودروهای چینی قبل از پیوستن این کشور به سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱ بسیار بالا بود و تا به امروز همچنان قابل توجه است و از ۲۵ درصد شروع می شود و بر اساس حجم موتور به طور فزاینده ای افزایش می یابد.

مهمتر از آن، تعرفه تا ۳۸.۱٪ بعید است که بر فروش خودروهای برقی چینی در اروپا تأثیر اساسی بگذارد. قیمت این خودروها حدود ۵۰ تا ۱۰۰ درصد کمتر از خودروهای برقی اروپایی است و با این حال هنوز در اروپا قیمت بسیار بالاتری نسبت به چین دارند. به عنوان مثال، یک MG سطح مبتدی - تولید شده توسط سازنده چینی SAIC Motor تحت مارک MG بریتانیا - به قیمت ۲۸,۴۸۶ یورو (حدود ۳۰,۵۰۰ دلار) در اروپا به فروش می رسد، اما در چین فقط حدود ۱۵,۰۰۰ یورو (۱۶,۰۰۰ دلار) به فروش می رسد. چین به عنوان رهبر جهانی در بازار خودروهای الکتریکی، باید ثمرات رشد خود را با سایر نقاط جهان به اشتراک بگذارد. یکی از راه‌های انجام این کار، خودداری از انتقام‌جویی در برابر تعرفه‌های اتحادیه اروپا است. این امر به چین در رقابت خود با ایالات متحده یک مزیت ژئوپلیتیکی می دهد. اروپا بازیگر مهمی در اقتصاد جهانی است که به طور فزاینده ای از هم پاشیده و چین باید تلاشی هماهنگ جهت استفاده از فرصت های ایجاد شده کند.

سازمان آگهی های روزنامه عصر اقتصاد

۰۹۱۲۳۹۰۶۰۵۴ — ۸۶۰۹۶۲۴۵

«کاش فرهاد هم قدرت شما را داشت»

باز هم رکوردی دیگر به دست پرتوان مسئولان ما شکسته شد! این بار مسکن چنین افتخاری پیدا کرد که رکورد قیمتش شکسته شود. تبریک عرض می‌کنیم خدمت مسئولان عزیزمان. فرهاد اگر به اندازهٔ شما قدرت شکستن داشت الان از بیستون چیزی مانده بود. شما یک الگوی جهانی برای تمامی مسئولان دنیا هستید!

«لولی ملول»

تبریک به مسئولین

وزیر نیرو عنوان کرد:

بازگشت ایران به نقش خود در حوزه انرژی دنیا

صفحه ۷

سفیر هند در تهران:

تحریم‌ها تجارت ۱۶ میلیارد دلاری ایران و هند را به ۲ میلیارد رساند

صفحه ۳



پیشنهاد ایجاد شبکه مناطق آزاد مشترک و برقراری پیمان‌های اقتصادی در سطح سازمان همکاری شانگهای

صفحه ۲

در پنج ماه اول سال جاری، چین ۳.۹ میلیون دستگاه خودروی برقی فروخته است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته یک سوم افزایش داشته است.

روزنامه تایمز آف ژاپن در طی مقاله ای نوشت: جهت ایجاد تقاضای داخلی برای خودروهای الکتریکی، دولت مرکزی چین و بسیاری از دولت‌های محلی یارانه‌های خرید را ارائه کردند که شفاف‌تر است و سیگنال‌های قیمت را کمتر از یارانه‌هایی که برای سرمایه‌گذاری در تولید پنل‌های خورشیدی ارائه می‌دهد، مخدوش می‌کند. دولت شروع به حذف تدریجی این یارانه های خرید در سال ۲۰۱۸ کرد و تا پایان سال ۲۰۲۲ آنها را به طور کامل حذف کرد. ترجمه متن مقاله در ادامه می آید.

پس از تحقیقی هشت ماهه، اتحادیه اروپا اعلام کرده است که جهت جبران مزایای ناعادلانه ایجاد شده توسط یارانه های دولت چین، تعرفه هایی تا ۳۸.۱ درصد بر خودروهای الکتریکی از چین اعمال خواهد کرد. در تلافی، دولت چین تحقیقات ضد دامپینگ را در مورد واردات گوشت خوک از اتحادیه اروپا آغاز کرد. از این رو دو طرف جهت رسیدن به راه حلی برای مناقشه تجاری مذاکره کردند.

توسعه صنعت خودروهای برقی چین از یک برنامه دولتی نشات می گیرد که در سال ۲۰۱۱ راه اندازی شد تا خودروسازان این کشور را در مسیر جدیدی سوق دهد. خودروهای برقی با تکنولوژی پیشرفته به دو دلیل به عنوان محور اصلی انتخاب شدند: کاهش وابستگی چین به نفت وارداتی که بیش از ۷۰ درصد از کل واردات را تشکیل می دهد و به یک نگرانی مهم امنیت ملی تبدیل شده است. عقب راندن کشورهای بزرگ تولیدکننده خودرو، اگر چین به تولید مدل های احتراق داخلی ادامه می داد، غیرممکن بود. در آن زمان تولید خودروهای الکتریکی در مراحل ابتدایی خود بود و هیچ خودروسازی به جز تسلا مزیت آشکاری نداشت.

جهت ایجاد تقاضای داخلی برای خودروهای الکتریکی، دولت مرکزی چین و بسیاری از دولت‌های محلی یارانه‌های خرید را ارائه کردند که شفاف‌تر است و سیگنال‌های قیمت را کمتر از یارانه‌هایی که برای سرمایه‌گذاری در تولید پنل‌های خورشیدی ارائه می‌دهد، مخدوش می‌کند. دولت شروع به حذف



