

مهسا ناطقی | این روزها مسیر اصلی تجارت کشور با فشارهای تازه‌ای روبه‌رو شده است. با این حال تجربه هفته‌های نخست نشان داد جریان واردات به طور کامل متوقف نشده و بخشی از تجارت از مسیرهای جایگزین در حال انجام‌است؛ از تغییر مسیر کشتی‌ها تا استفاده بیشتر از بندر چابهار و حتی انتقال بخشی از بار از طریق بندار منطقه و مرزهای زمینی.

با این حال فعالان اقتصادی می‌گویند مسئله اصلی امروز تجارت ایران، نبود مسیر جایگزین نیست؛ بلکه کارایی این مسیرهاست. محدودیت تجهیزات در برخی بنادر، ظرفیت محدود شبکه‌های حمل‌ونقل پشتیبان و کندی فرایندهای مرزی موجب شده کالاها با زمان طولانی‌تر و هزینه بالاتر به مقصد برسند؛ موضوعی که در شرایط حساس تأمین کالا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

در چنین شرایطی، تقویت زیرساخت‌های بندری جایگزین، چابک‌سازی فرایندهای مرزی و فعال‌سازی کامل کریدورهای ترانزیتی می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه‌وزمان واردات ایفاکند. این گزارش با تکیه بر روایت فعالان اقتصادی، تلاش می‌کند تصویری از مسیرهای جایگزین واردات و گلوگاه‌هایی که با بهبود مدیریت و زیرساخت قابل حل هستند، ارائه دهد.

■ **جای خالی دریا؛ چرا مسیرهای خاکی همه بار ایران را نمی‌کشند؟**

فعالان صنعت حمل‌ونقل معتقدند هرچند مسیرهایی مانند کریدور شمال- جنوب می‌توانند بخشی از فشار را کاهش دهند؛ اما ظرفیت آن‌ها در بهترین حالت محدود است و نمی‌تواند جایگزین کامل حمل‌ونقل در یایی شود؛ مسیری که ستون فقرات تجارت خارجی ایران محسوب می‌شود. مسعود اعتمادی، رئیس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی درباره امکان جایگزینی مسیرهای زمینی به جای حمل‌ونقل دریایی گفت: تصور انتقال آسان تجارت کشور از دریا به خشکی، با واقعیت‌های لجستیکی همخوانی ندارد.

به گفته او، هرچند بخشی از تجارت ایران قابلیت انتقال به مسیرهای زمینی و کریدوری را دارد؛ اما این ظرفیت محدود است و نمی‌تواند جایگزین کامل مسیر اصلی دریایی کشور شود. اعتمادی با اشاره به کریدور شمال- جنوب به عنوان یک کریدور اساسی و مهم کشورمان افزود: این مسیر می‌توانست چه در شرایط عادی و چه در وضعیت اضطراری به یکی از مسیرهای تنفسی مهم اقتصاد ایران تبدیل شود؛ اما به دلیل دخالت و فراوانی نهادهای تصمیم‌گیر، هرگز به صورت کامل عملیاتی نشد؛ به طوری که نزدیک به ۴۰ سازمان در این کریدور دخیل بودند.

■ **قابلیت انتقال ۴۰ درصد تجارت ایران به مسیرهای زمینی و کریدوری**
رئیس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی در عین حال برآورد کرد که در مجموع، حدود ۴۰ درصد تجارت ایران قابلیت انتقال به مسیرهای زمینی و کریدوری را دارد؛ اما تأکید کرد این به معنای جایگزینی کامل حمل‌ونقل دریایی نیست.

او برای توضیح این فاصله ظرفیتی به مقایسه‌ای اشاره کرد: یک کشتی به طور متوسط حدود ۱۰ هزار کانتینر را حمل می‌کند، در حالی که یک قطار ۲۰۰ واگنی تنها ظرفیت جابه‌جایی حدود ۴۰۰ کانتینر را دارد؛ اختلافی که به گفته او به خوبی نشان می‌دهد مسیرهای خاکی نمی‌توانند به سادگی جایگزین شریان اصلی تجارت دریایی ایران شوند.

گزارش

فرزانه غلامی | بر اساس اعلام سخنگوی سازمان امور مالیاتی، قانون مالیات بر سوداگری به عنوان یکی از جنجالی‌ترین قوانین اقتصادی کشور پس از نزدیک به یک دهه کش و قوس، سرانجام از اردیبهشت سال آینده اجرا می‌شود. قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی که پیش‌تر با عنوان «مالیات بر عایدی سرمایه» شناخته می‌شد، پس از سال‌ها رفت و برگشت میان دولت‌ها، مجالس، شورای نگهبان و مجمع تشخیص مصلحت نظام، تیر ماه سال گذشته در مجلس تصویب و اواخر مرداد از سوی رئیس‌جمهور برای اجرا به دستگاه‌های مرتبط ابلاغ شد. برآوردهای رسمی و غیررسمی سال‌های اخیر، از فرار مالیاتی ۸۰ تا ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی (رقمی معادل بودجه عمرانی) در اقتصاد ایران حکایت دارد. برخی کارشناسان اما به فرار مالیاتی حدود ۷۰۰ هزار میلیارد تومانی در بخش شفاف اقتصاد و فراتر از آن فرار مالیاتی کل اقتصاد زیرزمینی با حجمی بسیار بزرگ‌تر از بخش شفاف، باور دارند. قانون مالیات بر سوداگری در شرایطی اجرا می‌شود که در سال‌های گذشته، حمایت از تولید و مقابله با فعالیت‌های غیرمولد همواره در صدر سیاست‌های کلان کشور قرار داشته؛ اما در عمل بخش مولد اقتصاد بیشترین فشار مالیاتی را تحمل کرده است و بازاریایی که بنسرت سفته‌بازی و کسب سودهای غیرمولد بوده‌اند؛ از طلا و ارز گرفته تا رمزارز، خودرو، املاک و سایر دارایی‌ها کمتر با ابزارهای بازدارنده مالیاتی مواجه شده‌اند و همین وضعیت، بخش بزرگی از سرمایه‌های کشور را از مسیر تولید و اشتغال منحرف کرده است.

کارشناسان اجرای این قانون را نقطه آغاز اصلاح یکی از قدیمی‌ترین ناترازی‌های اقتصاد ایران می‌دانند؛ ناترازی‌ای که در آن تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی شناسنامه‌دار زیر بار سنگین مالیات قرار دارند؛ اما فعالیت‌های سوداگرانه و دلالی نقشه ناچیز در پرداخت مالیات ایفا می‌کنند. بر همین اساس، با اعلام زمان اجرای این قانون از سوی مهدی موحدی یک‌نظر، سخنگوی سازمان امور مالیاتی، امید به تغییر جهت سرمایه‌ها از بازارهای غیرمولد به سمت تولید، اشتغال و خلق ارزش افزوده؛ به ویژه در این شرایط ملتهب اقتصاد کشور افزایش یافته است.

■ **مالیات بر سوداگری؛ حلقه گمشده مبارزه با فرار مالیاتی**

سخنگوی سازمان امور مالیاتی کشور معتقد است اجرای قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی، تنها یک ابزار مالیاتی جدید نیست؛ بلکه بخشی از پازل بزرگ شفاف‌سازی اقتصاد و مقابله با فرار مالیاتی به شمار می‌رود. به گفته مهدی موحدی یک‌نظر اگرچه سامانه مؤدیان توانسته پوشش گسترده‌ای بر فعالیت‌های اقتصادی ایجاد کند؛ اما هنوز همه منافذ فرار مالیاتی بسته نشده است.

او به یکی از شیوه‌های رایج فرار مالیاتی؛ یعنی ایجاد شرکت‌های صوری و

کارایی مسیرهای جایگزین واردات در گرو چیست؟

جاده‌های پشتیبان تجارت



او همچنین درباره وضعیت کالاهای رسوب کرده در چابهار افزود: دشواری دسترسی تجار به منطقه، محدود بودن باراندازها و کمبود نیروی انسانی و تجهیزات تخلیه موجب شده هزینه ترخیص کالا در برخی موارد تا جایی افزایش یابد که صرفه اقتصادی استفاده از این بندر زیر سؤال برود.

در چنین شرایطی، به گفته فعالان این حوزه، اگرچه مسیرهای جایگزین می‌توانند بخشی از فشار وارد شده بر تجارت خارجی کشور را کاهش دهند؛ اما هنوز فاصله زیادی تا ایفای نقش یک جایگزین کامل برای بندرعباس و حمل‌ونقل دریایی دارند؛ جایی که سال‌ها ستون اصلی ورود کالا به کشور بوده است.

■ **بندرهای جایگزین؛ از امید دور زن بحران تا واقعیت گلوگاه‌های تازه**

همزمان با اختلال جدی در حمل‌ونقل دریایی از مسیر بندرعباس، بخشی از بار تجاری کشور به سمت مسیرهای جایگزین از جمله بندر چابهار و بندر گوادر پاکستان هدایت شده؛ اما فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند این جابه‌جایی، خود با محدودیت‌های تازه‌ای روبه‌رو شده است. جواد رخشانی، عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی با اشاره به توقف عملی جریان عادی حمل بار از بندرعباس گفت: انتقال حجم عظیم بار در یایی به مسیرهای زمینی، کامیون یا حتی شبکه ریلی، عملاً امکان‌پذیر نیست؛ چراکه ظرفیت لجستیکی این مسیرها فاصله قابل توجهی با حمل‌ونقل دریایی دارد. به گفته او، در هفته‌های اخیر بخشی از شرکت‌های حمل‌ونقل برای دور زدن محدودیت‌ها به سمت بندر چابهار و بندر گوادر در پاکستان رفته‌اند؛ اما این مسیرها نیز با چالش‌های جدی مواجه‌اند.

رخشانی توضیح داد: بندر چابهار با وجود موقعیت راهبردی، هنوز زیرساخت کافی برای پاسخ‌گویی به حجم بالای تقاضا را ندارد و در عمل، کمبود تجهیزات، محدودیت باراندازها و ضعف شبکه پشتیبانی، سرعت تخلیه و ترخیص کالا را کاهش داده است. همزمان، انتقال بار از بندر گوادر نیز به دلیل وابستگی به حمل زمینی و عبور از مرز تفتان، با صف‌های طولانی کامیون‌ها و خواب چند روزه بار روبه‌رو شده است؛ مسئله‌ای که هزینه نهایی واردات را افزایش می‌دهد.

می‌گیرد. محمدانور بجارزهی افزود: در صورت توسعه زیرساخت‌ها حتی امکان افزایش ظرفیت بندر تا ۲۰ میلیون تن نیز وجود دارد. به گفته او سه عامل اصلی عقب‌ماندگی چابهار، توسعه نیا فتگی منطقه، ضعف مدیریت در ایجاد ارتباطات مؤثر و کمبود سرمایه‌گذاری است. او با اشاره به ضعف جذب سرمایه‌گذار اظهار کرد: تاکنون سرمایه‌گذاران توانمند داخلی و خارجی برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و تجهیزات بندری جذب نشده‌اند و بخشی از تجهیزات تخلیه و بارگیری نیز در کشور موجود نیست. تاکنون تنها حدود ۲۰ میلیون دلار تجهیزات محدود توسط طرف هندی تأمین شده که پاسخگوی نیاز بندر نیست. به گفته او هندی‌ها با حداقل امکانات فعالیت بندر را حفظ کرده‌اند؛ اما نبود مدیریت دوراندیش مانع استفاده از ظرفیت‌های بالقوه شده است. در صورت جذب هلدینگ‌های بزرگ، ظرفیت بندر می‌توانست از حدود ۴ میلیون تن فعلی به ۱۵ میلیون تن برسد و درآمد و اشتغال قابل توجهی ایجاد کند. او در مقایسه، به بندر جبل علی امارات اشاره کرد که سال گذشته بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار درآمد داشته است. با وجود سال‌ها وعده توسعه، چابهار همچنان در حداقل سطح توسعه قرار دارد؛ به طوری که اگر همکاری هند نبود، همین میزان فعالیت نیز شکل نمی‌گرفت. در چنین شرایطی، رخدادهایی مانند انفجار سال گذشته در بندر شهید رجایی و جنگ رمضان بار دیگر اهمیت یکی

از اصول پدافند غیرعامل؛ یعنی تمرکززدایی را یادآوری کرده است.

■ **۷۰ کیلومتر تا ایران، ۱۰ روز معطلی؛ واقعیت مسیر جایگزین گوادر**

با توجه به اوضاع بندرعباس، چابهار و گوادر دو مسیر جایگزین برای ادامه ترانزیت دریایی در جنوب ایران به شمار می‌روند. فاصله گوادر تا کراچی، بزرگ‌ترین شهر تجاری پاکستان، ۵۳۳ کیلومتر و تا مرزهای تفتان ۱۲۰ و ریمدان حدود ۷۰ کیلومتر است؛ فاصله‌ای کوتاه و قابل توجه؛ اما مشکلات پس از رسیدن به مرز آغاز می‌شوند. به گفته فعالان اقتصادی، مرزهای زمینی ایران و پاکستان از نظر سرعت فعالیت گمرکی بسیار کند هستند. هر سال نیز اخباری از گرفتار شدن کامیون‌ها در دو سوی مرز منتشر می‌شود؛ از بلاکلیفی هزار کامیون سوخت‌پشت مرز میرچاوه در سال ۱۴۰۲ تا تیراکی بهمین ۱۴۰۴ در مرز ریمدان که کامیون‌ها را تا ۱۰ روز معطل نگه داشت.

خبرنگاران در گفت‌وگو با مسئولان، علت این وضعیت را کمبود امکانات و نیروی انسانی در مرزها عنوان می‌کنند. هرچند بارها بحث فعالیت ۲۴ ساعته گذرگاه‌های مرزی ایران و پاکستان مطرح شده؛ اما واقعیت این است که این مرزها حتی برای ساعات کاری معمول نیز نیروی کافی ندارند و کامیون‌ها گاه تا یک ماه در شرایط نامناسب بلا تکلیف می‌مانند. البته این مشکل فقط به مرز ایران و پاکستان محدود نیست و خواب کامیون‌ها در دیگر مرزها نیز به مغفلی تکراری تبدیل شده است. با این حال در شرایط فعلی و محدودیت‌های ایجاد شده در بندرعباس که فشار آن به تولیدکننده و بازار داخلی منتقل می‌شود، بی‌توجهی به این مرز راهبردی دیگر پاسخگو نیست. در همین حال شرکت‌های حمل‌ونقل اعلام کرده‌اند حاضرند حتی هزینه جذب نیروی گمرکی را تقبل کنند تا از هزینه خواب کامیون و ریسک سرگردانی بار در مرزها جلوگیری شود. با این حال به نظر می‌رسد بخشی از این مشکل، بیش از کمبود منابع مالی، به شیوه مدیریت بازمی‌گردد.

■ **محاصره، تجارت ایران را متوقف نمی‌کند؛ اما سیاست‌گذار داخلی شاید**

تجربه هفته‌های اخیر نشان می‌دهد تجارت ایران حتی زیر فشار شدیدترین محدودیت‌های دریایی نیز متوقف نمی‌شود. همان‌گونه که در سال‌های تحریم، مسیرهای جایگزین، واسطه‌های جدید و ابتکار فعالان اقتصادی، اجازه نداده جریان کالا به طور کامل قطع شود؛ اما آنچه در این میان بیش از خود محاصره، تجارت کشور را آسیب‌پذیر می‌کند، ضعف زیرساخت‌های جایگزین، تمرکز بیش از حد بر چند گلوگاه محدود و کندی تصمیم‌گیری‌های داخلی است. از بندری که سال‌ها ظرفیت توسعه آن معطل مانده تا مرزهایی که کامیون‌ها در آن هفته‌ها بلا تکلیف می‌مانند، تصویر امروز تجارت ایران بیش از آنکه فقط محصول فشار خارجی باشد، بازتابی از فرصت‌های از دست‌رفته داخلی است. شاید جنگ رمضان و اختلال در بندرعباس، پس از حادثه بندر شهید رجایی یک هشدار دوباره بود؛ اینکه پدافند غیرعامل فقط به تجهیزات دفاعی محدود نمی‌شود و گاهی از توسعه قبی بندر، چابک‌سازی یک گمرک یا حذف بروکراسی‌های فرساینده آغاز می‌شود. در غیر این صورت، حتی اگر تجارت راه خود را پیدا کند، هزینه آن در نهایت از جیب تولیدکننده، مصرف‌کننده و اقتصاد کشور پرداخت خواهد شد.

■ **حکمرانی اقتصادی در محک آزمون شفافیت**

مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی در افکار عمومی بیشتر به‌عنوان ابزاری برای مقابله با دلالی شناخته می‌شود؛ اما فلسفه اصلی آن فراتر از کسب درآمد برای دولت است. این پایه مالیاتی در واقع سازوکاری تنظیم‌گر برای افزایش شفافیت اقتصاد، رصد جریان‌های مالی و تفکیک فعالیت‌های مولد از غیرمولد به شمار می‌رود؛ رویکردی که در بسیاری از اقتصادهای جهان برای کنترل سوداگری و هدایت سرمایه‌ها به بخش‌های مولد به کار گرفته شده است. از آنجا که اجرای موفق قانون به ایجاد زیرساخت‌های اطلاعاتی و اجرایی وابسته است، سازمان امور مالیاتی از ماه‌ها قبل آماده‌سازی این بسترها را آغاز کرده و طراحی کارپوشه‌های غیرتجاری، توسعه تپادل داده میان دستگاه‌ها و ثبت الکترونیکی معاملات را در دستور کار قرار داده است. در این مدل، معاملات دارایی‌هایی مانند املاک، خودرو، طلا، سکه، ارز و رمزارز در بستری شفاف ثبت می‌شود و نهادهایی مانند دفاتر اسناد رسمی، فرآجا، صرافی‌ها و پلافروشی‌ها در صدور صورتحساب‌های الکترونیکی نقش دارند.

هرچند قانون‌گذار برای کاهش نگرانی‌های عمومی دامنه گسترده‌ای از معافیت‌ها را در نظر گرفته اما موفقیت این طرح به همکاری گسترده میان سازمان امور مالیاتی، بانک مرکزی، قوه قضائیه، فرآجا و دیگر دستگاه‌ها وابسته است. بر اساس قانون، بانک مرکزی باید اطلاعات تراکنش‌های بانکی را در اختیار سازمان امور مالیاتی قرار دهد تا امکان شناسایی معاملات غیررسمی و جریان‌های مالی پنهان فراهم شود و دستگاه‌هایی که در ارسال اطلاعات تعلل کنند، با جریم قانونی روبه‌رو خواهند شد. با این حال، نتیجه این آزمون صرفاً با میزان مالیات وصول شده سنجیده نمی‌شود؛ بلکه معیار اصلی آن، کاهش جذابیت فعالیت‌های غیرمولد، افزایش شفافیت اقتصادی و هدایت سرمایه‌ها از بازارهای سفته‌بازانه به سمت تولید و اشتغال است.

این اهداف صرفاً با ایجاد یک پایه مالیاتی جدید محقق نمی‌شود. منطق قانون بر افزایش هزینه معاملات مکرر و سوداگرانه استوار است تا جذابیت فعالیت‌های غیرمولد کاهش یابد. در نتیجه سرمایه‌هایی که پیش‌تر برای سودهای کوتاه‌مدت وارد بازارهایی مانند مسکن، ارز، رمزارز، طلا یا خودرو می‌شدند، به تدریج به سمت فعالیت‌هایی حرکت می‌کنند که از طریق تولید کالا، ارائه خدمات و سرمایه‌گذاری مولد، ارزش افزوده و بازدهی پایداری را به وجود می‌آورند. هم‌زمان، شفاف شدن گردش دارایی‌ها و تراکنش‌ها و ثبت الکترونیکی معاملات، دسترسی نظام مالیاتی به داده‌های دقیق‌تر را ممکن می‌کند و زمینه شناسایی فعالیت‌های غیررسمی، جریان‌های مالی پنهان و کاهش فرار مالیاتی را فراهم می‌آورد. تحولاتی که در نهایت می‌تواند رقابتی واقعی‌تر میان تولید و سوداگری در اقتصاد ایجاد کرده و روند نااعادانه مالیات‌ستانی را به نفع بخش مولد تغییر دهد.

اجرای مالیات بر سوداگری از اردیبهشت سال آینده؛ تلاشی برای بازگرداندن سرمایه‌ها به مسیر تولید

پایان سودهای بادآورده؟

قابل توجهی از منابع دولت به درآمدهای نفتی و انتشار اوراق وابسته است،

حال آنکه بسیاری از کشورهای اروپای شمالی و اروپای غربی بیش از ۸۰ درصد بودجه عمومی خود را از طریق مالیات تأمین می‌کنند.

■ **قانونی برای ۵ درصد جامعه و اهالی دیار سود باد آورده!**

بر اساس اعلام سازمان امور مالیاتی و با استناد به اطلاعات پایگاه رفاه ایرانیان، حدود ۹۵ درصد خانوارهای کشور عملاً مشمول این پایه مالیاتی نخواهند شد و قانون تنها کمتر از ۵ درصد خانوارها را در بر می‌گیرد. خانوارهای فاقد مسکن و خودرو، افرادی که تنها یک واحد مسکونی در اختیار دارند، کسانی که قصد تبدیل خانه یا خودرو فعلی خود به گزینه‌ای بهتر را دارند و حتی سرپرستان خانواری که مالک دو واحد مسکونی یا دو خودرو هستند، از شمول این مالیات خارج خواهند شد. همچنین خرید و فروش طلای زینتی تا سقف ۱۵۰ گرم برای هر فرد، معاف از مالیات در نظر گرفته شده تا پس‌اندازهای خُرد خانوارها تحت تأثیر قرار نگیرد.

کارشناسان هم معتقدند هدف اصلی قانون نه دارایی‌های مصرفی خانوارها؛ بلکه معاملات مکرر و سوداگرانه در بازارهای غیرمولد است. بر همین اساس گفته می‌شود تنها یک تا ۲ درصد جامعه که از نوسان‌گیری و کسب سودهای کلان در بازارهایی مانند مسکن، خودرو، ارز و طلا بهره می‌برند، مخاطب اصلی این قانون هستند. مدیر کل پیشین دفتر مبارزه با فرار مالیاتی و پولشویی سازمان امور مالیاتی کشور معتقد است فلسفه اصلی طرح مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی که در واقع حاصل ادغام دو طرح «مالیات بر عایدی سرمایه» و «حکمرانی ربال» بوده، فعالیت‌های غیرمولد و هدایت غیرمستقیم سرمایه‌ها به سمت تولید است. به گفته وحید عزیزی این قانون نوعی اشراف اطلاعاتی برای دولت ایجاد می‌کند تا مرز میان فعالیت‌های مولد و غیرمولد روشن‌تر و مالیات از سودهای حاصل از سوداگری اخذ شود، نه از سرمایه‌گذاری‌های مولد؛ ضمن اینکه اساساً انگیزه‌های متعارف حفظ سرمایه از جمله نگهداری طلا یا داشتن یک واحد مسکونی مزاد برای اجاره را هدف قرار نداده و حتی در محاسبات خود آثار تورم را هم لحاظ کرده است.

■ **ضرورت مالیات‌ستانی از غیرمولد‌ها به پشتوانه آمار**

موحدی با اشاره به جایگاه مالیات در اقتصاد ایران می‌گوید: سهم مالیات از تولید ناخالص داخلی که تا سال ۱۴۰۰ به حدود ۴ درصد کاهش یافته بود، در سال ۱۴۰۳ به حدود ۸٫۷ درصد رسیده است. با این حال این نسبت همچنان فاصله معناداری با کشورهای توسعه‌یافته دارد؛ کشورهای که به طور متوسط ۳۳ درصد تولید ناخالص داخلی خود را از طریق مالیات تأمین می‌کنند و این نسبت در کشورهایی مانند فرانسه و دانمارک به حدود ۴۵ درصد می‌رسد. به گفته او در بودجه سال ۱۴۰۵ هم مجموع درآمدهای مالیاتی و مرتبط با آن به حدود ۳ هزار و ۳۰۰ همت می‌رسد و این یعنی نزدیک به ۴۸ درصد بودجه کشور از محل مالیات تأمین خواهد شد. بر اساس اظهارات موحدی، همچنان بخش