یادداشت میهمان

محمدرضا شمسی جامخانه*

توجه به تولید مبتنی بر سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی از سوی دولت چهاردهم

امروزه مسئله اقتصاد از اصلی‌ترین و مهم‌ترین موضوعات کشور است، زیرا هر کشور برای رشد، توسعه و پیشرفت خود نیازمند پایه‌های مستحکم اقتصادی است و تحرکات اقتصادی موجب ایجاد رفاه و تأمین معیشت مردم آن کشور خواهد شد، به همین منظور وظیفه دولت چهاردهم در راستای اجرایی کردن مهم‌ترین و اساسی‌ترین اهداف سیاست‌های ابلاغی اقتصاد مقاومتی، یعنی رشد تولید و اشتغال نیروی انسانی و در نهایت تأمین نیازهای مردم، حائز اهمیت است.

«تولید» رابطه مستقیمی با افزایش اشتغال، رونق اقتصاد ملی، افزایش درآمدها و ثروت ملی و به تبع آن تقویت روابط بین‌المللی دارد.

با توجه به اینکه تولید، ستون فقرات اقتصاد است، اگر در جامعه رونق یابد، اقتصاد ملی نیز در برابر فشار تحریم‌ها، دچار لرزش و سستی نخواهد بود و اقتصاد کشور مقاوم خواهد شد.

رشد و توسعه تولیدات داخلی لازمه دستیابی به اقتصاد مقاومتی پایدار است و بنا بر تأکیدات مقام معظم رهبری مبنی بر اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، یکی از مهم‌ترین اولویت‌های دولت چهاردهم باید حمایت از تولید و اشتغال مبتنی بر سیاست‌های اقتصاد مقاومتی باشد. می‌توان این گونه بیان داشت که اقتصاد مقاومتی بر پایه دو رکن اقتصاد مردمی و اقتصاد دانش‌بنیان استوار و گام برداشتن در تحقق این دو مؤلفه علاج مشکلات کشور و رشد و توسعه اقتصادی است.

در دنیای امروز شاهد تحولات اساسی در اقتصاد کشورها هستیم؛ ماهیت تولید، تجارت، اشتغال و کار در دهه اخیر بسیار متفاوت‌تر از قبل است. اقتصاد امروز، اقتصاد دانش‌محور است و در آن تولید و بهره‌برداری از دانش سهم عظیمی در ایجاد ثروت دارد، به بیان دیگر اقتصاد جدید بیانگر وجوه یا بخش‌های یک اقتصاد است که در حال تولید یا به‌کارگیری ابداعات و فناوری جدید به منظور دستیابی به رشد بلندمدت است. سیاست‌های دولت چهاردهم باید به‌گونه‌ای باشد که در جهت تولید ملی و پیشتازی در اقتصاد دانش‌بنیان متناسب با نیازهای کشور و صادرات برنامه‌ریزی داشته باشد و با تنوع‌بخشی به رابطه‌های اقتصادی و پیوستن به قراردادها و پیمان‌های همکاری چندجانبه با دیگر کشورها، خصوصاً کشورهای همسایه و منطقه و شکل‌دهی بازارهای جدید تجاری اقدامات مؤثری انجام دهد.

همانطور که بیان شد، یکی از محورهای مهم سیاست ابلاغی اقتصاد مقاومتی، پیشتازی در اقتصاد دانش‌بنیان است که در آن ارتقای جایگاه جهانی کشور و افزایش سهم تولید و صادرات محصولات دانش‌بنیان و دستیابی به رتبه اول اقتصاد دانش‌بنیان در منطقه از اهداف اقتصاد مقاومتی گفته شده است.

اقتصاد دانش‌بنیان، اقتصادی است که کاربرد دانش و فناوری در آن از اهمیت بالایی برخوردار است و تولید و توزیع بر مبنای فناوری است.

حرکت در راستای اقتصاد دانش‌بنیان توان رقابتی کشور را در بخش تجارت خارجی افزایش می‌دهد، بنابراین یکی از اقداماتی که دولت چهاردهم باید در راستای پیشرفت اقتصادی کشور گام بردارد، تلاش برای حمایت از تولید محصولات دانش‌بنیان است.

استفاده از شاخصه‌های اقتصاد مبتنی بر دانش یا دانش‌بنیان به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای مدیریت تقاضا می‌تواند در تحقق رشد تولیدات و تثبیت نوسانات اقتصادی نقش مؤثری ایفا کند، به گونه‌ای که در نظریه‌های جدید رشد اقتصادی، دانش به عنوان متغیر درون‌زا، بخش اصلی و کلیدی نظام اقتصادی محسوب می‌شود.

دانش به عنوان اصلی‌ترین نوع سرمایه در مدل رشد اقتصادی تلقی می‌شود و رشد اقتصادی ریشه در انباشت دانش دارد، زیرا انباشت دانش منشأ فناوری، نوآوری و کارآفرینی است. یکی از مزیت‌های اقتصاد دانش‌بنیان، فراهم‌آوردن فرصت خوداشتغالی برای افراد متخصص و ماهر است و همچنین می‌تواند متخصصان زیادی را نیز در یک مجموعه بزرگ گرد هم آورد تا با ایجاد کسب‌وکاری عظیم و قوی، نقش مؤثری در تولید محصولات دانش‌بنیان و رشد اقتصادی کشور ایفا کنند.

با این تفاسیر دولت باید شرایط ویژه‌ای برای راه‌اندازی کسب‌وکارهای دانش‌بنیان فراهم کند و فضای سرمایه‌گذاری در این نوع کسب‌وکارها را تسهیل ببخشد و از کسب‌وکارهای دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌های مبتنی بر تکنولوژی حمایت کند و خدمات شتاب‌دهی به آنها ارائه شود تا به کسب‌وکارهای بزرگ و موفق تبدیل شوند.

با توجه به اهمیت اجرای شعار سال از سوی دولت، راهبرد اصلی این شعار تمرکز بر نهاد تولید ملی است و در راستای افزایش سطح مقاوم‌پذیری اقتصاد ملی و کاهش فشارهای دشمن بر اقتصاد کشور، تقویت ریشه تولید ملی یک ضرورت راهبردی و مهم است.

مشارکت مردم در تولید یکی از ارکان مهم اقتصادی کشور، نقش مؤثری در توسعه و پیشرفت اقتصادی دارد و همچنین روی بهره‌وری و تولید ثروت نقش‌آفرینی می‌کند.

با توجه به بحران کشور و شرایط تورمی و تحریمی که حاکم است، یکی از مهم‌ترین راه‌هایی که می‌تواند کشور را به سمت پیشرفت و توسعه سوق دهد، تعاون و مشارکت مردمی است.

مقام معظم رهبری در چند سال اخیر بارها به رشد اقتصادی و تولید همراه با عدالت اجتماعی اشاره کرده و فرموده‌اند، تنها مدلی که می‌تواند کشور را به سمت رشد و توسعه هدایت کند، تعاون و مشارکت مردمی است. هدایت و تخصیص منابع بانکی و ایجاد نقدینگی یکی از الزامات دولت‌ها برای رسیدن به رشد و توسعه و فعالیت‌های مولد است تا موجب بهبود فضای کسب‌وکار شود.

دولت چهاردهم باید با برنامه‌های تشویقی و حمایتی از کسب‌وکارهای کوچک و بزرگ و ارائه تسهیلات و تخصیص منابع بانکی به راه‌اندازی و توسعه انواع کسب‌وکارها و بنگاه‌های تولیدی، سرمایه‌گذار را مجاب به ورود به بازار تولید کند، به این صورت هم تولید و رشد اقتصادی صورت می‌گیرد و هم اشتغال سرمایه‌های انسانی.

همه موارد گفته‌شده ما را به این نتیجه می‌رساند که الزامی برای دولت وجود دارد تا فضا را آماده مشارکت مردم در اقتصاد کند و زمینه مناسبی برای مشارکت مردمی به وجود آورد.

مردم با مشارکت خود می‌توانند در سرمایه‌گذاری‌های کلان و خرد در اقتصاد و جهش تولید شریک شوند و حتی به جذب سرمایه و افزایش تولیدات کشور کمک کنند.

* پژوهشگر اقتصادی

خبر

افزایش ۵۰ درصدی قیمت بلیت قطار برای گردشگران خارجی

عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از افزایش ۳۰درصدی نرخ بلیت قطارهای پنج‌ستاره برای مسافران داخلی و افزایش ۵۰درصدی برای گردشگران خارجی خبر داد.

محسن فاتحی‌زاده، عضو انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در گفت‌وگو با «جوان» به نقل از صداوسیما گفت: پس از سه سال وقفه در اصلاح قیمت‌ها، امسال افزایش ۳۰درصدی قیمت بلیت قطارهای پنج‌ستاره مصوب شد. در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ میزان افزایش قیمت بلیت قطار پنج ستاره صفردرصد بود که پارسال مشمول افزایش ۱۰درصدی شد، در حالی که مجموع افزایش نرخ تورم در این سه سال بیش از ۱۰۰درصد بوده است. وی با بیان اینکه زمانی که قطارهای پنج‌ستاره راه‌اندازی شد، بلیت این قطارها مشمول قیمت‌های تکلیفی و مصوب نبود، بیان کرد: ابتدا قیمت‌ها بر اساس عرضه و تقاضای مشخص می‌شد، اما این موضوع به اجرا نرسید.

گزارش

بهناز قاسمی

ابهامات آیین‌نامه واردات خودرو

دلالی کارت‌ملی در جاده واردات خودرو!

خبرهای رسیده حاکی است دلالان واردات خودروی کارکرده، کارت‌ملی افراد را ۵۰۰ تا ۸۰۰میلیون تومان خریداری می‌کنند
انتظار می‌رفت در آیین‌نامه دولت ابتکاری برای بازشدن فضای واردات خودروهای کارکرده برای عموم افراد ارائه شود
اما نه‌تنها این اتفاق رخ نداد بلکه ابهامات اساسی همچنان به قوت خود باقی است

موضوع خودرو و مباحث پیرامون آن همیشه برای دلالان و فرصت‌طلبان شیرین است، به ویژه آنکه پای سود میلیاردی در میان باشد. واردات خودرو اعم از صفر و کارکرده به دلیل سود بالایی که دارد، برخی از سودجویان را به تکاپو انداخته است، به طوری که در روزهای اخیر آگهی‌هایی مبنی بر خرید کارت‌ملی در فضای مجازی منتشر شده است. هر کارت‌ملی بین ۵۰۰ تا ۸۰۰میلیون تومان برای واردات خودروی کارکرده از سوی دلالان خریداری می‌شود. طبیعی است که این ارقام اندکی وسوسه‌انگیز است و مردم عادی که توان واردات چنین خودروهایی ندارند، به راحتی به دام دلالان می‌افتند، غافل از اینکه در کمتر از یک سال سازمان امور مالیاتی سراغ‌شان می‌آید و باید مالیات خودروی میلیونی یا میلیاردی را که وارد کرده‌اند و به نام‌شان ثبت شده است، بپردازند. متأسفانه آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده که اخیراً ابلاغ شده است، علاوه بر ایراد فوق، ابهاماتی مانند سود بازرگانی و منشأ ارز دارد و عموم مردم نمی‌توانند از مزیت واردات سود ببرند.

■■■

آزادسازی واردات خودروهای صفر و کارکرده که با همکاری دولت سیزدهم و مجلس شورای اسلامی اتفاق افتاده است، اگر اصولی و منطقی اجرا شود، می‌تواند قفل انحصار صنعت خودروی داخلی و مونتاژی را بشکند و خودروی باکیفیت با قیمت مناسب به دست مردم برسد.

قطعاً این موضوع به بسترسازی و رفع ابهامات و بستن راه‌های نفوذ فرصت‌طلبان نیاز دارد که قانونگذار و متولی اجرای آن باید توجه کنند.

آزادسازی واردات خودروهای صفر در ۱/۵سال گذشته به دلیل مشکلات تأمین ارز و واردات خودروهای غیراقتصادی و میلیاردی و از همه مهم‌تر تأخیر در واردات و دپو در گمرکات و توزیع قطره‌چکانی خودروها از سوی وزارت صمت موجب شد، مزایای آن از بین برود و به اصطلاح، هدف واقعی قانونگذار محقق نشود.

اکنون پس از گذشت حدود یک سال از تصویب قانون واردات خودروهای کارکرده، دولت آیین‌نامه‌ای را تصویب کرده که در آن ابهامات قبلی مانند سود بازرگانی و منشأ ارز همچنان رفع نشده است. انتظار می‌رفت این آیین‌نامه ابهامات مهمی را که در زمینه واردات خودرو از سوی اشخاص وجود دارد، برطرف کند، با این حال همچنان ابهامات اساسی باقی مانده و پاسخی به آنها داده نشده است.

فعالان بازار اذعان دارند انتشار خبر آزادسازی واردات خودروهای کارکرده در روزهای نخست، بازار آزاد خودرو را دچار تغییر کرد و قیمت‌ها روند کاهشی گرفتند، اما با بررسی آیین‌نامه و علنی‌شدن ابهامات آن، بازار دوباره به وضعیت سابق خود بازگشت و قیمت‌ها صعودی شدند، به ویژه آنکه خودروسازان داخلی نیز محصولات‌شان را گران کردند.

مهدی ضیغمی، معاون وزیر صمت هم به این ابهامات انتقاد دارد و می‌گوید: بحث ارز واردات خودروهای کارکرده که گفته شده است از محل سپرده‌های خارجی باشد، باید تعیین‌تکلیف شود، زیرا در غیر این صورت به چالش خودروهای نو دچار خواهد شد.

ضیغمی با بیان اینکه امسال روند واردات متفاوت شده است، می‌افزاید: برخی شرکت‌ها به دلیل حضور رقبا وارد شده‌اند، برخی نیز خود تولیدکننده شده‌اند و با وجود دارابودن مجوز ترجیح می‌دهند به صورت قطره‌چکانی وارد کنند، به همین دلیل امسال واردات انحصاری نیست و به هر شرکتی با هر نشانی مجوز می‌دهیم. وی به روند کند این فرایند در سال گذشته اشاره کرد و گفت: به خودروسازان مجوز واردات دادیم، اما فقط یک شرکت استقبال کرد، به همین دلیل از شش ماه گذشته قوانین به سمتی رفت که مردم هم بتوانند خودرو وارد کنند. اکنون بحث انتقال فناوری در واردات خودروهای کارکرده وجود ندارد و نکته مهم آن ارز است که مواد ۳ و ۵ آن باید تعیین‌تکلیف شود؛ اگر بخواهند از محل تخصیص ارز به وزارت صمت تأمین شود، عملاً به چالش خودروهای نو مبتلا می‌شود، یعنی ابتدا باید بحث ارز تعیین‌تکلیف شود که گفته شده است از محل سپرده‌های خارجی وارد شود.

■ سود بازرگانی واردات خودروهای کارکرده همچنان بلاتکلیف

سود بازرگانی در رویه‌های معمول تجاری از گذشته مشخص شده است، اما این سودهای بازرگانی عموماً برای خودروهای نو و در رویه‌های تجاری تعیین شده است، به این ترتیب مشخص نیست برای اشخاص حقیقی، مردم عادی و سایر اشخاصی که قصد واردات خودروی کارکرده را دارند، چه نرخ سود بازرگانی تعیین خواهد شد. باید به این موضوع توجه داشت که نرخ سود بازرگانی واردات خودروهای کارکرده یکی از مهم‌ترین عواملی است که در اجرای این قانون اهمیت ویژه دارد. باید به این نکته توجه کرد که حتی افرادی که منشأ ارزی تأییدشده دارند (مانند صادرکنندگان) نیز تا زمانی که سود بازرگانی تعیین‌تکلیف نشده است، امکان واردات نخواهند داشت.

■ واردات خودروی کارکرده با کدام ارز؟

ابهام دومی که وجود دارد این است که در آیین‌نامه مشخص نشده است کدام منشأ ارزی مورد تأیید بانک مرکزی جهت واردات خودرو خواهد بود. بحث مشخص کردن منشأ ارزی واردات شاید مهم‌ترین چالش پیش روی عملی‌شدن واردات خودروهای کارکرده آن هم به صورت گسترده است. با وجود این موضوع، انتظار می‌رفت هنگام تصویب این آیین‌نامه در دولت آن هم پس از یک سال دیگر، شاهد چنین ابهامات اساسی نباشیم و مصادیق منشأ ارز مورد تأیید بانک مرکزی برای واردات خودروهای کارکرده مشخص شده باشد.

■ خرید و فروش کارت‌ملی ۵۰۰ تا ۸۰۰میلیون تومان

علاوه بر ابهامات فوق، قانون و آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، ایراد عیانی دارد که موجب تکاپوی دلالان واردات خودرو شده است.

خبرهای رسیده به «جوان» حاکی است دلالان کارت‌ملی اشخاص را با مبالغ ۵۰۰ تا ۸۰۰میلیون تومان برای واردات خودروهای کارکرده خریداری می‌کنند.

از آنجا که اقشار متوسط و عموم جامعه توان واردات این خودروها را ندارند، پیشنهاد چنین مبالغی از سوی دلالان وسوسه‌برانگیز است، غافل از اینکه در کمتر از یک سال سازمان امور مالیاتی سراغ‌شان می‌آید تا مالیات خودرویی را که به نام‌شان وارد شده است، بپردازند. این تجربه یک‌بار در دولت قبل تکرار شده است؛ زمانی که واردکنندگان ارز دولتی می‌گرفتند اما با کارت‌های یک‌بار مصرف اقشار ضعیف واردات صوری انجام می‌دادند. قطعاً در چنین زمانی، افرادی که کارت‌ملی فروخته‌اند، متوجه اشتباه‌شان می‌شوند اما دیگر راهی برای جبران وجود ندارد، ضمن اینکه سازمان امور مالیاتی هم مانند همان داستان کارت‌های بازرگانی یک‌بارمصرف با روستاییانی در فلان روستا روبه‌رو می‌شود که با کارت‌ملی آنها، خودرویی وارد شده و حتی آه هم در بساط ندارند تا مالیاتی به دولت بپردازند.

انتظار می‌رود دولت سیزدهم با رفع این ایرادات و ابهامات، اتفاق خوبی را که انجام داده است به سرانجام برساند و در آیین‌نامه دولت ابتکاری برای بازشدن فضای واردات خودروهای کارکرده برای عموم افراد ارائه شود.

چشم‌انداز

عبور از ظرفیت تولید ۵۵میلیون تن فولاد در افق ۱۴۰۴

هم اکنون ۵۰میلیون تن ظرفیت تولید فولاد داریم و در چشم‌انداز ۱۴۰۴ نیز از عدد ۵۵میلیون تن تولید فولاد عبور می‌کنیم.

مهران محجوب‌نژاد، مشاور طرح جامع فولاد کشور در مصاحبه با صداوسیما درباره چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ صنعت فولاد کشور گفت: ما از سال ۱۳۹۲ با متولی‌گری سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی (ایمیدرو) و شرکت ملی فولاد در بحث تدوین طرح جامع فولاد کشور فعالیت خود را آغاز کرده‌ایم و امروز حدود ۱۰سال است این طرح به عنوان سند بالادستی پایش می‌شود و مورد استفاده ذی‌نفعان صنعت فولاد کشور قرار گرفته است. وی افزود: در واقع برنامه‌های توسعه‌ای این صنعت با اهدافی که در طرح جامع فولاد مطرح است، مقایسه و انحرافات بررسی می‌شود و درباره آنها اقدامات لازم صورت می‌گیرد. مشاور طرح جامع فولاد کشور با بیان اینکه صنعت فولاد کشور در سالیان گذشته رشد قابل توجهی در ظرفیت‌سازی، تولید و تجارت داشته است، گفت: سرمایه‌گذاری قابل توجهی در این صنعت صورت گرفته، از این رو لازم است در این صنعت، توسعه پایدار داشته باشیم تا ثباتش حفظ شود. در واقع گلوگاه‌ها و موانعی که برای رشد و تعالی این صنعت وجود دارد، شناسایی و برنامه‌ریزی لازم برای رفع آنها صورت گیرد.

وی افزود: ما اکنون با حفظ رتبه دهم تولید فولاد در دنیا به عنوان یکی از کشورهای شاخص و برخوردار در این صنعت هستیم و حدود ۵درصد از جی‌دی‌پی (تولید ناخالص داخلی) کشور نیز مربوط به زنجیره تولید فولاد است.

محجوب‌نژاد با بیان اینکه رشد اقتصادی کشورها در توسعه فعالیت‌های عمرانی و صنعتی رابطه مستقیم با تولید و مصرف این محصول راهبردی دارد، گفت: صنعت فولاد در تحقق رشد اقتصادی ۸درصدی برنامه هفتم، نقش مؤثری دارد که نیاز است با رفع موانع این برنامه‌ها عملیاتی شود.

وی با بیان اینکه مبنای ما برای توسعه صنعت فولاد سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ بود، افزود: از سال ۱۳۸۴ که این برنامه تدوین شد، ظرفیت ۵۵میلیون تن تولید فولاد، با احتساب حدود ۳۵میلیون تن مصرف داخلی و ۲۰میلیون تن صادرات برای آن تعریف شد. در واقع ۳۵میلیون تن مصرف داخلی با احتساب ۹۰میلیون نفر جمعیت ایران با مصرف سرانه ۴۰۰کیلوگرم در سال ۱۴۰۴ در نظر گرفته شده که این میزان مصرف جزو مصرف سرانه کشورهای درحال‌توسعه و توسعه‌یافته است. مشاور طرح جامع فولاد کشور با بیان اینکه امروز ۵۰میلیون تن ظرفیت تولید فولاد داریم، گفت: با توجه به وضعیت زنجیره فولاد کشور می‌توان گفت، در مقایسه با سایر صنایع ما به اهداف خود در سند چشم‌انداز نزدیک شده‌ایم و با ظرفیت‌سازی‌ای که صورت گرفته است، عدد ۵۵میلیون تن را پشت سر می‌گذاریم. وی افزود: تولید واقعی ما اکنون کمتر و در سال گذشته تولید فولادمان طبق آمار حدود ۳۲میلیون تن بوده است و تقریباً نرخ به‌کارگیری ۶۵درصد را داریم که به عنوان یک نکته قابل توجه جای کار دارد تا ظرفیت این نرخ به‌کارگیری به حداکثر برسد، این در حالی است که تقریباً در کشورهای توسعه‌یافته نرخ به‌کارگیری ۸۰ تا ۸۵درصد است. محجوب‌نژاد در ادامه به گلوگاه‌ها و موانع بر سر راه صنعت فولاد اشاره کرد و گفت: در این چند ساله مجوزهای بسیاری در صنعت فولاد داده شده است، به طوری که امروزه در حلقه فولاد ۱۴۵میلیون تن مجوز داریم در حالی که عدد سند چشم‌انداز تولید ۵۵میلیون تن فولاد است. وی ادامه داد: با توجه به اقدامات صورت‌گرفته به نظر می‌رسد تا سال ۱۴۰۴ بالای ۶۰میلیون تن ظرفیت‌سازی شود که حتی جلوتر از برنامه حرکت می‌کنیم و تا پایان برنامه هفتم به عدد ۶۵میلیون تن تولید فولاد می‌رسیم.

■ مصرف فولاد کشور بر مبنای آنچه در سند چشم‌انداز تعریف شده رشد نداشته است

مشاور طرح جامع فولاد کشور با بیان اینکه این مازاد ظرفیت، خودش می‌تواند یکی از چالش‌های بزرگ این صنعت باشد، گفت: با وجود افزایش ظرفیت تولید، مصرف فولاد کشور بر مبنای آنچه در سند چشم‌انداز تعریف شده، رشد نداشته است. در بحث صنعت ساختمان رشد ابتدایی که طبق سند چشم‌انداز حدود ۸درصد بود، به عدد زیر ۵درصد و گاهی هم به زیر ۳درصد رسید. وی افزود: مصرف ما امروز بیش از ۲۱میلیون تن نیست، بنابراین وقتی مازاد ظرفیت ایجاد می‌کنیم، راهش این است که بخش قابل توجهی از تولید مازاد صادر شود.

محجوب‌نژاد گفت: یکی دیگر از چالش‌هایی که داریم مشکل ناترازی برق و گاز است که دامن تولید را گرفته است. هم اکنون در فصل گرما بیشتر فولادسازها مشکل کمبود برق دارند و با قطعی برق و خاموش‌شدن کوره‌ها مواجه هستند، این موضوع روی راندمان تولید تأثیر می‌گذارد و در فصل سرما نیز مشکل کمبود گاز خود را نشان می‌دهد، به طوری که حداقل دو ماه مشکل کسری گاز داریم و این دو عامل باعث شده است نرخ به‌کارگیری ظرفیت تولید فولاد مطرح شود.

وی افزود: در سند بالادستی در بخش کنستانتره و گندله مشکل ما کمتر است، تقریباً بالای ۸۰درصد تولید داریم، اما در بخش فولاد اگر ظرفیت‌ها افزایش پیدا کند و بحث ناترازی برق و گاز رفع نشود، این نرخ به‌کارگیری بازهم شدید می‌شود. مشاور طرح جامع فولاد کشور ادامه داد: همینطور در بخش آهن اسفنجی که ظرفیت ما به ۷۵ تا ۸۰میلیون تن می‌رسد، اگر کسری گاز تشدید شود، یکسری ظرفیت‌های بلااستفاده به وجود می‌آید و سرمایه‌گذاری‌ها بازدهی لازم را نخواهد داشت.

مالیات

مطالبه مالیات مازاد ۹هزار میلیاردی از یک بانک خصوصی

بر اساس گزارش سازمان حسابرسی، مالیات مازاد ۹هزارمیلیاردی از یک بانک خصوصی مطالبه شده است.

به گزارش تسنیم، گزارش حسابرس مستقل سازمان حسابرسی از عمکلرد سال مالی ۱۴۰۲ یک هلدینگ بزرگ بورسی حاوی نکات حائز اهمیتی در خصوص یک بانک خصوصی به عنوان شرکت وابسته به آن است.

بر اساس اطلاعاتی که جزئیات آن در کدال هم قرار دارد، سرمایه‌گذاری هلدینگ مذکور در بانک خصوصی به عنوان شرکت وابسته حدود ۸هزارمیلیارد تومان است. سهم گروه نیز از ارزش ویژه شرکت وابسته یا همان بانک خصوصی حدود ۴هزارمیلیارد تومان است.

طبق بررسی‌های به عمل آمده سازمان امور مالیاتی حدود ۹هزارمیلیارد تومان از این شرکت وابسته به هلدینگ، مالیات مازاد مطالبه کرده که سهم گروه مالی حدود ۳هزارو ۴۰۰میلیارد تومان است. بیش از ۳۰درصد سهام بانک خصوصی مورد بحث متعلق به این هلدینگ بزرگ بورسی است که خود این هلدینگ به یک بانک دولتی مشهور تعلق دارد. بر این اساس مطالبه مالیات مازاد ۹هزارمیلیارد تومانی از این بانک خصوصی که دلایل آن در گزارش پایان سال مالی ۱۴۰۲ سازمان حسابرسی شفاف نشده به یک ابهام تبدیل شده است.

■ صدور قبض مالیات ۷هزارمیلیارد تومانی برای ۷۸۲ هزار خودروی لوکس

به گفته مدیر کل دفتر حسابرس سازمان امور مالیاتی کشور، ۷۸۲هزار خودروی گران‌قیمت، مشمول ۷هزارمیلیارد تومان مالیات شده‌اند که ۲هزارمیلیارد تومان آن وصول شده است.

مدیرکل دفتر حسابرسی سازمان امور مالیاتی کشور با اشاره به اینکه سازمان امور مالیاتی از سال ۱۴۰۱ تا کنون بر اساس قانون بودجه، اقدام به اخذ مالیات از خودروهای گران‌قیمت کرده است، گفت: مجموعاً ۷۸۲هزارو ۴۰۹ خودرو مشمول مالیات شده‌اند.

وی افزود: از این تعداد خودرو بالغ بر ۷هزارمیلیارد تومان مالیات مطالبه شده که ۲هزارمیلیارد تومان آن وصول شده است. فرایند اخذ مابقی مالیات با صدور برگ تشخیص برای این خودروها در حال انجام است.

طبق قانون بودجه ۱۴۰۱، مبلغ ۱۵میلیارد ریال نسبت به مازاد یک‌میلیارد تومان یک‌درصد تا مبلغ ۳میلیارد تومان نسبت به مازاد یک‌میلیاردو ۵۰۰میلیون تومان ۲درصد مشمول مالیات می‌شوند. طبق قانون بودجه ۱۴۰۲ عدد ۳میلیارد تومان برای خودروی گران‌قیمت در نظر گرفته شده است، یعنی خودروهایی که ارزش آنها کمتر از ۳میلیارد تومان باشد، مالیات ندارند، اما هر خودرویی که ارزش آن بیش از ۳میلیارد باشد، به عنوان خودروی لوکس قلمداد و از ابتدای سال جاری مشمول یک‌درصد مالیات می‌شود و همچنین طبق قانون بودجه در سال ۱۴۰۳، خودروهای گران‌قیمتی که ارزش آنها بیشتر از ۳/۵میلیارد تومان است، مشمول یک‌درصد مالیات خواهد شد.

رحیمی در گفت‌وگو با صداوسیما با اشاره به اینکه سازمان امور مالیاتی در رصد خانه گران‌قیمت نیز بوده است، گفت: این پایه مالیاتی هم

از سال ۱۴۰۰ در حال عملیاتی‌شدن است. در سال ۱۴۰۰ تعداد ۱۲هزارو ۳۳۳واحد مسکونی، در سال ۱۴۰۱ تعداد ۴۰هزارو ۵۰۰واحد مسکونی و در سال ۱۴۰۲ تعداد ۱۳۵هزارو ۵۰۹ واحد مسکونی گران‌قیمت مشمول صدور برگ تشخیص مالیاتی شده‌اند.

وی ادامه داد: مجموعاً ۱۸۸هزارو ۳۴۴ واحد مسکونی گران‌قیمت طی این سه سال شناسایی شده‌اند که از این تعداد واحد مسکونی، ۶هزارمیلیارد تومان مالیات تعیین و مطالبه شده است. از این تعداد برخی مالکان اعتراض خود را مبنی بر خالی‌نبودن واحد مسکونی به ثبت رسانده‌اند که در دست بررسی است.

مدیرکل دفتر حسابرسی سازمان امور مالیاتی گفت: فعلاً از ۶هزارمیلیارد تومان مالیات مطالبه‌شده از واحدهای مسکونی گران‌قیمت، ۳۰۰میلیارد تومان مالیات وصول شده است.

همچنین طبق قانون بودجه ۱۴۰۲ مالیات سالانه خانه‌های گران‌قیمت و باغ ویلاها، نسبت به مازاد ارزش بیش از ۲۰میلیارد تومان ۲در هزار است. تمامی واحدهای مسکونی و باغ‌ویلاها، مشروط بر آنکه ارزش عرصه و اعیان آنها، بیش از ۲۰میلیارد تومان باشد، مشمول مالیات بر خانه‌های گران‌قیمت ۱۴۰۲ می‌شوند و نحوه محاسبه مالیات بر خانه‌های گران‌قیمت در سال ۱۴۰۳ به این صورت بوده که مالکان واحدهای مسکونی و باغ‌ویلاهای مشمول مالیات، ۰/۰۰۲ یا ۰/۲درصد ارزش ملک‌شان، نسبت به مازاد ۲۰میلیارد تومان محاسبه می‌شود و حاصل، میزان مالیات آنها در سال ۱۴۰۳ خواهد بود.

مسکن

کوچ از بازار خرید به اجاره

نایب رئیس اتحادیه املاک با اشاره به اینکه سقف اجاره‌بها تأثیری در بازار مسکن نخواهد داشت، گفت: قدرت خرید ملک در مستأجران طی سال‌های اخیر کاهش یافته است.

داوود بیگی‌نژاد، نایب رئیس اتحادیه املاک در گفت‌وگو با مهر با بیان اینکه تعیین سقف اجاره‌بها تأثیری در بازار مسکن نخواهد داشت، گفت: با اجرای این روش تنها کار قوه قضائیه افزایش پیدا می‌کند، زیرا قوانینی که در کشور وضع می‌شود، باید بین آحاد جامعه قابلیت اجرا داشته باشد، به طور مثال اگر مالک و مستأجر بین خودشان توافق کنند، توافق آنها قطعاً مورد تأیید نیست و از سوی دیگر به توافق افراد نیز در زمینه مسکن خدشه وارد شده است.

بیگی‌نژاد تأکید کرد: با توجه به آمار تحولات مسکن بانک مرکزی، در خردادماه امسال تعداد آپارتمان‌های مسکونی معامله‌شده در شهر تهران به ۳/۹هزار واحد مسکونی رسید که نسبت به ماه قبل و ماه مشابه سال قبل به ترتیب ۲۰/۶درصد کاهش و ۱۴/۱درصد افزایش داشته است.

وی ادامه داد: ناگفته نماند، طی یک ماه اخیر کشور در شرایط انتخاباتی قرار داشت و تا به امروز هم گزینه وزارت راه و شهرسازی مشخص نشده است تا بتوانیم سیاست‌های مسکنی دولت چهاردهم را بررسی کنیم اما طبق وضعیت حاکم در کشور، قدرت خرید ملک عموم مستأجران کاهش پیدا کرده است و بازار خرید مسکن در تاریکی قرار دارد، زیرا مشتری نیست.

این مقام صنفی تصریح کرد: به هر مقداری که در قیمت مسکن تفاوت ایجاد شود، تأثیر چشمگیری در تعداد قراردادهای معامله‌شده نخواهد داشت، زیرا قدرت خرید و درآمد خالص مردم نسبت به سال‌های قبل کاهش پیدا کرده است و عده زیادی از مستأجران از بازار خرید به بازار رهن و اجاره مسکن کوچ کرده‌اند.