

تعیین تکلیف برنج‌های دپوشده

بعد از چهار ماه کشمکش و به توافق نرسیدن دستگاه‌های مختلف بر سر استاندارد ۱۲۷ برنج که منجر به ترخیص نشدن انواع محموله‌های برنج وارداتی و دپوشده در بنادر شده، در نهایت کار به دفتر ریاست جمهوری کشیده شد و وزیر صنایع طی نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهوری خواستار تمدید به تعویق افتادن اجرای استاندارد ۱۲۷ برنج تا پایان ماه رمضان شده است. به گزارش ایسنا، حجم برنج‌های دپوشده در گمرک و بنادر تا آبان امسال به بیش از ۲۰۰ هزار تن رسید که در رابطه با ترخیص آن چنین حواشی نیز ایجاد شده، به طوری‌که صاحبان کالا به دلایلی از جمله تامین‌نشدن ارز امکان ترخیص نداشته و حتی اعلام کردند که کالاها تا مرز فاسد شدن هم پیش رفته است، ولی سرانجام بعد از رایزنی‌های صورت گرفته این مشکل برطرف و ترخیص برنج‌های وارداتی از سر گرفته شد.

مبادله رمز ارزها ممنوع است

معاون اداره نظام‌های پرداخت بانک مرکزی گفت: بر اساس قانون شورای عالی مبارزه با پولشویی و مصوبه هیات دولت در سال ۹۸، مبادله رمز ارزها در کشور ممنوع است. به گزارش صداوسیما، محمدرضا منانی یکتا بیان داشت: مردم بداندن خطرهای این رمز ارزها بسیار زیاد است و پرورنده‌های بسیاری در زمینه کلاهبرداری، سرقت از کیف پول و مسدود شدن کیف پول رمز ارزها تشکیل شده است.او با بیان اینکه در موضوع رمز ارزها با یک پدیده روبه‌رو هستیم که اثر آن در کشورها یکخواخت نیست، افزود: هیچ پشتوانه دولتی و حاکمیتی در دنیا برای رمز ارزها وجود ندارد و به این علت مبادلات جهانی آن از سال ۲۰۱۶ افزایش نداشته است. یکتا ادامه داد: در سال ۲۰۱۶ میزان مبادلات روزانه رمز ارزها ۱۳۰ میلیارد دلار بوده که همچنان این رقم حفظ شده و به دلیل غیر مجاز بودن این حوزه برآورد دقیقی از مبادلات آن در کشور وجود ندارد.

کاهش پروازهای داخلی و خارجی

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوای ایران گفت: از ابتدای امسال تا پایان دی در مجموع ۱۷ میلیون و ۹۴۵ هزار مسافر در فرودگاه‌های کشور اعزام و پذیرش شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۷ درصد کاهش نشان می‌دهد. سیاوش امیرمکری در گفت‌وگو با ایفنا، اظهار کرد: تمام پروازهای فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت از ابتدای امسال تا پایان دی نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۲۸ درصد، مرزها و پذیرش مسافر ۴۷ درصد و از اسال و پذیرش بار و بست ۴۸ درصد کاهش داشته است. او اضافه کرد: پروازهای داخلی فرودگاه‌های تحت مالکیت شرکت در این بازه زمانی نسبت به مدت مشابه سال گذشته در نشست و برخاست ۲۵ درصد، مرزها و پذیرش مسافر ۴۳ درصد کاهش داشته است.

سایه سنگین خصولتی‌ها بر سر معادن

از مجموع بیش از ۱۰هزار معدن دارای پروانه بهره‌برداری در کشور، پروانه حدود ۵۰ معدن بزرگ کشور به نام سازمان‌های توسعه‌ای و شرکت‌های دولتی است. پروانه بهره‌برداری سایر معادن بزرگ و متوسط به نام بخش خصوصی، به‌طور خاص شرکت‌های شبه‌دولتی است، این بخشی از گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در مورد مشکلات تصدی‌گری در بخش معادن است. مشکلی که رئیس جمهوری خرداد امسال از آن به‌عنوان عرضه‌های کاذبی یاد کرد و گفت: یکی از کارهای مهم این است که معادن را آزاد کنید معادن روی کاغذ به افرادی واگذار شده و حبس شده است، این معادن را باید از حبس نجات دهیم. کمی به عقبتر برگردیم متوجه می‌شویم خصولتی‌ها چه سر معادن کشور آورده‌اند؛ مهدی کرباسیان – معاون وقت وزیر صنعت معدن و تجارت – در گفت‌وگویی با هفته‌نامه تجارت فرداعلام کرد به اسم خصوصی‌سازی بیش از ۲۰ هزار دراداری‌تومان از دراداری‌های ایمیبدو را به شبه‌دولتی‌ها داده‌اند. حالا هم گویا زور و زر خصولتی‌ها به حرکت افتاده تا یکی دیگر از معادن کشور را به قباله خود اضافه کند. ماجرا به واگذاری معدن سنگ‌آهن شیطور یزد بازمی‌گردد؛ جایی که یکی از شرکت‌های فعال بخش خصوصی در مزایده قیمت بالاتری از شرکت‌های خصولتی داده و عملاً برنده مزایده است، اما شرکت‌های خصولتی فولادی و معدنی از همه جهت فشارها را آغاز کرده‌اند تا با مزیدیت‌ناکارآمد خصولتی بر این معدن حاکم شود. علیرضا رزم‌حسینی، وزیر صنعت، معدن و تجارت، حبس‌زدایی و اجرای دقیق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ را جزو اولویت‌های اصلی خود اعلام کرده‌است و بر این اساس قرار است تا آخر سال ۹۹گره‌هایی در این بخش باز شود. مقام معظم رهبری بارها از شیوه غلط خصوصی‌سازی انتقاد کرده‌اند و باید دید این بار با وجود تاکید رئیس دولت و مقامات عالی نظام بازم یک بخش خصوصی قربانی خصولتی‌های پرنفوذ می‌شوند؟ یا وزارت صنعت پشت بخش خصوصی می‌ایستد و حمایت می‌کند.

چهارشنبه ۱۳۰۱۲۰۱۳
۱۹ رجب ۱۴۴۲/۳۰مارس ۲۰۲۱

سال سوم شماره ۹۵۹

armanmeli.ir

بررسی تبعات یک تصمیم؛

رکود بیشتر در انتظار بازار خودروهای میلیاردی؟



آرمان ملی: اخیراً نمایندگان مجلس در جریان بررسی جزئیات لایحه بودجه ۱۴۰۰، سازوکار اخذ مالیات از خودروهایی که بالای یک میلیارد تومان ارزش دارند را در سال ۱۴۰۰ تعیین کردند. حال، منابع خبری این پرسش را مطرح می‌کنند که مالیات‌ستانی از خودروهایی که بیش از یک میلیارد تومان ارزش دارند، چه تاثیری بر بازار آنها باقی خواهد گذاشت و آیا به کسادی بازار این نوع خودروها می‌انجامد؟

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

نگاهی به سایر کشورها

در حقیقت مالیات از دیدگاه کلی یکی از منابع اصلی درآمد برای دولت‌ها شناخته می‌شود، اما از دیدگاه اقتصادی مالیات، علاوه بر منبع درآمد بودن برای دولت، می‌تواند به‌عنوان ابزاری موثر در دستیابی به اهداف مرتبط با توزیع درآمد یا تخصیص منابع نیز به کار گرفته شود. مالیات‌ها می‌توانند بر میزان تولید و مصرف کالاها و همچنین توزیع درآمد میان اقشار با درآمدهای مختلف هم‌اثر داشته باشد. مالیات‌های زیست‌محیطی که مالیات بر خودرو نیز از انواع مالیات‌های زیست‌محیطی به‌شمار می‌رود، نمونه‌ای از دسته مالیات‌هایی هستند که برای تاثیر بر تولید و مصرف کالاهای آلاینده، انتخاب می‌شوند.

خودرو نیز مانند هر کالای دیگر، یک پایه مالیاتی و منبعی برای کسب درآمد دولت محسوب می‌شود اما به دلیل پیامد بیرونی منفی خودرو (خودرو در کنار مطلوب بودن برای مصرف‌کنندگان و سودآوری برای تولیدکنندگان خودرو، برای جامعه هزینه‌های نیز در پی دارد. هزینه‌های اجتماعی پیامد بیرونی منفی خودرو ناشی از آلودگی هوا، آلودگی صوتی و به خطر افتادن سلامت افراد در پی حوادثی است که بر اثر استفاده از خودرو رخ می‌دهد، هدف دولت از بستن مالیات بر خودرو، اثرگذاری بر میزان مصرف آن است. مالیات بر خودرو در تقسیم‌بندی مالیات‌ها، به صورت مالیات‌های مستقیم (بر درآمد) یا غیرمستقیم (بر مصرف بازار) است؛ که در طبق نظر نمایندگان مجلس، در کشور ما برای خودروها مالیات مستقیم در نظر گرفته شده است. در کشورهای همچون اتریش، آلمان، انگلیس، ایتالیا، هلند، یونان … نیز برای خودروها اخذ مالیات تعریف شده است. در این کشورها مالیات بسته شده بر خودرو در دو دسته «مالیات بر مالکیت خودرو» و «مالیات سالانه بر خودرو» قابل تعریف است. مالیات بر مالکیت نیز به دو صورت دریافت می‌شود: «مالیات هنگام خرید یا مبادله خودرو» که در بیشتر کشورها، سیستم مالیات بر ارزش افزوده است. همچنین پرداخت «مالیات ثبت خودرو» نیز وجود دارد. که میزان و درصد آن در کشورهای مختلف، متفاوت است. به‌طور مثال در اتریش سه دسته مالیات بر خودرو بسته می‌شود که پایه، نرخ و همچنین معافیت‌های آن به دست دولت مرکزی تعیین و به طور سالانه دریافت می‌شود. با در آلمان، مالیات بر خودرو به صورت سالانه توسط دولت مرکزی تعیین می‌شود، اما منافع و درآمد حاصل از آن، در اختیار مسئولان منطقه‌ای قرار می‌گیرد و پرداخت‌کنندگان آن، مالکان خودروهای ثبت شده‌ای هستند که از زمان ثبت خودرو تا هنگام از رده خارج شدن آن، مشمول پرداخت مالیات هستند. در انگلیس نیز دولت مالیات بر خودرو را با نام عوارض انتخابی خودرو از کسی که از خودرو استفاده می‌کند، دریافت کرده و پایه برقراری این مالیات، افزایش درآمد دولت برای تامین مالی تعمیر و ساخت جاده‌های جدید است. اما در کشور ایتالیا، مالیات بر خودرو بر پایه قدرت موتور برحسب کیلووات محاسبه می‌شود و مالیات را کسی می‌پردازد که خودرو به‌نام وی ثبت شده باشد. بدین ترتیب برای خودروهای با قدرت ۵۳ کیلووات مبلغ ۱۵۰ یورو و برای خودروهای با قدرت بیش از ۵۳ کیلووات، به‌ازای هر کیلووات مزاد، سه یورو اضافه می‌شود.

در جمهوری ایرلند نیز مالیات بر ثبت خودرو بر اساس مبنای جم موتو و قیمت خودرو از مالکان خودرو به صورت دو قسمت، طی سال، دریافت می‌شود. در ایران نیز همانطور که اشاره شد، مالیات بر خودروها برای خودروهای لوکس بسته شده و معیار این لوکس بودن، ارزش بالغ بر یک میلیارد تومانی خودرو در نظر گرفته شده است.

در همین رابطه، نعمت‌ا… کاشانی‌نسب –نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران– نیز ضمن تاکید بر اینکه بالغ بر ۹۰ درصد خودروهای وارداتی، ارزش ریالی بالای یک میلیارد تومان دارند، اظهار کرد: با اجرای قانون مالیات از خودروهای میلیاردی، افت تقاضا و رکود بیشتر در بازار وارداتی‌ها که مدت‌هاست در رکود به‌سر می‌برد، ایجاد خواهد کرد. محمدرضاضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس، اعتراضش را نسبت به این مساله اینگونه مطرح کرد: مساله قابل توجه این است که اگر ما قصد داریم بار مسافر را از جاده‌ها به سمت قطار ببریم، طبیعی است که باید برای مردم جاذبه ایجاد کنیم. در گام اول باید از نظر اقتصادی برای مردم به‌صرفه بوده و مردم شبکه ریلی را ترجیح دهند. او افزود: افزایش قیمت بلیت قطار خودش موجب دفع مسافر از این حوزه و سوق دادن آنان به جاده‌ها می‌شود. کمیسیون عمران تنها این موضوع را دنبال کرده و از وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن انتظار داریم نظارت جدی بر قیمت‌ها داشته و آنها را کنترل کنند، اما مسئولان شرکت راه‌آهن و متولیان حمل‌ونقل ریلی در این باره معتقد بودند

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

در این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

در همین رابطه، نعمت‌ا… کاشانی‌نسب –نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران– نیز ضمن تاکید بر اینکه بالغ بر ۹۰ درصد خودروهای وارداتی، ارزش ریالی بالای یک میلیارد تومان دارند، اظهار کرد: با اجرای قانون مالیات از خودروهای میلیاردی، افت تقاضا و رکود بیشتر در بازار وارداتی‌ها که مدت‌هاست در رکود به‌سر می‌برد، ایجاد خواهد کرد. محمدرضاضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس، اعتراضش را نسبت به این مساله اینگونه مطرح کرد: مساله قابل توجه این است که اگر ما قصد داریم بار مسافر را از جاده‌ها به سمت قطار ببریم، طبیعی است که باید برای مردم جاذبه ایجاد کنیم. در گام اول باید از نظر اقتصادی برای مردم به‌صرفه بوده و مردم شبکه ریلی را ترجیح دهند. او افزود: افزایش قیمت بلیت قطار خودش موجب دفع مسافر از این حوزه و سوق دادن آنان به جاده‌ها می‌شود. کمیسیون عمران تنها این موضوع را دنبال کرده و از وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن انتظار داریم نظارت جدی بر قیمت‌ها داشته و آنها را کنترل کنند، اما مسئولان شرکت راه‌آهن و متولیان حمل‌ونقل ریلی در این باره معتقد بودند

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

در همین رابطه، نعمت‌ا… کاشانی‌نسب –نایب رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران– نیز ضمن تاکید بر اینکه بالغ بر ۹۰ درصد خودروهای وارداتی، ارزش ریالی بالای یک میلیارد تومان دارند، اظهار کرد: با اجرای قانون مالیات از خودروهای میلیاردی، افت تقاضا و رکود بیشتر در بازار وارداتی‌ها که مدت‌هاست در رکود به‌سر می‌برد، ایجاد خواهد کرد. محمدرضاضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس، اعتراضش را نسبت به این مساله اینگونه مطرح کرد: مساله قابل توجه این است که اگر ما قصد داریم بار مسافر را از جاده‌ها به سمت قطار ببریم، طبیعی است که باید برای مردم جاذبه ایجاد کنیم. در گام اول باید از نظر اقتصادی برای مردم به‌صرفه بوده و مردم شبکه ریلی را ترجیح دهند. او افزود: افزایش قیمت بلیت قطار خودش موجب دفع مسافر از این حوزه و سوق دادن آنان به جاده‌ها می‌شود. کمیسیون عمران تنها این موضوع را دنبال کرده و از وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن انتظار داریم نظارت جدی بر قیمت‌ها داشته و آنها را کنترل کنند، اما مسئولان شرکت راه‌آهن و متولیان حمل‌ونقل ریلی در این باره معتقد بودند

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

این پیشنهاد در مجلس رای نیاورد و ورود خودروهای لوکس مناطق آزاد به سرزمین اصلی منتفی شد. براین اساس هیچ‌گونه واردات خودرویی از مناطق آزاد به سرزمین اصلی صورت نخواهد گرفت و درآمد پیش‌بینی شده برای دولت از این محل حذف خواهد شد. بنابراین به گفته کارشناسان و فعالان این صنعت، اخذ مالیات در عین ممنوعیت واردات، با تبعات زیادی در بازار همراه خواهد بود. از جمله این تبعات کاهش انگیزه خرید این خودروهاست. مشتریان محصولات خارجی طبق مصوبه مجلس باید به‌طور سالانه مالیات مشخصی را به دولت بپردازند که این مالیات جدای از مالیات‌های جاری محاسبه می‌شود؛ بنابراین هزینه مضاعفی را به خریداران محصولات خارجی تحمیل می‌کند. براین اساس مالیات از خودروهای لوکس که طی سه سال اخیر با ممنوعیت واردات از سوی دولت مواجه شده، زمینه افزایش قیمت آنها را بیشتر فراهم خواهد کرد و در این صورت با ریزش مشتری، نمی‌تواند تامین‌کننده منابع پایدار برای دولت باشد. فرید زاوه – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در رابطه با تاثیر مالیات خودروهای لوکس بر بازار و امکان تاثیرگذاری بر کاهش قیمت‌ها، معتقد است: مالیات ممکن است باعث کاهش تقاضا شود اما به شرطی که نرخ مالیات از عایدی، با هزینه‌های جاری و سرمایه‌ای قابل قیاس باشد. هزینه فرصت

اقتصاد ۵

گفت‌وگو



آرمان ملی – محمدسیاح: بازار ارز ایران در انتظار تحولاتی برای بهبود است، یکی از این تحولات آزادسازی منابع ارزی بلوکه‌شده ایران در سایر کشورها نظیر عراق، کره جنوبی، لوکزامبورگ و غیره است. برخی از کارشناسان اقتصادی و فعالان بازار ارز معتقدند که با آزادسازی منابع ارزی بلوکه‌شده ایران قیمت ارز ممکن است که کاهش بیابد و به مبلغی که قبلاً رئیس جمهوری به آن اشاره کرده بود یعنی ۱۵ تا ۲۰ هزار تومان برسد، با این حال برخی هم بر این باورند که تزریق منابع ارزی آزاد شده به کانال مالی سوئد–ایران برای خرید کالا، تاثیر چندانی در بازار ارزی نخواهد گذاشت. با این حال همه گمانه‌زنی‌ها در مورد نرخ ارز بستگی به سیاست‌هایی دارد که مسئولان اقتصادی کشور در هفته‌ها و ماه‌های آینده قرار است بگیرند، به همین دلیل تصور اینکه با آزاد شدن این پول‌ها نرخ ارز به شدت کاهش پیدا می‌کند، کمی خوش‌بینانه به‌نظر می‌رسد، در همین زمینه «آرمان ملی» گفت‌وگویی با حمیدرضا صالحی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران، داشته که در ادامه می‌خوانید.

با آزادسازی یک میلیارد دلار از ارزهای بلوکه‌شده در کره جنوبی این انتظار به وجود آمده که قیمت ارز در ایران کاهش خواهد یافت؛ آیا واقعاً چنین انتظاری در دست‌های شما از شرایط فعلی چیست؟

به‌نظرم این موضوع قابل پیش‌بینی بود که اگر منابع کشور آزاد شوند دولت از روش‌هایی که همیشه به‌کار می‌برد استفاده کند و با توزیع اسکناس در بازار بتواند قیمت ارز را کاهش دهد، ولی موضوع این است که ما در مسیری قرار گرفته‌ایم که ارز به دلیل بزرگتری به‌نام تورم و با منازش شدن از فرمول علمی یعنی تورم داخلی منتهای تورم خارجی که ضریب شیب ارزی هر کشور را مشخص می‌کند، در این سال‌ها قیمت واقعی ارز افزایش یافته است و با آوردن منابع خاص و ویژه در بازار شاید از نظر علمی شوک‌هایی ایجاد شود و نهایتاً تاثیری را ببینیم ولی به دلیل تورم که مشکل اصلی اقتصاد کشور است و برای آن فکری نشده بازم به مشکل برواهیم خورد و بنابراین به این دلیل فکر نمی‌کنم که بانک مرکزی با این منابع یا حتی آزادسازی این منابع دیگر بتواند اقدام موثری انجام دهد. باید با استفاده از این منابع موثر اقتصاد را روشن کنیم. اگر موتور اقتصاد کشور روشن شود که می‌تواند تورم را کنترل کند این مسیر، راه مطمئن‌تری است و می‌تواند بعد از مدتی مشخص نرخ ارز را کاهش و قدرت پول ملی را افزایش دهد؛ زمانیکه قدرت پول ملی ما افزایش پیدا کند ارز هم کنترل خواهد شد و گرنه با روش‌های دستوری به‌نظر نمی‌رسد که بتوان به چنین نتیجه و هدفی رسید.

کره جنوبی یک میلیارد دلار از منابع ارزی ایران را به کانال مالی ایران و سوئد تزریق می‌کند تا ایران بتواند با کالاهای پزشکی و دارو … تهیه کند؛ ایران برای دریافت سایر منابع ارزی بلوکه‌شده چه روشی باید اتخاذ کند؟

دریافت منابع ارزی به صورت اسکناس مساله‌ای نیست که بتوانیم آن را با سایر روش‌ها مقایسه کنیم. زمانی هست که کشور به دلیل کمبود منابع نیاز است که حجم کمی از پول را جابهجا کند، ولی یکی از اصول کار استفاده از روش‌های رویتین عادی یعنی سوئیفت است. ما باید بتوانیم این منابع را از راه درست دریافت کنیم چون قرار است با آن کار کنیم و مشکلات انتقال منابع مالی را اساسی حل کنیم و در مسیر درست آن قرار بگیریم تا بتوانیم از این ظرفیت‌ها استفاده لازم را ببریم. امروز یونانس و امتیازات مدت‌دار فرصت‌های بسیار خوبی برای ایران هستند که باید از آنها به خوبی بهره ببریم؛ یعنی غیرمستقیم کار کردن هزینه دارد و غیر قانونی هم هست باید به سمتی برویم که وارد مسیر درست و کم‌هزینه شویم و از این ظرفیت‌ها چند برابر استفاده کنیم تا با منابع‌مان بیش از ظرفیتی که دارد سرمایه‌گذاری ایجاد کنیم. ما نباید مسیری را برویم که ظرفیت‌ها را از امکانات اقتصادی، تجاری و فرم‌های مالی و ظرفیت‌هایی که تعریف شده دور کنیم بلکه باید این فرصت‌ها نهایت استفاده را ببریم. در این سال‌ها ایران از این مسیر دور نگه داشته شده و تلاش ما باید این باشد که این عقب‌ماندگی را جبران کنیم.

سیاست‌های داخلی در حوزه مالی و ارزی را چطور ارزیابی می‌کنید؟ این سیاست‌ها چقدر به مساعدشدن فضای ارزی کشور می‌توانند کمک کنند؟

چند نرخی بودن ارز از جمله اشتباهات بزرگی بوده که آسیب زیادی را به اقتصاد کشور وارد کرده است. کارشناسان اقتصادی، اعضای اتاق بازرگانی و فعالان تجاری استفاده از ارز ۲۲۰۰ تومانی را یک اشتباه بزرگ اقتصادی می‌دانند و نباید این موضوع تکرار می‌شد. اگر می‌خواهیم اقتصادمان را با پایه‌های علمی و درستی بسازیم اولین کاری که باید انجام بدهیم این است که راه‌های خروج منابع بسته شود و یکی از همین راه‌ها ارز ۴۲۰۰ تومانی است که هم در روند اقتصاد اختلال ایجاد می‌کند و هم رقابت را که مهمترین اصل توسعه اقتصادی است از بین می‌برد. موضوع دیگر توزیع رانت است که مخرب‌ترین بحث در یک اقتصاد است. به هر حال اگر می‌خواهیم تلاش مان نتیجه‌بخش باشد و بتوانیم از داشته‌هایمان به خوبی استفاده کنیم یعنی همان اقتصاد مقاومتی و اقتصاد درون‌زای برون‌گرا که بر آن تاکید شده؛ باید اول رانت را از بین ببریم که یکی از این رانت‌های بزرگ همان ارز ۲۲۰۰ تومانی و چند نرخی بودن ارز است. توزیع رانت امروز بزرگترین خیانت به کشور است و می‌تواند باعث ایجاد فساد شود و آدم‌های سالم را فاسد و نیروهای انسانی را تخریب کند و اصل مهم رقابت را از بین ببرد و وقتی مردم ببینند رقابتی در اقتصاد وجود ندارد از اقتصاد خارج می‌شوند و مشارکت نمی‌کنند؛ اگر واقعا می‌خواهیم رانتی در کار نباشد باید ارز را تکنرخی کنیم. اگر هم قرار است با یارانه‌ای به بخشی از جامعه پرداخت کنیم که آسیب‌پذیر هستند و نمی‌توانند در این اقتصاد خودشان را نجات دهند باید یارانه‌های شفاف و ریالی پرداخت کرد نه یارانه ارزی و غیرشفاف.