

استحق ارزانی
گروه اقتصادی –این روزها طرح مالیات بر عایدی سرمایه در مجلس توسط نمایندگان در حال بررسی است در جریان بررسی این طرح عده‌ای صدای مخالف بلند کرده و اعلام کرده‌اند در شرایط اقتصادی دولت دنبال گرفتن مالیات جدید است و این یعنی لغت‌نامه تورم بیشتر بر اقتصاد سال گذشته سیداحسان خاندوزی نامه‌ای به شسورای نگهبان نوشت و در مورد این مالیات توضیح داد تصویب و اجرای طرح موسوم به مالیات بر عایدی سرمایه که دلالت و سفته بازان بازار مسکن، خودرو، طلا و سکه و ارزهای خارجی را هدف قرار می‌دهد، اقدامی بسیار ارزشمنداست که در کشورهای دیگر اجرا شده است. به گفته خاندوزی، «افغان این پایه مالیاتی که دست‌کم در ۱۰۰ سال گذشته در بیش از ۱۲۳ کشور در حال پیاده‌سازی بوده، موجب بروز مشکلات متعددی به‌خصوص در حوزه تولید شده است؛ به‌عنوان نمونه با توجه به بازدهی بالای خریدوفروش‌ها در بازارهای غیرمولد، موازی تولید مانند بازار ملک، خودرو، طلا و ارز انگیزه سسرمایه‌گذاری و کار در حوزه تولید را به‌شدت کاهش داده و یکی از موانع اصلی رونق تولید در کشور است.»
آن‌گونه که خاندوزی ادعا کرده است: «طرح مالیات بر سفته‌بازی و سوداگری به‌گونه‌ای طراحی شده

مدیرعامل بانک رفاه داد:
جزئیات افزایش وام باننشستگان و مبلغ اقساط گروه اقتصادی –مدیرعامل بانکرفاه‌بیان اینکه تأکیدقانون برداخت‌وام‌به‌فرزندآوری و ازدواج‌بوده‌منابع‌برای‌افزایش‌وام‌قرض‌الحسنه‌برای‌باننشستگان محدود است. گفت: وام ۲۰ میلیون تومانی رامی‌توانیم برای باننشسته‌ها تا ۳ سال هم تعصل بپردازیم و سقف برداخت اقساط هم در ماه کمتر از یک میلیون تومان خواهد بود.سامعایل لاله‌گانی درباره پایین بودن سقف وام باننشسته‌ها و گزایه باننشسته‌ها از این وام‌های خرد که عملاً هیچ مشکلی از گروه‌های مالی این افراد بازمی‌کند، اظهار داشت: وام ۲۰ میلیون‌تومانی باننشسته‌ها در سال ۱۴۰۳ به ۳۰ میلیون تومان افزایش دادیم. این تسهیلاتی را که بانک‌رفاه به باننشسته‌ها برداخت می‌کند، اقدامی مشترک بین بانک‌رفاه و سازمان تأمین اجتماعی است و امسال هم به سقف ۳۰ میلیون تومان می‌رسد. مدیرعامل بانک رفاه با بیان اینکه باید توجه داشت که از آنجایی تعداد مشمولان این وام بسیار زیاد است نمی‌توان سقف آن را به طور قابل توجه بالا برد، گفت: در حال حاضر بیش از ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار باننشسته داریم که هر یک از این افراد مشمول سقف وام ۲۰ میلیون تومانی می‌شوند که هر سال ۱۰ درصد از این جمعیت وام باننشسته‌ها را دریافت می‌کنند. لاله‌گانی در پاسخ به این سوال که آیا علت عدم افزایش سقف وام عدم توانمندی باننشسته‌ها در پرداخت اقساط آن است، اظهار داشت: موضوع پرداخت اقساط نیست، در بحث افزایش سقف وام باننشسته‌ها موضوع این که سقف منابع قرض‌الحسنه بسیار محدود است و قانون هم تأکید کرده که این وام قرض‌الحسنه بیشتر به فرزندآوری و ازدواج اختصاص پیدا کند و منابع قرض‌الحسنه هم عمده این بود و این مقوله تخصیص داده می‌شود. وی افزود: بانک رفاه را از اولویت برای ارائه وام به این دو موضوع فرزندآوری و ازدواج خارج نکردند و در کنار تکالیف بانک رفاه برای پرداخت وام قرض‌الحسنه ازدواج و فرزندآوری و فرس تکالیف سهمی هم برای وام به باننشسته‌ها تعیین شده است. مدیرعامل بانک رفاه تأکید کرد: وام ۲۰ میلیون تومانی رامی‌توانیم برای باننشسته‌ها تا ۳ سال هم قسط بندی کنیم و سقف پرداخت اقساط هم در ماه کمتر از یک میلیون تومان خواهد بود.

گروه اقتصادی – «خرید جت شخصی» در صنعت هوایی معنا مفهومی ندارد؛ با رونق «ایر تاکسی» در این صنعت، قطعا چالش‌های کمبود بلیت هواپیما به مرور زمان جبران و از قیمت بلیت این ناوگان عمومی کاسته خواهد شد. در هفته گذشته خبری مبنی بر اینکه «خرید و فروش جت برای عموم مردم آزاد شده» در فضای رسانه در حال دست به دست شدن بود، با اعلام این خبر کارشناسان با بحث‌ها داغ فضای مجازی به این جهت حرکت کنند، خبر خرید جت شخصی توسط رئیس سازمان هواپیمایی کشور یکباره مورد توجه افکار عمومی قرار گرفت و سوره بسیاری از افراد اهل رسانه و کاربران فضای مجازی شد. «برخی از رسانه‌ها با انتقاد از خبر اعلامی محمد محمدی بخش»، ماجرای خرید جت شخصی را درخافه جدید منتشر نمود. جامعه‌دانستند اما بررسی این خبر در زوایای مختلف، مشخص می‌شود که صحبت‌های رئیس سازمان هواپیمایی در زمینه جت شخصی کمی مساله جدی در صنعت هوایی کشور است اما نوع بیسان وی موجب برانگیختن واکنش منفی کاربران شد و عده‌ای از افراد با سوءاستفاده از این فضا، با لحن شوخی و جدی در فضای مجازی لطفه پخش‌شد. به‌طور مثال: «پس بریم پراید هایمان را بفروشیم و جت شخصی بخریم!» یا کاربرد دیگری نوشته بود: «حالا کجا پارکش می‌کنیم؟!» اما باید به این نکته اشاره کرد که مبحث خرید جت شخصی موضوع تازه‌ای نبوده و خرید جت شخصی برای اولین‌بار در ایران اواخر دهه ۷۰

«مالیات بر عایدی سرمایه» چرا فقط صدای ۲ درصد از جامعه را درآورد؟

■ هدف از اجرای مالیات بر عایدی سرمایه کنترل فعالیت‌های سوداگرانه و انتقال جریان سرمایه به بخش تولید است
با این حال ۲ درصد از جامعه مخالف اجرای این قانون مالیاتی هستند.

موارد اثر شدیدتری بر بازار کالاهای مصرفی مردم دارد؛ چراکه با افزایش قیمت ارز، قیمت مواد اولیه تولید و کالاهای وارداتی افزایش پیدا می‌کند و به سرعت نیاز ضروری روزانه مردم را با مشکل مواجه می‌کند.

سوداگری علاوه بر رشد تقاضای سرمایه‌ای، باعث افزایش فاصله طبقاتی و فاصله غنی و فقیر می‌شود که در نتیجه آن انواعی از مشکلات اجتماعی به سمت خانواده‌ها سرازیر می‌شود. عدالت حکم می‌کند هر کسی متناسب با درآمد خودش مالیات بپردازد تا هم فشار بر روی اقشار کم درآمد کاسته شود و هم منابع به درستی در جامعه توزیع شود. طرح مالیات بر عایدی سرمایه به همین منظور و نیز با هدف کنترل سوداگری و حرکت جریان سرمایه به سمت فعالیت‌های مولد و با ارزش افزوده برای کشور مطرح شد و هم‌اکنون در مرحله بررسی جزئیات آن در مجلس است.

کاهش فرار مالیاتی با طرح مالیات بر عایدی سرمایه
به گفته مهدی موحدی بکنظر،

اقتصادی



با توجه به اینکه اکثر سوداگران هستند که از سرمایه‌گذاری در بازار دارایی‌ها، سودهای هنگفت به دست می‌آورند و تا الان نیز به دلیل نبود مکانیزم‌های لازم از این افراد مالیات اخذ نشده، این ضعف، عاملی برای افزایش شکاف طبقاتی است؛ چرا که کارمندان و کارگران قبل از اینکه حقوقشان واریز شود، مالیاتشان را پرداخت می‌کنند اما این افراد اینگونه نیستند.

افراد و این مدل فعالیت‌های سوداگرانه مالیات بگیریم. وی افزود: یک نهاد تنظیم‌گر باید جلوی این سوداگری‌ها و این سودهای هنگفت را بگیرد. سرمایه موجود در کشور نباید در این مسیرها هزینه شود، بلکه باید در مسیر تولید و مولدسازی به کار گرفته شود. بنابراین باید سازوکاری در بازار ایجاد شود تا جلوی این نوسان‌ها را بگیرد. نماینده مردم مشهد در مجلس شورای اسلامی اظهار داشت: با توجه به اینکه اکثراً سوداگران هستند که از سرمایه‌گذاری در بازار دارایی‌ها، سودهای هنگفت به دست می‌آورند و تا الان نیز به دلیل نبود مکانیزم‌های لازم از این افراد مالیات اخذ نشده، این ضعف، عاملی برای افزایش شکاف طبقاتی است؛ چرا که کارمندان و کارگران قبل از اینکه حقوقشان واریز شود، مالیاتشان را پرداخت می‌کنند اما این افراد اینگونه نیستند.

هزینه ۵ میلیونی برای هر ایرانی؛ ماجرا چیست؟!

همچنین در شرایطی که دلایل گذشته گسترش فقر در ایران همچنان به قوت خود باقی است ادامه روند فقرزدایی به سخت گذشته در بودجه عمومی سبک سیاست‌گذاری به حساب می‌آید، بنابراین اعتبارات حمایتی در بودجه عمومی نیازمند یک بازنگری کلی در راستای اولویت‌بندی و انتظام بخشی است. رویکرد اولویت بندی برای تخصیص اعتبارات حمایتی ناکارآمدی‌های کنونی بودجه عمومی در راستای فقرزدایی را کاهش داده و منجر به بهبود اثرگذاری بودجه عمومی بر نرخ فقر می‌شود. به این منظر پیشنهاد می‌شود در تخصیص اعتبارات حمایتی هدمفندی یارانه که اصلی ترین بخش بودجه در مقابله با فقر شناخته می‌شود، توجه ویژه به دو گروه فقیرترین اقشار و رفاه‌اندازان در موضوع یارانه‌های شوقی کالابرگ و کتروونیک در اولویت قرار گیرد.

تحلیل باشد.

هرچند که سیاست‌گذار سعی کرده مالیات بر ارزش افزوده اثر کمتری بر روی فقرا داشته‌باشد، با این حال این شیوه اختصاص ستانی، روش ایده‌آل برای توزیع درآمد و مقابله با فقر نیست. ایده‌آل‌ترین نوع مالیات در مقابله با فقر، مالیات بر مجموع درآمد‌ها است و سازه مالیاتی در ایران فاصله زیادی با شرایط مطلوب دارد.

در این گزارش مطرح می‌شود که تسهیلات تکلیفی اشتغال‌زایی که بخشی از آن به فقر اختصاص می‌یابد از ظرفیت‌های خوب دیده شده در بودجه‌های سال‌های اخیر است که مبلغ آن در بودجه سال ۱۴۰۳ نیز افزایش یافته‌است. بااین حال، عملکرد ضعیف این تسهیلات در سال‌های گذشته امید به تأثیر قابل توجه آن بر کاهش فقر از طریق اشتغال و توانمندسازی را مهم می‌کند. در این گزارش آمده است که هرچند که سیاست‌گذار سعی کرده مالیات بر ارزش افزوده اثر کمتری بر روی رشد اقتصادی و در نتیجه کاهش نرخ فقر است. این گزارش توضیح می‌دهد که بر اساس داده‌های برآوردی شیب کاشی مشخص نسبت کسری تسراز عملیاتی به تولید ناخالص داخلی برای سال ۱۴۰۳ تندر شده و این کاهش به دلیل تکیه بیشتر بر درآمد‌های مالیاتی و کاهش هزینه‌های بودجه‌ای و نرخ رشد اقتصادی مناسب در سال‌های اخیر است. فارغ از سایر تبعات این مسئله که در جای خود قابل تحلیل است، به‌طور کلی این موضوع از منظر کاهش کسری بودجه و تبعات آن برای تورم و افزایش فقر می‌تواند مثبت ارزیابی شود. با این حال، ترکیب جمعیت پرداخت کننده مالیات خود می‌تواند اثر منظر تأثیر بر فقرا را جمعیت نزدیک خط فقر قابل

سال ۱۴۰۳ معادل ۵ میلیون تومان به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۹۵ برای هر ایرانی هزینه خواهد که دقیقاً معادل همان مبلغ در سال ۱۳۹۰ است. این بهر فقر (که یکی از موضوعات مهم است که بودجه نسبت به آن مسئولیت دارد) به موضوع توجه شود، جمعیت فقرا در سال ۱۴۰۳ در کشور حدود ۱۰ میلیون نفر بیشتر از سال ۱۳۹۰ است. با فرض اینکه کاهش سرانه بودجه به معنی کاهش به نسبت مسازوی معنی همه موضوعات بودجه‌ای باشد، می‌توان نتیجه گرفت با وجود افزایش قابل توجه نرخ فقر ، امکانات بودجه برای مقابله با فقر در سطح سال ۱۳۹۰ قرار دارد.

این گزارش ادامه می‌دهد که لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ نشان‌می‌دهد که نسبت بودجه عمرانی به تولید ناخالص داخلی در کشور همچنان روندی نزولی دارد،

شوخی مردم با موضوع «جت شخصی»؛

کمک «ایر تاکسی» به صنعت هوایی

مقاصد مختلف تجاری – فریچی در حال فعالیت‌اند. باتوجه به قوانین سخت خرید هواپیما، که ممکن است که این فرآیند ۵ الی ۳سال زمان باشد می‌شود؛ همچنین از سوی دیگر شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی مبالغ سنگین برای احداث برخی فرودگاه‌ها در سطح کشور شود برای همین می‌توان از این پرنده‌های کوچک برای پاسخ به بخشی از نیاز بلیت هواپیما استفاده کرد زیرا واردات آن کار دشواری نیست. درحال حاضر به دلیل کمبود بلیت هواپیما در بازار، شرکت‌های هواپیمایی حتی اگر با دو برابر نرخ مصوب بلیت در بازار عرضه کنند، قطعاً خریدار وجود دارد. این به‌عبارت دیگر در برخی از مسیرها به علت تقاضای بالای مسافر، بلیت نیست؛ بدین ترتیب برای جبران کمبود بلیت در بازار می‌توان از «ایر تاکسی» بهره‌مند شد. این مقام مسؤول با اشاره به اینکه استفاده از «ایر تاکسی» موجب رشد اقتصاد می‌شود، افزود: عده‌از افراد دارای سرمایه می‌توانند این هواپیماهای سبک را اجاره کنند و از شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران درخواست خلبان داشته باشند، اجرای چنین روندی علاوه بر اینکه درآمدزایی و رشد اقتصاد در کشور، موجب تردد در مسیرهای کم تقاضای نیز می‌شود. به‌طور مثال فردی قصد سفر از کرمان به یزد را دارد، در مسیر خط هوایی مستقیمی وجود ندارد، مسافر می‌تواند با خرید بلیت «ایر تاکسی» پرواز مستقیم و بدون هدر رفت زمان داشته باشد. خرید بلیت اکونومی «ایر تاکسی» برای عموم اقشار جامعه قطعاً صرف اقتصادی خواهد داشت، زیرا خدمات جانبی پروازهای دیگر در این

برای بازتاب آن در رسانه‌ها استفاده کرد و با اقلیت موجود فاصله زیادی داشت، زیرا وی در صحاحه خود اعلام کرد در حال حاضر بسیاری از افراد، مانند: تاجرها، برخی از مسئولان، تیم‌های ورزشی و تیم‌های اقتصادی از متقاضیان جت‌های خصوصی‌اند.»

در حالی که چنین نیست و طبق پیگیری‌های خبرنگار مهر از منابع رسمی، متوجه شدیم که این جت‌های شخصی یا با اصطلاح درست‌تر «ایر تاکسی» بر خلاف تصویری که طی هفته اخیر در جامعه حاکم شده، می‌تواند بخش زیادی از مشکلات صنعت هوانوردی کشور را رفع و کمبود بلیت هواپیما در بازار را تا حدودی جبران کند؛ البته یکی از متولیان هواپیمای سبک شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران است.

جبران کمبود بلیت با بهره‌مندی از هواپیماهای سبک
عبدی معاون اقتصادی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با بیان اینکه بر خلاف تصور عموم مردم، مسافران می‌توانند با نرخ پایین‌تری بلیت «ایر تاکسی» (برای مسافت‌های تقریباً نزدیک با مقصدهایی که به‌طور محدود بود پرواز ندارند، تهیه کنند، گفت: «ایر تاکسی» از مسافت‌های گذشته در کشور مطرح بود اما امکان اینکه بتوانیم در صنعت هوانوردی به صورت عملیاتی در بین عموم مردم از آن بهره‌مند شویم، وجود نداشت.

وی گفت: «ایر تاکسی» به‌طور کلی دارای دو سبک اقتصادی و پریمیوم است؛ هم‌اکنون در اکثر کشورهای این دو سبک با چارچوب‌های قوانین به



می‌کند و از سوی دیگر این حوزه جز صنعت‌های حائز اهمیت کشوری و بین‌المللی محسوب می‌شود، تشویش اذهان عمومی در این زمینه جایز نیست و شایعه پارکنی امکان صدمات جبران نشدنی را در پی دارد. براساس این گزارش، به علت تحریم‌ها صنعت هوایی کشور در چهارچوبی قرار گرفته که امکان بهسازی و خرید هواپیماي نورا تقریباً برای کشور دشوار یا غیرممکن کرده‌است اما با بهره‌مندی از ظرفیت مهندسان ایرانی و واردات هواپیماهای سبک تا حدود زیادی از مشکلات این حوزه رفع خواهد شد و در همین راستای چراغ رشد اشتغال و جهش اقتصاد را در روشن خواهد کرد که این فرایند مسیر دولت برای تحقق شعار سال «جهش تولید با مشارکت مردم» هموار می‌کند. از سوی دیگر با بهره‌گیری از «ایر تاکسی» میزان تقاضا و عرضه به سطح تعادل خود می‌رسد، هر مقدار که تعادل در زمینه بلیت بیشتر باشد موجب کاهش قیمت خدمات خواهد بود و می‌تواند با خرید بلیت این پرواز به صورت خانوادگی به مقصدهای نزدیک مانند شمال کشور، سفر کنند اما نرخ بلیت این پرواز قطعاً نسبت به کنونی بیشتر خواهد بود.

با توجه به اینکه صنعت هوایی کشور با تحریم‌ها دست و پنجه نرم می‌شود، ادامه داد: پرواز با این سبک از هواپیماها معطلی سفر با هواپیماهای دیگر را نخواهد داشت و «ایر تاکسی» صرفاً برای افراد ثروتمند نیست و در تمام جهان برای عموم مردم قابل استفاده است؛ همچنین در برخی از فرودگاه‌ها عنوان کرد: طبق موارد ذکر شده، رونق این هواپیماها در کشور علاوه بر اینکه موجب کاهش قیمت تمام شده بلیت هواپیما می‌شود، میزان عرضه و تقاضای بلیت را به تعادل می‌رساند. همچنین موجب استفاده از تمام فرودگاههای کشور می‌شود در نتیجه استفاده از هواپیماهای سبک از تمام زوایای کارشناسی شده به نفع کشور و مردم خواهد بود و می‌تواند گام بزرگی در راستای تحقق به شعار «جهش تولید با مشارکت مردم» باشد. عبدی با اشاره به سبک دوم «ایر تاکسی» گفت: در پروازهای پریمیوم خدمات (VIP) به مسافران ارائه می‌شود و حدود ۶ الی ۱۰ نفر ظرفیت دارد که خانوار می‌تواند با خرید بلیت این پرواز به صورت خانوادگی به مقصدهای نزدیک مانند شمال کشور، سفر کنند اما نرخ بلیت این پرواز قطعاً نسبت به کنونی بیشتر خواهد بود.

وی بسا تأکید بر اینکه پرواز با «ایر تاکسی» موجب صرفه‌جویی در زمان


Hany_tahrir 0902 299 2099

 آدرس: مرکز خرید آرین، طبقه اول، غرفه ۴۱

سیما فتوکپی

پرینت منگه

