

اول ثبات اقتصادی، بعد حمایت مالی!

■ گروه اقتصادی – افزایش نرخ ارز، تورم مزمن و محدودیت‌های بین‌المللی، سرمایه در گردش بنگاه‌های اقتصادی را به نقطه بحرانی رسانده است؛ وضعیتی که به اعتقاد فعالان بخش خصوصی نه تنها سودآوری تولید را کاهش داده، بلکه در مواردی ادامه فعالیت اقتصادی را نیز فاقد توجیه کرده است. اکنون مطالبه اصلی بنگاه‌ها از دولت، نه صرفاً حمایت مالی، بلکه بازگشت ثبات به اقتصاد است.

افزایش هزینه تولید در اقتصاد ایران دیگر صرفاً یک روند تدریجی نیست، بلکه به یک شوک دائمی تبدیل شده است؛ شوکی که بیش از هر چیز سرمایه در گردش بنگاه‌ها را هدف گرفته است. موضوعی که در اظهارات عباس آرگون –عضو کمیسیون سرمایه‌گذاری و تأمین مالی اتاق ایران –نیز به صراحت مورد تأکید قرار گرفت؛ اینکه بنگاه‌ها نه تنها برای توسعه بلکه حتی برای تداوم فعالیت با کمبود منابع مواجه‌اند.

او معتقد است: ترکیب تورم بالا، جهش ارزی و نرخ‌های سنگین تأمین مالی، ساختار اقتصادی بنگاه‌ها را به‌هم ریخته است؛ به گونه‌ای که تولیدکننده امروز بیشتر درگیر تأمین نقدینگی است تا افزایش بهره‌وری.

تورم چگونه تولید را می‌بلعد؟

اقتصاد ایران سال‌هاست با تورم مزمن زندگی می‌کند، اما آنچه اکنون رخ داده تغییر ماهیت این تورم است. بنگاه‌های دیگر با تورم به‌عنوان یک متغیر قابل پیش‌بینی مواجه نیستند؛ بلکه با تورمی رو به‌رو هستند که به‌طور مستمر سرمایه در گردش را کوچک‌تر می‌کند. در سادترین بیان اقتصادی، سرمایه در گردش همان پولی است که بنگاه با آن مواد اولیه می‌خرد، تولید می‌کند و محصول را به فروش می‌رساند. اما وقتی قیمت‌ها در یک سال ۶۰ تا ۷۰ درصد رشد می‌کند، همان میزان تولید سیسال قبل به منابعی بسیار بیشتر نیاز دارد. نتیجه این فرآیند، کاهش واقعی ظرفیت تولید حتی بدون تعطیلی کارخانه

سختگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه تشریح کرد:

معافیت‌های مالیاتی در سال ۱۴۰۵ چگونه خواهد بود



گروه اقتصادی – سختگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۵، به ارائه توضیحاتی درباره مصوبه کمیسیون تلفیق درباره معافیت‌های مالیاتی پرداخت. مجتبی یوسفی در جریان بررسی ردیف (۱) جدول الزامات منابع لایحه بودجه ۱۴۰۵ مربوط به الزامات وصول منابع مالیاتی گفت: ردیف یک مربوط به الزامات است که عمدتاً به مالیات و درآمد‌های پایدار دولت بازمی‌گردد. هرچه درآمدها به سمت وصول مالیات و درآمد‌های پایدار حرکت کند، ناترازی‌ها کاهش خواهد یافت.

وی با اشاره به مالیات حقوق‌بگیران اعم از کارمندان و کارگران، تصریح کرد: اگر قرار است افزایش حقوقی صورت گیرد، همانند سسنوات گذشته نباید که پس از افزایش حقوق، به‌دلیل نحوه محاسبه معافیت‌های مالیاتی، بخشی از آن مجدداً از طریق مالیات بازپس گرفته شود. سختگوی کمیسیون تلفیق لایحه بودجه ۱۴۰۵ ادامه داد: معافیت مالیاتی پیش‌بینی شده در پلکان ششم برای دریافتی ۱۴۰ میلیون تومان، ۳۰ درصد در نظر گرفته شده است. این رقم مربوط به مجموع حقوق‌بگیران بخش دولتی و خصوصی است.

یوسفی تصریح کرد: یکی از اقدامات مناسب کمیسیون

تلفیق این بود که پلکان‌ها را اصلاح کرد تا در صورت افزایش حقوق، این افزایش به‌صورت خالص برای کارمند و کارگر محاسبه شود و سپس از طریق مالیات از آن کسر نشود. براین اساس، ۶ پلکان مالیات به‌گونه‌ای طراحی شد که عدالت رعایت شود؛ تا ۴۰ میلیون تومان دریافتی، مالیات صفر خواهد بود و اگر فردی ۵۰ میلیون تومان حقوق دریافت کند، تنها ۱۰ درصد نسبت به‌مازاد مشمول مالیات می‌شود یعنی یک میلیون تومان مالیات پرداخت خواهد کرد.

وی خاطر نشان کرد: ۶ پلکان در این زمینه تعریف شده که عمده‌حقوق‌بگیران در دو پلکان اول قرار می‌گیرند؛ یعنی یازیر ۴۰ میلیون تومان دریافتی دارند و معاف از مالیات هستند، یا در بازه تا ۸۰ میلیون تومان قرار می‌گیرند و مشمول مالیات ۱۰ درصدی می‌شوند.

سختگوی کمیسیون تلفیق بودجه درباره معافیت‌های مالیاتی برخی بنگاه‌ها و شرکت‌های بزرگ و شبه دولتی نیز گفت: این معافیت‌ها عمدتاً شامل برخی بنگاه‌ها و شرکت‌های بزرگ و عمدتاً تشبیه‌دولتی می‌شود، نه کارگاه‌های کوچک یا بیش از پنج میلیون واحد صنفی که باید دغدغه‌های آن‌ها نیز مورد توجه قرار گیرد.

گروه اقتصادی – به گفته یکی از فعالان صنفی حوزه اسقاط خودرو، ثبات قیمت گاوهای اسقاط در محدوده ۳۵ میلیون تومان در حالی ادامه دارد که بهای خودروهای نو طی سال‌های اخیر چندین برابر شده است. موضوعی که عملاً مالکان خودروهای فرسوده را از چرخه نوسازی خارج کرده است.

طی سال‌های اخیر وضعیت اسقاط خودروهای فرسوده در ایران با تحولات مهمی روبرو بوده است. برنامه‌دولت برای حذف خودروهای قدیمی و آلاینده از جاده‌ها و نوسازی ناوگان حمل و نقل ادامه یافت و به گفته رئیس سازمان کنش‌رش و نوسازی صنایع ایران (ایبرو) تاچندی پیش فرایند اسقاط ۱۹۰ هزار موتور سیکلت و خودرو در کشور به پایان رسیده است. بااین حال بخشی از روند اسقاط خودرو در سال ۱۴۰۴ کاهش یافته و تا حدی علت آن مربوط به درکرد گواهی اسقاط توسط خودروسازان و یا ارزان بودن این گواهی‌ها نیست به ارزش واقعی خودروهای فرسوده است. این در حالی است که در سال ۱۴۰۳ آمار اسقاط خودروها نسبت به سال قبل آن (۱۴۰۲) جهش چشمگیری داشت و رکورد اسقاط بیش از ۳۴۹ هزار خودرو فرسوده شکسته‌شد. اما به نظر می‌رسد در سال جاری با وجود بر نامه‌های جایگزینی و تشویقی برای مالکان خودروهای فرسوده، آمارها مانند سال گذشته نباشد.

در این رابطه سید امیر احمدی – دبیر انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو خودروهای رضوی – می‌گوید: فرآیند قیمت‌گذاری خودروی فرسوده در سال ۱۴۰۲ و براساس قانون ساماندهی صنعت خودرو و انجام‌ود آن مقطع، چهار محصول ایران خودرو به‌عنوان‌مبادر نظر گرفته‌شد که شامل بالاترین قیمت، قیمت‌میانوه و کف قیمتی بود. میانگین این ارقام محاسبه و با توجه به اینکه به ازای تولید هر چهار دستگاه خودروی داخلی، یک گواهی اسقاط تعلقی می‌گیرد (یعنی سهم هر خودرو ۲۵ صدم گواهی است)، عددی در حدود ۳۴ میلیون تومان به دست آمد که به‌صورت کلی رقم ۳۵ میلیون تومان به‌عنوان قیمت پایه برای هر گواهی

اقتصادی



مواجه هستیم. از سوی دیگر، نرخ ارز نیز جهش‌های جدی داشته است؛ دلار ترجیحی از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان به حدود ۱۰۰ هزار تومان رسیده و دلار تالار اول که پیش‌تر در محدوده ۷۰ هزار تومان بود، اکنون به بالای ۱۳۰ هزار تومان افزایش پیدا کرده است.

او ادامه داد: در چنین شرایطی، یکی از اساسی‌ترین و بزرگ‌ترین مشکلات بنگاه‌ها، بحث تأمین مالی است. از یکسو سرمایه‌گذاری خارجی در عمل وجود ندارد و از سسوی دیگر به دلیل تحریم‌ها امکان استفاده از ابزارهای رایج تجاری و مالی بین‌المللی برای بنگاه‌ها فراهم نیست.

این فعال اقتصادی تصریح کرد: حتی در برخی موارد، بنگاه‌ها ناچارند برای انجام مبادلات تجاری سپرده‌گذاری کنند تا بتوانند ارزش کالای صادراتی را به کشور بازگردانند. این وضعیت به منابع بیشتری نیاز دارد.

به‌اعتقاد عضو هیات‌نمایندگان اتاق ایران در حالی که بعضاً نرخ تأمین مالی در بخش‌هایی که فعالیت اقتصادی مولد و بالایی دارند بسیار بالاست؛ اما در عمل بازدهی کافی ندارند، چرا که با وجود بالا بودن

گواهی اسقاط ۳۵ میلیونی، خودروی ۲ میلیاردی؛

چرا مالکان انگیزه‌ای برای نوسازی خودروهای فرسوده ندارند!

اسقاط تعیین شد. وی افزود: طبق قانون ساماندهی، سازمان حمایت موظف است به‌صورت دوره‌ای قیمت‌ها را بازنگری کند، اما با وجود گذشت حدود دو سال و نیم از آن زمان، هیچ به‌روزرسانی‌ای صورت نگرفته و این در حالی است که خودرو سازان تقریباً به‌صورت فصلی و ماهانه افزایش قیمت داشته‌اند.

این عضو انجمن مراکز اسقاط خودرو خراسان رضوی خاطر نشان کرد: پیامد این وضعیت، فشار مستقیم بر متقاضیان واقعی خودرو و به‌ویژه اقشار محروم و آسیب‌پذیر است. قیمت خودروهای نو افزایش یافته، اما ارزش خودروی فرسوده ثابت مانده است. از سوی دیگر، صنعت اسقاط نیز عملاً رها شده و علی‌رغم اعلام رکورد، اسقاط در سال گذشته، هیچ برنامه‌ریزی مؤثری برای تداوم این روند انجام نشد. در نتیجه، خودروسازان داخلی، واردکنندگان و مونتاژکاران به‌راحتی از گواهی‌های ارزان‌قیمت استفاده می‌کنند، در حالی که سسوداصلی به جیب آن‌سان می‌رود و مالک خودروی فرسوده که غالباً از دهک‌های پایین جامعه است متضرر می‌شود.

مالکان خودروهای فرسوده انگیزه‌ای ندارند!

احمدی تصریح کرد: با استمرار این وضعیت، مالکان خودروهای فرسوده عملاً انگیزه‌ای برای جایگزینی ندارند. وقتی ارزش گواهی همچنان در محدوده ۳۵ میلیون تومان باقی مانده، اما هزینه جایگزینی خودرو به بیش از ۱۰۰ میلیون تومان رسیده، طبیعی است که مالک ترجیح دهد خودروی فرسوده خود را حفظ کند زیرا توان مالی نوسازی را ندارد.

وی گفت: از سال ۱۴۰۲ تا امروز، با وجود هفت الی هشت مرحله افزایش قیمت خودرو، هیچ افزایشی در نرخ گواهی اسقاط اعمال نشده و همچنان مبنای محاسبه همان قیمت‌های سال ۱۴۰۲ است.

این فعال صنفی حوزه اسقاط خودرو خاطر نشان کرد: اگر بخواهیم به‌صورت عددی بررسی کنیم؛ در سال ۱۴۰۲ قیمت خودروی دنا در بازار حدود ۷۹۵ تا ۸۰۰ میلیون تومان بود. بر همین اساس، با

تقسیم این رقم بر ضرب چهار و چهار دهم در صد (ناشی از فاعده «چهار خودرو در برابر یک گواهی»)، قیمت هر گواهی حدود ۳۵ میلیون تومان تعیین شد. امروز همان خودرو در بازار به حدود دو میلیارد تومان رسیده است. اگر همان فرمول قانونی اعمال شود، قیمت گواهی اسقاط باید حدود ۸۸ میلیون تومان، یعنی رقمی بیش از دو برابر رقم فعلی باشد.

احمدی افزود: به بیان دیگر، ارزش گواهی اسقاط باید همواره متناسب با رشد قیمت خودروی نو افزایش داشته باشد تا نقش «محرك» را برای خروج خودروهای فرسوده ایفا کند. در شرایط فعلی، اگر این سازوکار اجرا شود، یک خودروی فرسوده بالای مدل ۸۰ می‌تواند ارزشی در حدود ۲۷۰ میلیون تومان پیدا کند که در این صورت، مالکان با رغبت بیشتری برای تحویل خودرو اقدام خواهند کرد.

وی ادامه داد: مسئله دیگر، نبود «سبد مصرف» مشخص برای گواهی‌های اسقاط است. با توجه به حجم گواهی‌های تولیدشده در سال گذشته، عرضه در سامانه از تقاضای بیش گرفته و بخش قابل‌توجهی از گواهی‌ها دچار رسوب شده‌اند. بنابراین نیاز است تا محل‌های مصرف جدید تعریف شود تا این گواهی‌ها سریع‌تر به فروش برسند و مراکز اسقاط بتوانند مجدداً فعالیت خود را ادامه دهند؛ زیرا سرمایه‌ای که صرف اسقاط شده، در حال حاضر در قالب گواهی بلوکه شده است.

احمدی ادامه داد: از جمله دیگر مشکلات ساختاری، سیاست «معادل‌سازی» است. قانون تصریح کرده که به ازای خودروی هر خودرو، یک خودرو جایگزین شود، اما در عمل، خودروی فرسوده بالای مدل ۱۳۸۰

افت تولید در صنایع وابسته و در نهایت کاهش اشتغال است. بخش ساختمان از جمله بخش‌هایی است که سهم قابل‌توجهی در اشتغال غیررسمی و نیمه‌ماهر دارد. رکود در این بخش می‌تواند به افزایش بیکاری در دهک‌های متوسط و پایین درآمدی منجر شود؛ دهک‌هایی که بیشترین وابستگی را به مشاغل ساختمانی دارند. از سوی دیگر کاهش عرضه مسکن در سال‌های آینده، فشار مضاعفی بر بازار اجاره وارد خواهد کرد. در شرایطی که نرخ تورم عمومی بالاست، هر گونه کاهش در عرضه مسکن می‌تواند به جهش‌های قیمتی جدید منجر شود و سهم هزینه مسکن در سبد خانوار را افزایش دهد.

ضرورت بازنگری در سیاست‌های حمایتی

با توجه به نقش کلیدی بخش مسکن در اقتصاد و معیشت خانوار، تداوم روند نزولی سرمایه‌گذاری و صدور پروانه‌های ساختمانی، زنگ خطری جدی برای سیاست‌گذاران محسوب می‌شود. فعال‌سازی ابزارهای تأمین مالی، تسهیل صدور مجوزها، کاهش هزینه‌های سرار ساخت و ایجاد ثبات در متغیرهای کلان اقتصادی، از جمله اقداماتی است که می‌تواند به بازگشت رونق به بازار ساخت‌وساز کمک کند.

همچنین تقویت قدرت خرید متقاضیان مصرفی از طریق تسهیلات هدفمند و پایدار، می‌تواند ریسک فروش برای سازندگان را کاهش داده و انگیزه آغاز پروژه‌های جدید را افزایش دهد. در غیر این صورت، کاهش امروز در صدور پروانه و سرمایه‌گذاری، در سال‌های آینده خود را به شکل کمبود عرضه و تشدید بحران مسکن نشان خواهد داد.

در مجموع، داده‌های رسمی از کاهش ۲۰ همتی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ساختمان‌های جدید و افت ۳۱٫۸ درصدی صدور پروانه‌های ساختمانی حکایت دارد؛ روندی که در صورت تداوم، تهدت بازار مسکن بلکه کل اقتصاد و معیشت خانوارهای ایرانی را با چالش‌های جدی‌تری مواجه خواهد کرد.

صنایع چوب حلاج کیش کلیه سفارشات MDF، چوبی تلفن: ۷۷۹۸۲۵۲ دکوراسیون غرفه و منزل