اقتصاد سرآمد
یکشنبه ۱۲ دی ۱۴۰۰ - شماره ۱۲۵۱

بخش حمل و نقل از مالیات بر ارزش افزوده معاف است

معاون درآمدهای مالیاتی سازمان امور مالیاتی کشور اعلام کرد: براساس قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب مجلس شورای اسلامی، خدمات حمل و نقل (اعم از بار و مسافر) درون و برون شهری و بین المللی جاده‌ای، ریلی و دریایی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف است.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مسیحی اظهر داشت: قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۰۲/۰۳/۱۴۰۰، از تاریخ ۱۳/۱۰/۱۴۰۰ لازم الاجرا است و مشمولان این قانون مکلف به اجرای تکالیف قانونی جدید و رعایت مقررات موضوع این قانون هستند.وی افزود: براساس جزء (۱۳) بند (ب) ماده (۹) قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده، خدمات حمل و نقل (اعم از بار و مسافر) درون و برون شهری و بین المللی جاده‌ای، ریلی و دریایی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف است. گفتنی است خدمات حمل و نقل هوایی اعم از بار و مسافر به نرخ ۹ درصد مشمول مالیات بر ارزش افزوده است.

شاهی کارشناس حمل و نقل به «اقتصاد سرآمد» می‌گوید

وضعیت بحرانی قطعات یدکی در متروی تهران

گروه راه – چهارشنبه هفته گذشته، در شرایطی در اولین و قدیمی‌ترین خط راه‌آهن شهری کشور، دو رام قطار با یکدیگر تصادف کردند که مدیریت شهری پایتخت به‌شدت از بدقولی دولت و سازمان برنامه و بودجه در عدم تخصیص منابع مالی مورد نیاز برای نوسازی ناوگان متروی پایتخت گلایه داشتند و در پی این گلایه و ناامیدی، رایزنی با رییس مجلس و کمیسیون شهری مجلس را در دستور کار خود داشت تا بلکه بتوانند از طریق مجلس، بودجه ۵۰ میلیارد تومانی مترو را افزایش دهند. بودجه‌ای که به گفته اعضای شورای شهر توان تامین منابع لازم برای خرید دو واگن قطار شهری یا احداث ۴۸ متر مسیر مترو را دارد. در چنین شرایطی است که به نظر می‌رسد، طی روزهای گذشته، خطای انسانی کم رنگ‌تر از نقص فنی گزارش شده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، البته به‌طور قطع بسیاری از زیرساخت‌ها و تجهیزات مترو که حالا دست‌کم ۲۳ سال عمر دارند، دچار فرسودگی هستند و به‌شدت نیازمند تامین منابع مالی و نوسازی هستند. در نخستین جلسه پارلمان شهری پایتخت پس از تصادف دو رام قطار شهری در خط تهران- کرج، با حضور معاون حمل و نقل شهردار و مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو پایتخت، ضمن نمایش تصاویر ضبط شده از ایستگاه چیتگر، علل «انسانی» و «فنی» این حادثه بررسی شد. اگر چه در بیانیه رسمی شرکت بهره‌برداری مترو در ساعات پایانی روز وقوع این تصادف، بر نقص فنی سیستم سیگنالینگ تاکید شده بود، اما در جلسه علنی شورای شهر تهران برای نخستین‌بار سخن از ٤ خطای صورت گرفته توسط یکی از راهبران مترو به میان آمد.

در چنین شرایطی بود که یکی از اعضای شورای شهر بر لزوم تفکیک میان دو مساله «نقص فنی» و «خطای انسانی» تاکید کرد و مساله سلامت جسمی و روانی راهبران مترو به میان کشیده شد. اینکه فکر کنیم تأمین قطعات یدکی و تجهیزات متروی تهران نیاز به بودجه دارد امر پیچیده‌ای نیست و دولت و شهرداری باید امکانات لازم را داشته باشند تا این سامانه بسیار گرانقیمت برای مردم بسیار ایمن و ارزشمند باشد تا به این حال و روز نیفتد.

چرا متروی تهران حادثه آفرید

محمد شاهی کارشناس حمل و نقل در گفت‌وگو با اقتصادسرآمد، گفت: متروی تهران بالاخره حادثه آفرید. درست چند هفته بعد از اینکه هشدارها برای فرارسیدن زمان اورهال قطعات مترو بلند شده بود که باید متروی تهران در اولویت همه برنامه‌های حمل‌ونقل شهری قرار بگیرد که نشد و حادثه قطار مترو تهران - کرج در اولین ساعات صبح به وقوع پیوست.

وضعیت قطعات یدکی در مترو بحرانی است

وی در ادامه افزود: وضعیت قطعات یدکی در مترو بحرانی است، در گذشته خریدهای لازم در این حوزه انجام نشده و انبارها خالی شده و در گذشته هر چه خراب شده است کنار گذاشتند و اگر قطعه نویی وجود داشته به کار گرفته شده است و حال زمان آن فرارسیده تا به منظور حفظ جان مردم خطوط مترو اورهال شوند.

هوشمندی ۲۰ ساله سیگنالینگ مترو رو به افول

این کارشناس حمل و نقل کشورمان یادآور شد: سیستم‌های سیگنالینگ مترو مربوط به ۲۰ سال پیش است و زمانی هم که نصب شد خودش از زمان خود عقب‌تر بود زیرا خریدها از قبل انجام شده بود، این سیستم باید به روز و دقیق شود و این‌گونه نباشد که خیلی راحت سیستم خاموش شود و مرکز کنترل از آن خبرنداشته باشد حتی قطار کناری هم خبر نداشته باشد. این نشان‌دهنده نقص سیگنالینگ است و نشان می‌دهد که باید سیستم‌ها به روز شود.

آیا شورای شهر از مترو حمایت خواهد کرد؟

وی گفت: به دلیل انباشت مشکلات گذشته برنامه‌ای را پیش بینی کردیم که با اولویت‌بندی نسبت به حل و فصل مشکلات اقدام کنیم. در حال حاضر مترو با چالش‌هایی رو به رو است که نیازمند توجه اعضای شورای شهر است. در حال حاضر نسبت به به‌کارگیری نیروهای پلیس با کمبود مواجه هستیم که این کمبود در ٤٠ ایستگاه به‌طور محسوس وجود دارد.

اورهال مترو شاید وقتی دیگر

شاهی تصریح کرد: از سوی دیگر فرسوده بودن سیستم‌های پایش و نظارت مترو نیز باید مورد توجه قرار گیرد. مرکز فرمان اصلی ما در ساختمان کالج نیازمند نوسازی است. هم‌چنین مشکلات سیستم اعلان و اطفای حریق در مترو می‌تواند خطرناک‌تر از بازار گل باشد.وی مترو را در سرازیری افول دانست و گفت: این می‌تواند نقطه عطف برای بازگشت به روزای خوب مترو باشد.با این تفاسیر باید حتما به موضوع ترک فعل رسیدگی شود و پیشنهاد می‌کنم که اولین طرح تحقیق تفحص مبنی بر موضوع مترو کلید بخورد. اما از مدیرعامل مترو پرسید راهبران مترو از نظر سلامت جسمی و توانایی ذهنی برای هدایت قطاری که صدها مسافر را جابه‌جا می‌کند کنترل و چکاپ دوره‌ای می‌شوند. که به گفته شایسته اصل متاسفانه از ۱۶۰۰ راهبر ۵۹ درصد معاینات پزشکی خود را انجام نداده‌اند که به تنهایی عامل بسیاری از مخاطرات در حوزه حمل و نقل ریلی شهر می‌تواند باشد. مترو نیاز به ۵۰ رام قطار عاجل و برای کاهش سرفاصله هم به ۵۰ رام دیگر و ۷۰۰ واگن دارد و ۵۰۰ میلیارد تومان بودجه سریع از اولویت‌های مدیریت مترو تهران است.

ساختارها باید اصلاح شود و مشخص نیست هولدینگ، بهره‌برداری، واگن‌سازی و شرکت مشاوره چرا با هم ارتباط ندارد؟ و این عدم انسجام آسیب زده است.

برگزیده

کمتر از ۱۰ درصد ساخت و سازهای کشور به صورت صنعتی است

جهش تولید مسکن فرصتی برای صنعتی سازی پایدار در کشور

رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی گفت: فرصت هایی مانند مسکن مهر و یا جهش تولید مسکن می تواند زمینه صنعتی سازی را به صورت پایدار در کشور فراهم کند.به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکرچی زاده اذعان کرد: آنچه به عنوان ارکان صنعتی سازی دنبال می‌کنیم، بهره برداری بهینه از منابع، کاهش زمان و حفظ کیفیت است.وی افزود: واقعیت این است که درصد مهمی از ساخت و ساز کشور، غیر از انبوه سازی های مسکن مهر به صورت انفرادی ساخته می‌شود. اگر صنعتی سازی به انبوه سازی منحصر شود سهم و درصد آن کاهش می‌یابد. هنر ما این است که بتوانیم حتی در تک سازی نیز از عنصر صنعتی سازی استفاده کنیم.شکرچی زاده با اشاره به اینکه انبوه سازی به شکل اجتناب ناپذیری با موضوع صنعتی سازی پیوسته شده، خاطرنشان کرد: برای بهره برداری مناسب از منابع باید به تقویت عنصر صنعتی سازی در کشور بپردازیم و زمینه‌های صنعتی سازی را بهبود بخشیم. بدین شکل نیازی به انبوه سازی نیست. در ساخت و سازهای انفرادی، که با سرمایه‌های اندک انجام می‌شود، بهتر است از مزایای صنعتی سازی استفاده شود. انبوه سازی بستر مناسب‌تری برای صنعتی سازی فراهم می‌کند لیکن متضمن صنعتی سازی نیست.وی با تاکید بر اینکه لزوماً صنعتی سازی سبک سازی نیست، افزود: ممکن است که هزینه‌های سبک سازی به اندازه‌ای باشد که ضرورتی وجود نداشته باشد و اگر ساختمانی یک یا دو طبقه باشد سبک سازی ضرورتی پیدا نمی‌کند. می‌توان گفت برای اقتصادی سازی کردن پروژه بسیاری مواقع اقتضا می‌کند که سبک سازی صورت بگیرد.شکرچی زاده همچنین گفت: ارکان مهم دیگری که با آن روبه رو هستیم، آب است و یکی از چالش‌های مهم امروز کشور مدیریت آب است. اگر بتوان در ساختمان مدیریت آب خاکستری را انجام داد و آن را بازیابی کنیم و مجدد از آن استفاده کنیم بدین شکل به سمت صنعتی سازی پیش رفته ایم.وی به مسئله انرژی نیز اشاره کرد و گفت: میزان مصرف انرژی در ساختمان‌ها بین ۴۰۰ تا ۴۵۰ کیلووات ساعت بر متر مربع در سال است. در صورتی که با همین وضعیت اقلیمی کشور به طور متوسط می‌تواند ۱۵۰ کیلو وات ساعت در سال باشد، اگر بتوانیم در ساختمانی با اجرای درست مبحث ۱۹ مقررات ملی ساختمان این امر صورت بگیرد، قاعدتاً می‌بایست به صورت عناصر و المان‌های باشد که به صورت صنعتی تولید می‌شود که بدین شکل به سمت صنعتی سازی پیشرفته پیش رفته ایم.شکرچی زاده افزود: باید بهره وری از صنعت ساختمان را که نزدیک به ۴۰ درصد اقتصاد کشور بدان مرتبط است، افزایش دهیم و برای این امر می‌توان از عناصر و مفاهیم صنعتی سازی استفاده کرد و دیدی واقع گرا داشته باشیم.

در پی رایزنی برای لایحه بودجه؛ فراکسیون مدیریت شهری مجلس وعده داد

مشکل منابع مالی شهرداری‌ها در بودجه ۱۴۰۱ حل می‌شود

معاون شهردار تهران با اشاره به نشست مشترک بودجه میان رئیس و اعضای شورای شهر تهران با اعضای فراکسیون مدیریت شهری مجلس، از قول قطعی این فراکسیون برای حل مشکلات منابع مالی شهرداری‌ها در بودجه ۱۴۰۱ کشور خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، لطف‌الله فروزند، درباره نتایج تازه‌ترین رایزنی‌ها با مجلس شورای اسلامی درخصوص لایحه بودجه ۱۴۰۱ کشور بیان کرد: اخیرا رئیس و اعضای شورای شهر تهران با اعضای فراکسیون مدیریت شهری و روستایی مجلس شورای اسلامی جلسه ای داشتند که مباحث بسیار مهمی درباره منابع مالی شهرداری‌ها در لایحه بودجه ۱۴۰۱ کشور مطرح شد.وی با بیان اینکه تبصره‌های پیشنهادی شهرداری تهران درباره کمک‌های دولت به شهرداری‌ها به صورت مکتوب در اختیار نمایندگان مجلس قرار گرفته است، گفت: اعضای فراکسیون مدیریت شهری و روستایی مجلس شورای اسلامی که همگی در نشست حضور داشتند، قول قطعی برای حل مشکلات تامین مالی شهرداری‌ها دادند.

معاون شهردار تهران ادامه داد: خوشبختانه رئیس و اعضای شورای شهر تهران درباره احیای حق شهرداری‌ها از اعتبارات بودجه سال آینده کشور، بسیار فعال هستند و تصور می‌کنم تا حدودی منتج به نتیجه می شود.فروزنده در ادامه از احتمال برگزاری نشست مشترک بودجه‌ای میان شهردار تهران و نمایندگان مجلس شورای اسلامی خبر داد.معاون برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا شهرداری تهران، همچنین درباره بودجه سال ۱۴۰۱ شهرداری تهران هم توضیح داد: لایحه بودجه در حال تدوین است و در موعد مقرر و تا پایان دی ۱۴۰۰ با توجه به سیاست‌ها، اسناد بالادستی و سرفصل‌هایی که شورای شهر تعیین کرده به این شورا تقدیم می‌شود.

گفتنی است؛ تا پیش از تلاش‌های شهرداری تهران، قرار بود به دلیل آنچه که دولت «اضافه شدن یک درصد به سهم شهرداری از مالیات بر ارزش افزوده» عنوان کرده، ردیف‌ها و تبصره‌های مربوط به شهرداری‌ها در بودجه ۱۴۰۱ کل کشور حذف شود. رخدادی که به گفته ناظران شهری نه فقط تهران را که سایر کلانشهرها و حتی شهرهای کوچک را هم با مشکل مواجه می‌کند و سد راه توسعه شهرها می‌شود، حالا با اینکه برخی از موارد حذف شده احیا شده است، اما هنوز تا نقطه مطلوب و مورد نظر شهرداری‌ها فاصله دارد.

پیشرفت ۹۰ درصدی زیرسازی راه‌آهن میانه- اردبیل

تکمیل خط آهن میانه- اردبیل نیازمند ۱۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار

معاون وزیر راه وشهرسازی گفت: راه‌آهن میانه- اردبیل در حال حاضر در بخش زیرسازی بیش از ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و عملیات ریل‌گذاری ۹۲ کیلومتر از مسیر این خط‌آهن تکمیل شده است.به گزارش اقتصادسرآمد، خیرالله خادمی در سفر به استان اردبیل به همراه علی نیکزاد، نایب رییس مجلس شورای اسلامی، استاندار اردبیل و بدری نماینده مردم اردبیل در مجلس شورای اسلامی از روند اجرای ساخت راه آهن میانه- اردبیل و محور اردبیل- سرچم در این استان بازدید کرد.در این مراسم، خیرالله خادمی راه آهن میانه- اردبیل را به دلیل واقع شدن در مسیر کوهستانی یکی از سخت‌ترین و در عین حال فنی‌ترین پروژه‌های ریلی در حال اجرای کشور معرفی کرد و گفت: این مسیر ریلی بخشی از راه آهن میانه- اردبیل- پارس آباد به طول ۱۷۵ کیلومتر است و با هدف اتصال استان اردبیل به شبکه ریلی کشور و تسهیل عبور و مرور مسافران، توسعه استان اردبیل، افزایش ایمنی، کاهش مصرف سوخت و حمل مواد اولیه مورد نیاز کارخانه ذوب آهن اردبیل از بنادر جنوبی در حال احداث است.وی در خصوص پیشرفت فیزیکی این پروژه گفت: در حال حاضر این محور ریلی در بخش زیرسازی بیش از ۹۰ درصد، روسازی بیش از ۵۰ درصد و ساختمان‌ها ۷۸ درصد پیشرفت فیزیکی برخوردار است.خادمی از ریل گذاری ۹۲ کیلومتر از این خط آهن خبر داد و گفت: تاکنون بالاست ریزی ۱۰۵ کیلومتر از مسیر انجام شده است.معاون وزیر راه و شهرسازی در خصوص ابنیه فنی این پروژه توضیح داد و گفت: در طول مسیر راه آهن میانه- اردبیل ۶۲ دستگاه تونل به طول ۳۲ کیلومتر، ۲۹ دستگاه پل خاص به طول حدود ۵ کیلومتر و ۱۴۳ دستگاه گالری به طول بیش از ۷ کیلومتر احداث می شود و بیش از ۳۵ میلیون متر مکعب عملیات خاکی در آن صورت گرفته است. مدیرعامل شرکت ساخت وتوسعه از احداث دو دستگاه پل خاص در این مسیر ریلی خبر داد و اظهار داشت: پل دره‌ای آرپاچای به طول ۲۶۴ متر دارای بلندترین پایه در پل های راه آهن کشور به ارتفاع ۸۵ متر و پل سارای به طول ۵۵۶ متر دو نمونه از اجرای پل های خاص در این مسیر کوهستانی با شرایط ویژه اقلیمی محسوب می شوند که عملیات اجرایی پل آرپاچای به اتمام رسیده است و پل سارای با پیشرفت فیزیکی ۸۸ درصد در حال اجرا است.وی اعتبار هزینه شده در این پروژه را حدود ۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان دانست و افزود: ارزش روز این پروژه بیش از ۹ هزار میلیارد تومان برآورد می شود و به منظور اتمام عملیات اجرایی آن بیش از ۱۸۰۰ میلیارد تومان اعتبار مورد نیاز است.

اخبار

غیر واقعی بودن نرخ‌های اجاره‌بها در فضای مجازی

رئیس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران از غیر واقعی بودن نرخ‌های اجاره بها در پلتفرم‌های مجازی خبر داد و گفت: بازار اجاره مسکن آرام است.به گزارش اقتصادسرآمد، مصطفی قلی خسروی با تکذیب افزایش نرخ اجاره بها که در برخی رسانه‌ها تا ۱۳۹ درصد عنوان شده است، گفت: بازار اجاره در شرایط آرام و ثبات نسبی قرار دارد و از دادستانی می‌خواهیم با عوامل آگهی های پشت‌بام خوابی و درج قیمت‌های غیر واقعی برخورد کند.وی افزود: حتی در فصل جابه‌جایی مستاجران (تابستان) که تعداد معاملات مربوط به اجاره واحد مسکونی چندین برابر اکنون است، رشد قیمت‌ها تا این میزان نبوده است.رئیس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران توضیح‌داد: سیاست‌های دولت در بخش کنترل بازار اجاره از جمله مصوبه ستاد مبارزه با کرونا در خصوص تمدید خودکار قراردادها تا حدود زیادی تورم بخش اجاره را کنترل کرد و در تابستان امسال میزان جابه‌جایی ها با تمدید خودکار قراردادهای اجاره تا ۴۰ درصد کاهش یافت.قلی خسروی ضمن تکذیب رشد قیمت‌های اجاره در جنوب پایتخت، گفت: هیچ کدام از قیمت‌های اعلام شده در سایت‌های مجازی را قبول نداریم و اعلام می کنیم قیمت‌ها غیر واقعی است.به گفته رئیس اتحادیه املاک تهران، سوداگران مسکن و مخالفان طرح‌های اقتصادی دولت در بخش مسکن با هدف کسب سود بیشتر و بر هم زدن بازار، قیمت‌های غیر واقعی را در فضای مجازی منتشر می کنند. وی اضافه کرد: بازار ملک در برخی محلات به دست عده‌ای سودجو است که برای اجاره بیشتر آپارتمان‌های خود اقدام به فضاسازی و برهم زدن جو روانی دارند.قلی خسروی با طرح این سوال که چرا باید در فصل خارج از جابه‌جایی، قیمت اجاره بالا اعلام شود، گفت: زنجیره سوداگران بخش مسکن با همراهی برخی رسانه‌ها تصمیم دارند قیمت‌های جدیدی از نرخ اجاره بها را در اذهان مردم نهادینه کنند که با کف و سقف قیمت‌ها در بازار تفاوت زیادی دارد.رئیس اتحادیه صنف مشاوران املاک تهران افزود: بر اساس گزارش‌هایی که از بنگاه‌های املاک سراسر کشور به اتحادیه می رسد، خبری از نرخ‌های اعلام شده و افزایش رقم اجاره بها وجود ندارد. آخرین نرخ‌ها مربوط به تابستان امسال است که رشد منطقی سالیانه را در بازار اجاره بها شاهد بودیم.

چمران: بودجه ریزی سازمان برنامه و بودجه ناقص است

رییس شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه ردیف بودجه حمل و نقل عمومی در کل کشور مشکلات و کاستی هایی دارد، گفت: با این بودجه محدود نمی توان کار خاصی در توسعه حمل و نقل عمومی انجام داد.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی چمران در حاشیه برگزاری مراسم دومین سالگرد شهید سپهبد حاج قاسم سلیمانی درباره مذاکره با دولت برای افزایش سهم بودجه شهرداری تهران از بودجه کل کشور در سال آینده افزود: برنامه‌ای که در سازمان برنامه و بودجه کشور تنظیم شد، برنامه خوبی نبوده و آن‌طور که انتظار می‌رفت به نیازهای شهر تهران توجه نشده است.وی با بیان اینکه نمایندگان مجلس تلاش می کنند که این موضوع را جبران کنند افزود: زمانی که پایه‌های یک بودجه به خوبی تنظیم نشود، هرچقدر هم در مجلس تلاش شود، بخشی از آن کاستی جبران نخواهد شد و اگر اقدامی در این‌باره صورت نگیرد، وضعیت با قبل تفاوتی نخواهد کرد.رییس شورای اسلامی شهر تهران با اشاره به برگزاری جلسات مفصل با نمایندگان مجلس، اظهار داشت: مجلس قول داده که اوراق مشارکت را اصلاح کند، بسیاری از مسائل نظیر واگذاری‌ها که نیازی به بودجه ندارد، عملیاتی خواهد شد.به گفته وی، ناوگان مترو نیاز به اعتبار مالی بالایی دارد و باید در راستای توسعه حمل و نقل ریلی اعتبارات ویژه ای به این بخش اختصاص داد.چمران درباره اعتبار اوراق مشارکت شهرداری تهران برای سال آینده نیز گفت: پیش بینی می‌شود که رقم اوراق مشارکت هشت هزار میلیارد تومان باشد اما ردیفی که الان گذاشته شده، اوراق مشارکت نیست و عرضه معمولی است چرا که گفته شده بهره آن را هم شهرداری باید بپردازد.به گفته وی، شهرداری می تواند از هر بانکی تسهیلات بگیرد، ۵۰ درصد اوراق مشارکت را باید دولت بپردازد و با شهرداری شریک در بازپرداخت باشد و نمایندگان قول داده‌اند که این موضوع را عملیاتی کنند.

غفلت مدیریت شهری از هوشمندسازی شهرهای آینده را با مشکل مواجه می‌کند

رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های با اشاره به ضرورت توجه همه جانبه به تحقق شهرهای هوشمند، گفت: غفلت امروز مدیریت شهری از ابعاد مختلف هوشمندسازی، شهرهای آینده را با مشکل مواجه می کند.به گزارش اقتصادسرآمد، مهدی جمالی نژاد که در دومین جلسه شورای راهبردی سومین نمایشگاه بین المللی شهر هوشمند که با حضور نمایندگان دستگاه‌های مرتبط و شهرداری‌ها برگزار شد سخن می گفت، افزود: در سالهای اخیر نبض حرکت های مدیریت شهری در حوزه هوشمند سازی، گاه تند و گاه کند زده و حرکت ها مقطعی و قائم به حضور مدیران بوده و از انسجام و یکپارچگی لازم برخوردار نبوده است.معاون عمرانی وزیر کشور ادامه داد: اقداماتی که از زمان شیوع کرونا در شهرها در حوزه انجام فعالیت‌های مختلف اجتماعی، اداری و اقتصادی به صورت آنلاین انجام و با استقبال شهروندان مواجه شد، ضرورت حرکتهای با برنامه در این موضوع را به عموم مسؤولان و مدیران بویژه دست اندرکاران مدیریت شهری در شوراها و شهرداری‌ها یادآور نموده است.وی با اشاره به اینکه هنوز هم برخی مدیران شهری اعتقاد کاملی به تحقق شهر هوشمند و شهرداری الکترونیک ندارند، گفت: هوشمند شدن فعالیت‌های مدیریت شهری تأثیر زیادی در توسعه حمل و نقل شهری، مبارزه با فساد، حذف تشریفات زائد و موارد دیگر دارد. جمالی نژاد افزود: خوشبختانه عزم وزیر محترم کشور در برنامه ریزی های دقیق و اصولی برای هوشمند شدن شهرها و روستاها و الکترونیکی شدت امور جدی است که حمایت خوبی محسوب می‌شود.

گزارش

هشدار احتمال ایجاد تورم جدید

عوارض صدور بارنامه ۹ درصدی می‌شود

قرار است عوارض صدور هر بارنامه حمل جاده ای کالا از ٤ به ۹ درصد افزایش یابد که سبب شده برخی فعالان صنعت حمل و نقل در خصوص احتمال ایجاد تورم هشدار دهند.به گزارش اقتصادسرآمد، در پی اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده در دوم خرداد سال جاری در مجلس شورای اسلامی و ابلاغ آن در ۱۲ تیر امسال به رئیس جمهور، سازمان امور مالیاتی اعلام کرد این قانون ٦ ماه پس از ابلاغ به دولت، لازم الاجراست که با این حساب قرار است قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده از ۱۳ دی ماه اجرایی شود.موضوعی که سبب شده تا برخی فعالان صنعت حمل و نقل در خصوص احتمال افزایش تورم هشدار دهند.در مقابل سازمان راهداری می گوید قبلاً از هر بارنامه ٤ درصد عوارض و ۹ درصد مالیات ارزش افزوده و جمعاً ۱۳ درصد دریافت می شد اما از امروز صرفاً ۹ درصد عوارض دریافت می شود که به کاهش ٤ درصدی کرایه حمل می انجامد.

مدیرکل حقوقی سازمان راهداری (۲۱ تیر): حذف حمل و نقل جاده‌ای از مالیات بر ارزش افزوده، به کاهش قیمت کالاها می‌انجامد

بر اساس اصلاحیه این قانون، بخش حمل و نقل جاده‌ای از این پایه مالیاتی معاف شده است؛ حجت‌الله فلاح مدیرکل حقوقی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز ۲۱ تیر ماه امسال اعلام کرد: بر اساس قانون جدید مصوب مجلس خدمات حمل و نقل اعم از بار و مسافر درون و برون شهری، بین‌المللی، جاده‌ای، ریلی و دریایی از مالیات بر ارزش افزوده معاف شد.

این مقام مسئول سازمان راهداری گفته بود: معافیت جدید منجر به کاهش قابل توجه در هزینه جابه جایی کالا شده و مشوق سرمایه‌گذاری و تقویت و توسعه ناوگان توسط شرکت‌ها خواهد شد.

مصوبه شورای اقتصاد (۱ آبان): عوارض صدور بارنامه از ٤ به ۹ درصد افزایش یابد

اما از سوی دیگر شورای اقتصاد در تاریخ ۱ آبان امسال به ریاست سید مسعود میرکاظمی معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه مصوب کرد تا عوارض صدور بارنامه حمل و نقل جاده‌ای کالا از ٤ به ۹ درصد افزایش یابد.در این نامه تاریخ اجرای این مصوبه ۱۲ دی ماه ۱۴۰۰ (فردا) تعیین شده و قرار است از فردا برای صدور هر بارنامه، ۹ درصد عوارض از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اخذ شود.

در مصوبه شورای اقتصاد آمده است که پیشنهاد سازمان راهداری در ابتدا افزایش عوارض حمل کالا (صدور بارنامه) از ٤ به ۵ درصد بوده اما نهایتاً شورای اقتصاد با افزایش آن از ٤ به ۹ درصد موافقت کرده است.

عوارض حمل جاده ای کالا ۵ درصد افزایش یافت

قانون چه می گوید؟

بر اساس بند الف ماده ۳۰ قانون احکام دائمی توسعه کشور سازمان راهداری می‌تواند به ازای هر تن-کیلومتر و هر نفر-کیلومتر در جاده‌ها، عوارض اخذ کند.بند ب این ماده قانونی نیز تعیین رقم دریافتی را منوط به تصویب در شورای اقتصاد عنوان کرده است.تبصره ۱ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی توسعه نیز ۱۰۰ درصد وجود دریافتی از محل عوارض صدور بارنامه را پس از واریز به خزانه داری کل کشور، متعلق به سازمان راهداری می‌داند.

سازمان راهداری: عوارض صدور بارنامه به نگهداری راه‌ها می‌رود

افشین پیرنون مدیرکل دفتر نگهداری راه‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یکشنبه ۵ دی ماه اعلام کرده بود: بر اساس استاندارد جهانی ۶۰ هزار میلیارد تومان برای نگهداری سالیانه از راه‌های کشور نیاز است؛ در حالی که اعتبار سازمان راهداری ۲۰ درصد این رقم است و همکاران این سازمان ۸۰ درصد کسری بودجه را با تلاش و رشادت‌های خود جبران می‌کنند.این مقام مسئول در سازمان راهداری نیز گفته است از ابتدای سال جاری تا کنون ۲۰۰ میلیون مسافر و ۵۰۰ میلیون تن کالا توسط ناوگان حمل و نقل کشور جابه جا شده است.محمد تیموری معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز ۵ آبان امسال اعلام کرد: نگهداری ۲۲۰ هزار کیلومتر شبکه راه‌های کشور، سالانه حداقل به ۶۵ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد.وی گفت: ناهمواری راه‌های کشور، ضمن کاهش ایمنی، عوارض پنهان دیگری از قبیل خسارت و آسیب به وسایل نقلیه و تجهیزات خودروها را نیز در بر دارد که عموم مردم باید هزینه آن را پرداخت نمایند.

تیموری افزود: مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به منظور افزایش ایمنی حمل و نقل و راه‌های کشور، در سال‌جاری پیشنهاد افزایش عوارض جابجایی کالا در بخش حمل و نقل جاده‌ای از ٤ درصد به ۵ درصد را (با توجه به تصویب قبلی موضوع افزایش این عوارض از سه درصد به پنج درصد در سال ۱۳۹۶) به کمیسیون تخصصی شورای اقتصاد ارائه کرد، همچنین به منظور پیشگیری از تحمیل هزینه به بخش حمل و نقل جاده‌ای کالا و هزینه تمام شده کالا در کشور، توأمان موضوع مستثنی شدن حمل کالا از شمول قانون مالیات بر ارزش افزوده توسط این سازمان پیگیری شد که نهایتاً با تصویب مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۴۰۰/۰٤/۱۲ حمل و نقل کالا از شمول قانون مالیات بر ارزش افزوده معاف شد.

این مقام مسئول در سازمان راهداری یادآور شد: با تصویب قانون معافیت حمل و نقل کالا از شمول مالیات بر ارزش افزوده، پیشنهادی از سوی مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به شورای اقتصاد ارسال شد که بر اساس آن با توجه به معافیت مذکور، مبلغ عوارض حمل و نقل کالا از ٤ درصد به ۹ درصد افزایش یابد که موضوع در شورای اقتصاد مطرح و مصوب شد.معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه زمان اجرای مصوبه مذکور با اجرای قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده در تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۲ مطابقت دارد و هیچ‌گونه بار تورمی برای حمل کالا در کشور ایجاد نمی‌کند، خاطرنشان کرد: پیش از اجرای قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده، با احتساب ٤ درصد عوارض و ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده، مجموعاً ۱۳ درصد برای جابجایی کالا اخذ می‌شد که با تصویب قانون جدید این میزان در مجموع به ۹ درصد کاهش می‌یابد.

وی ابراز امیدواری کرد: با تمهیدات پیش‌بینی شده و قوانین تصویب شده، ضمن اینکه بار و هزینه‌ای بر حمل و نقل کالای کشور تحمیل نشود، شرایط و بستر مناسبی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل، نگهداری راه‌های کشور، افزایش ایمنی حمل و نقل و راه‌ها، کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای فراهم شود.

معاون وزیر راه عوارض جدید ۹ درصدی حمل کالا را به استان‌ها ابلاغ کرد

داریوش امانی معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، عوارض جدید حمل کالا را در تاریخ ۲۱ آذر امسال به ادارت کل راهداری استان‌ها ابلاغ کرد.امانی در این ابلاغیه تاریخ اجرای مصوبه جدید شورای اقتصاد را ۱۲ دی ماه (فردا) اعلام کرده است.

انجمن شرکت‌های حمل و نقل کالای تهران: افزایش عوارض حمل، تورم زاست

انجمن کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل کالای برون شهری تهران نیز در نامه‌ای در تاریخ ۳ آبان امسال خطاب به قاسم نوده فراهانی رئیس اتاق اصناف تهران نسبت به مصوبه اخیر شورای اقتصاد مبنی بر افزایش عوارض ۵ درصدی حمل کالا و رسیدن آن به ۹ درصد انتقاد کرده و خواهان بازنگری در این مصوبه شده است.در این نامه، اعضای انجمن شرکت‌های حمل کالا، افزایش عوارض را سبب افزایش شدید قیمت کالاها دانسته اند که مستقیم به مصرف کننده برمی گردد.اعضای این صنف همه ذی نفعان اعم از صاحبان کالا، شرکت‌های حمل و نقلی و رانندگان خودروهای سنگین را از این مصوبه ناراضی عنوان کرده اند.احمد کریمی دبیر کانون سراسری کامیون داران در گفت وگو با خبرنگار مهر درباره افزایش عوارض حمل کالا از فردا اظهار کرد: رانندگان معتقدند با اجرای مصوبه شورای اقتصاد نباید خسارتی به آنها وارد شود.وی با بیان اینکه افزایش عوارض حمل کالا یک موضوع قانونی است و ایرادی ندارد، گفت: بر اساس اعلام سازمان راهداری، این درآمد صرف هزینه تعمیر و نگهداری راه‌ها می‌شود.این فعال صنفی صنعت حمل و نقل افزود: در حال حاضر که عوارض صدور بارنامه ٤ درصد است، درآمدهای سازمان راهداری مدیریت نشد؛ امیدواریم با افزایش این درآمد، سازمان راهداری بتواند عوارض وصولی را بهینه مدیریت کند و به گسترش امکانات راه‌ها، بهبود وضعیت رفاهی رانندگان در طول مسیر و تعمیر و نگهداری راه‌ها بینجامد. وی تأکید کرد: مشکل رانندگان این است که برای دریافت هر بارنامه باید چند میلیون تومان همراه داشته باشند که در همان لحظه کمیسیون شرکت حمل و نقلی به اضافه ۹ درصد عوارض بارنامه را پرداخت کند ولی ۲ ماه طول می‌کشد تا کرایه حمل را دریافت کند. کریمی گفت: پیشنهاد ما به سازمان راهداری این بود که صاحبان بار باید ۳۰ درصد کرایه حمل را در زمان بارگیری کالا به راننده پرداخت کنند.وی خاطرنشان کرد: این ۹ درصد عوارض از جیب راننده کم نمی‌شود اما به کرایه حمل افزوده که درنتیجه به مصرف کننده نهایی منتقل خواهد شد. مهر