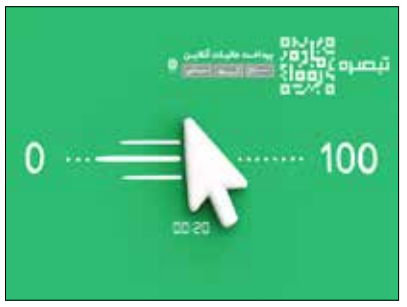
سرآمد اقتصاد
یکشنبه- ۸ آذر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۶

مالیات بیش از ۱۵۴ هزار مودی صفر شد



مدیرکل امور مالیاتی جنوب شهر تهران از بهره‌مندی ۹۳ درصدی صاحبان مشاغل این حوزه از تسهیلات تبصره ماده ۱۰۰ قانون مالیات‌های مستقیم و صفر شدن مالیات ۱۵۴ هزار و ۷۹۳ مودی خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد صادقی‌سیاح با تبیین دستاوردهای عملکرد سال ۱۴۰۴ صاحبان مشاغل، همراهی گسترده کسبه و فعالان صنفی با ظرفیت‌های قانونی تبصره ماده ۱۰۰ قانون مالیات‌های مستقیم را نشان‌دهنده اعتماد مودیان به شفافیت محاسبات و کارآمدی ارتباط مستقیم با اصناف دانست.

وی با ارایه آماری از میزان استقبال اصناف جنوب شهر تهران اظهار کرد: در جریان اجرای تبصره ماده ۱۰۰ مالیات‌های مستقیم برای عملکرد سال ۱۴۰۴ بیش از ۸۶ هزار مودی که بالغ بر ۹۳ درصد از صاحبان مشاغل این حوزه را تشکیل می‌دهند، بدون نیاز به طی فرآیندهای اداری و تسلیم اظهارنامه عادی، پرونده مالیاتی خود را در چارچوب این تبصره قطعی کردند. همچنین در کنار این پوشش گسترده، مالیات ابرازی مشاغل نیز رشد چشمگیر ۷۶ درصدی را ثبت کرد که بیانگر ارتقای تمکین داوطلبانه فعالان اقتصادی است.

مدیرکل امور مالیاتی جنوب شهر تهران با اشاره به لحاظ شدن تعدیلات حمایتی و شرایط خاص فعالیت کسب‌وکارها در محاسبات امسال تصریح کرد: در چارچوب دستورالعمل تبصره ماده ۱۰۰ قانون مالیات‌های مستقیم، مالیات ۱۵۴ هزار و ۷۹۳ مودی در محدوده جغرافیایی جنوب تهران صفر تعیین شد که این رقم نشان‌دهنده رویکرد حمایتی نظام مالیاتی از کسب‌وکارهای خرد و اصناف است.

صادقی‌سیاح دستیابی به این دستاوردها را نتیجه برنامه‌ریزی دقیق، آموزش تخصصی و حضور بی‌واسطه در میان اصناف عنوان کرد و افزود: پیش از آغاز فرآیند اجرایی، کلاس‌های آموزشی ویژه‌ای برای تبیین دقیق جزییات دستورالعمل تبصره ماده ۱۰۰ قانون مالیات‌های مستقیم ویژه کارشناسان و همکاران حسابرسی برگزار شد تا نیروها با تسلط کامل بر قوانین، پاسخگوی مراجعان باشند.

مدیرکل امور مالیاتی جنوب شهر تهران در پایان عنوان کرد: در طول آبان‌ماه نیز همکاران این اداره‌کل با حضور مستمر در محل ۱۴ اتحادیه صنفی، بیش از ۲۰۰ میز خدمت تخصصی برپا کردند تا ابهامات کسبه را به‌صورت چهره‌به‌چهره برطرف کنند که این تعامل مستقیم، رضایتمندی اصناف و تسریع در تعیین تکلیف پرونده‌های مالیاتی را به همراه داشت.

«هرمز» زیر سایه نااطمینانی؛ هزینه تنش به اقتصاد دریا می‌رسد

استمرار نگرانی‌های امنیتی در مهم‌ترین آبراه بین‌المللی



گروه نفت و انرژی - تنگه هرمز همچنان یکی از کانون‌های اصلی توجه در معادلات سیاسی، امنیتی و اقتصادی منطقه است؛ آبراهی که اهمیت آن تنها به موقعیت جغرافیایی یا نقش آن در جابه‌جایی محموله‌های انرژی محدود نمی‌شود و بخش مهمی از امنیت تجارت دریایی، زنجیره تأمین جهانی و ارتباط اقتصادی کشورهای حاشیه خلیج فارس با بازارهای بین‌المللی به ثبات آن وابسته است.

افزایش تنش میان ایران و آمریکا و تداوم حملات در مناطق ساحلی ایران، این پرسش را در برابر فعالان صنعت کشتیرانی، صاحبان کالا، شرکت‌های بیمه و بازارهای انرژی قرار داده که آیا شرایط منطقه به سمت تثبیت و بازگشت آرامش حرکت می‌کند یا باید منتظر دور تازه‌ای از افزایش هزینه‌ها و نااطمینانی در تجارت دریایی بود؟ هرگونه تغییر در شرایط امنیتی این محدوده، حتی بدون توقف رسمی تردد کشتی‌ها، می‌تواند آثار اقتصادی خود را در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی آشکار کند. تجربه بحران‌های گذشته نیز نشان داده است که صنعت کشتیرانی برای مواجهه با نااطمینانی، الزاماً منتظر وقوع اختلال عملیاتی نمی‌ماند. گاهی صرف افزایش احتمال بروز بحران کافی است تا شرکت‌های کشتیرانی، بیمه‌گران و صاحبان کالا در برنامه‌های خود تجدیدنظر کنند و هزینه‌های بیشتری را در محاسبات تجاری لحاظ کنند.

شاهراه مشترک اقتصادهای منطقه

یکی از ویژگی‌های مهم تنگه هرمز، دامنه اثرگذاری آن فراتر از روابط سیاسی ایران و آمریکا است. این آبراه برای مجموعه کشورهای حاشیه خلیج فارس اهمیت اقتصادی و راهبردی دارد و امنیت آن با منافع تجاری، صادرات انرژی و فعالیت بنادر منطقه پیوند خورده است.

عربستان سعودی، امارات متحده عربی، قطر، کویت و بحرین، هر یک به اشکال مختلف به تجارت دریایی و ارتباط مستمر با بازارهای جهانی وابسته هستند. بخش مهمی از صادرات انرژی و مبادلات تجاری این کشورها به مسیرهای دریایی منطقه و زیرساخت‌های بندری و لجستیکی آن متکی است. در چنین شرایطی، افزایش تنش در تنگه هرمز را نمی‌توان صرفاً یک موضوع دوجانبه یا محدود به مناسبات سیاسی دو کشور دانست. هرگونه اختلال در امنیت این آبراه، به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم می‌تواند بر فعالیت پایانه‌های صادراتی، خطوط کشتیرانی، برنامه حرکت شناورها و حتی روند تأمین کالا در کشورهای منطقه اثر بگذارد. از منظر اقتصاد دریا، ثبات هرمز به معنای حفظ امکان برنامه‌ریزی برای مجموعه‌ای از فعالیت‌های به‌هم‌پیوسته است؛ از صادرات نفت و فرآورده‌های انرژی گرفته تا واردات مواد اولیه، کالاهای اساسی، تجهیزات صنعتی و جابه‌جایی محموله‌های تجاری. به همین دلیل، امنیت این آبراه باید به عنوان یک مؤلفه مشترک در امنیت اقتصادی کشورهای منطقه مورد توجه قرار گیرد؛ مؤلفه‌ای که آثار هرگونه بی‌ثباتی در آن، محدود به مرزهای جغرافیایی کشورهای ساحلی نخواهد ماند.

تردد کشتی‌ها برقرار است؛ اما احتیاط از بازار دریایی کنار نرفته است

با وجود افزایش نگرانی‌ها درباره تحولات منطقه، فعالیت عملیاتی کشتیرانی در تنگه هرمز همچنان ادامه دارد و گزارش‌ها از توقف عمومی تردد کشتی‌های تجاری حکایت نمی‌کند. مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در تشریح وضعیت تردد شناورها اعلام کرده است که در حال حاضر مشکلی برای ورود و خروج کشتی‌های تجاری از منطقه خلیج فارس وجود ندارد و تردد شناورها طبق ضوابط اعلام‌شده جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود. به گفته وی، فعالیت‌های تجاری دریایی با حمایت نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران ادامه دارد و محدودیتی برای عبور کشتی‌های تجاری وجود ندارد. این اظهارات از یک واقعیت مهم در صنعت حمل‌ونقل دریایی حکایت دارد: افزایش تنش‌های سیاسی لزوماً به معنای توقف فعالیت عملیاتی بنادر و مسیرهای دریایی نیست. با این حال، برقرار بودن تردد کشتی‌ها به تنهایی نمی‌تواند نشانه بازگشت کامل اطمینان به بازار باشد. در صنعت کشتیرانی، تصمیم‌گیری درباره اعزام شناور، پذیرش محموله، تعیین مسیر، برنامه‌ریزی زمانی و انعقاد قراردادهای حمل، به مجموعه‌ای از شاخص‌های عملیاتی و اقتصادی وابسته است. بنابراین ممکن است مسیر دریایی همچنان فعال باشد، اما شرکت‌ها برای پذیرش ریسک‌های احتمالی، احتیاط بیشتری به خرج دهند. این تفاوت میان تداوم عملیات و بازگشت اعتماد، یکی از مهم‌ترین نکاتی است که در ارزیابی شرایط فعلی هرمز باید مورد توجه قرار گیرد.

هزینه‌های پنهان تنش؛ از بیمه جنگی تا کرایه حمل

یکی از نخستین حوزه‌هایی که از افزایش نااطمینانی در مسیرهای دریایی تأثیر می‌پذیرد، ساختار هزینه‌های حمل‌ونقل است. این تأثیر همیشه به شکل افزایش فوری کرایه حمل نمایان نمی‌شود؛ بلکه ممکن است ابتدا در هزینه‌های بیمه، حق ریسک، سوخت، زمان انتظار و سایر هزینه‌های عملیاتی خود را نشان دهد.

بیمه جنگی کشتی‌ها از جمله مؤلفه‌هایی است که در شرایط افزایش تنش اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. چنانچه ارزیابی بیمه‌گران از سطح ریسک منطقه تغییر کند، هزینه پوشش بیمه‌ای شناورها نیز ممکن است افزایش یابد. چنین تغییری در نهایت به محاسبات اقتصادی شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا منتقل خواهد شد.

از سوی دیگر، تغییر برنامه حرکت شناورها، افزایش زمان انتظار، ضرورت رعایت تدابیر احتیاطی بیشتر و احتمال تغییر در برنامه‌های عملیاتی، می‌تواند هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم حمل‌ونقل را افزایش دهد. مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با اشاره به آثار شرایط منطقه بر بازار حمل‌ونقل دریایی اعلام کرده است که در صورت تداوم ثبات، خوش‌بینانه‌ترین برآورد این است که طی دو تا سه ماه آینده نرخ حمل‌ونقل دریایی به شرایط پیش از جنگ بازگردد. وی در عین حال هشدار داده است که بازگشت تنش‌ها و ایجاد شرایط غیرقابل پیش‌بینی می‌تواند موجب افزایش دوباره نرخ بیمه، کرایه حمل، هزینه سوخت و سایر هزینه‌های عملیاتی شود. این ارزیابی نشان می‌دهد که بازگشت بازار حمل‌ونقل دریایی به شرایط عادی، صرفاً به ادامه حرکت کشتی‌ها وابسته نیست؛ بلکه ثبات محیط فعالیت، کاهش ریسک‌های ادراک‌شده و امکان برنامه‌ریزی قابل اتکا برای شرکت‌های حمل‌ونقل نیز در این مسیر نقش تعیین‌کننده دارد.

امنیت دریایی؛ زیرساخت اعتماد در تجارت جهانی

در ارزیابی امنیت تنگه هرمز، نباید موضوع را صرفاً به حضور نیروهای نظامی یا کنترل جغرافیایی مسیر محدود کرد. امنیت دریایی مفهومی گسترده‌تر است که ایمنی شناورها، مدیریت ترافیک دریایی، ارتباطات عملیاتی، رعایت مقررات بین‌المللی و هماهنگی میان بازیگران منطقه‌ای را نیز در بر می‌گیرد. تراکم تردد شناورها در آبراه‌های راهبردی، ضرورت مدیریت دقیق حرکت کشتی‌ها و رعایت استانداردهای ایمنی را دوچندان می‌کند. در چنین شرایطی، هر عاملی که امکان نظارت و مدیریت تردد را کاهش دهد، می‌تواند خطر بروز حوادث دریایی، تصادم شناورها و پیامدهای زیست‌محیطی را افزایش دهد. از سوی دیگر، اعتماد میان فعالان صنعت کشتیرانی یکی از پایه‌های استمرار تجارت دریایی است. شرکت‌های کشتیرانی برای تنظیم برنامه‌های خود به اطلاعات قابل اتکا، شرایط عملیاتی روشن و امکان پیش‌بینی تحولات نیاز دارند. بنابراین، حفظ ایمنی دریانوردی و استمرار مدیریت حرفه‌ای ترافیک شناورها، در کنار سایر الزامات امنیتی، باید به عنوان بخشی از زیرساخت اقتصادی تجارت دریایی مورد توجه قرار گیرد.

اقتصاد دریا در انتظار بازگشت پیش‌بینی‌پذیری

آنچه در شرایط کنونی اهمیت دارد، تنها وضعیت امروز تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز نیست؛ بلکه چشم‌انداز فعالیت اقتصادی و تجاری در ماه‌های آینده نیز اهمیت دارد. صنعت کشتیرانی برخلاف برخی فعالیت‌های اقتصادی، با تصمیم‌های کوتاه‌مدت و روزانه اداره نمی‌شود. شرکت‌های حمل‌ونقل برای تخصیص ناوگان، تنظیم قراردادها، تأمین سوخت، برنامه‌ریزی تعمیرات، مدیریت نیروی انسانی و پذیرش محموله‌ها به افق مشخصی از ثبات نیاز دارند. صاحبان کالا نیز باید بتوانند زمان رسیدن محموله، هزینه حمل، شرایط بیمه و تعهدات تجاری خود را با اطمینان نسبی پیش‌بینی کنند. هرچه این امکان محدودتر شود، احتمال افزایش هزینه‌های مبادله و کاهش کارایی زنجیره تأمین بیشتر خواهد شد.

در شرایطی که تردد کشتی‌های تجاری همچنان برقرار است، نباید از آثار اقتصادی نااطمینانی غافل شد. افزایش هزینه‌های بیمه، کرایه حمل و عملیات دریایی می‌تواند حتی بدون وقوع اختلال گسترده در مسیرهای کشتیرانی، بر قیمت تمام‌شده کالا و رقابت‌پذیری تجارت منطقه اثر بگذارد.

رئیس پژوهشکده باستان شناسی در گفت‌وگو با سرآمد:

باستان‌شناسی زیر آب در برنامه‌های بین‌المللی یونسکو

رئیس پژوهشکده باستان شناسی کشور از حضور پژوهشکده باستان‌شناسی و گروه باستان‌شناسی زیر آب ایران در برنامه‌های بین‌المللی یونسکو خبر داد و گفت: بخشی از این برنامه‌ها با همکاری‌های بین‌المللی دنبال می‌شود و احتمال دارد برنامه‌هایی نیز در ایران برگزار شود. معصومه مصلی در گفت و گو با اقتصاد سرآمد با اشاره به برنامه‌های یونسکو در حوزه باستان‌شناسی زیر آب اظهار داشت: یونسکو برنامه‌هایی را در سطح بین‌المللی برای توسعه فعالیت‌های باستان‌شناسی زیر آب دنبال می‌کند که پژوهشکده باستان‌شناسی و گروه باستان‌شناسی زیر آب ایران نیز در این برنامه‌ها حضور دارند. رئیس پژوهشکده باستان شناسی، افزود: بخشی از این برنامه‌ها با همکاری‌های بین‌المللی انجام می‌شود و احتمال دارد برنامه‌هایی نیز در ایران برگزار شود، اما جزئیات مربوط به زمان و نحوه برگزاری این برنامه‌ها باید بررسی شود و پس از دریافت اطلاعات دقیق اعلام خواهد شد. وی درباره آخرین وضعیت فعالیت‌های باستان‌شناسی زیر آب در سیراف نیز تصریح کرد: برای اعلام اینکه آخرین فعالیت باستان‌شناسی زیر آب در این منطقه دقیقاً چه زمانی انجام شده است، باید اطلاعات مربوطه به شکل دقیق بررسی شود. مصلی، ادامه داد: نمی‌توان بدون بررسی مستند اعلام کرد که این فعالیت در سال گذشته انجام شده یا نشده است؛ همچنین درباره اینکه انجام کاوش‌های زیر آب جزو الزامات پرونده ثبت جهانی سیراف بوده یا خیر، باید اطلاعات دقیق‌تری در اختیار داشت. این مقام مسئول در وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، اذعان داشت: این با این حال، هر اندازه اطلاعات باستان‌شناسی یک منطقه از کشور بیشتر و کامل‌تر باشد، قطعاً می‌تواند به روند ثبت جهانی آن کمک کند.