



اخبار



رشد ۳۳۶ درصدی صادرات کالا از بنادر مازندران

سعید کیاکجوری مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران از رشد ۳۳۶ درصدی صادرات کالا در هفت ماهه نخست امسال خبر داد و گفت: در بخش ورود کشتی‌های تجاری به بنادر نوشهر و فریدونکنار نیز عملکرد اداره کل در هفت ماهه نخست سال جاری از رشد ۷۴ درصدی برخوردار بوده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران با بیان اینکه عملکرد بنادر نوشهر و فریدونکنار در بخش تخلیه و بارگیری در مجموع رشد ۸۵ درصدی داشته است، افزود: محصولات کشاورزی، مواد معدنی و مواد غذایی از مهمترین کالاهای صادراتی به کشورهای همسایه و غلات، کاغذ و مقوا، چوب و تخته از عمده‌ترین کالاهای وارداتی به این بنادر طی هفت ماهه نخست امسال بوده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران با بیان اینکه عملکرد بنادر نوشهر و فریدونکنار از تجهیزات و امکانات مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالا برخوردارند. تجار و بازرگانان و دیگر فعالان حوزه صادرات و واردات می‌توانند با استفاده از ظرفیت‌های موجود در این بنادر و بهره‌گیری از مزایا و ویژگی‌های منحصربه‌فرد صنعت حمل و نقل دریایی، موجبات رشد و شکوفایی اقتصادی منطقه و کشور را فراهم کنند.

راه‌آهن همدان-سنندج امروز با حضور رئیس جمهور افتتاح می‌شود

بر اساس اعلام مسئولان شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل، امروز یازدهم آبان‌ماه مسیر ریلی همدان-سنندج با حضور رئیس‌جمهور افتتاح شده و آغاز به‌کار می‌کند. مسیر ریلی همدان-سنندج که با احتساب خطوط ایستگاهی حدود ۱۷۸ کیلومتر ریل‌گذاری شده است، با هزینه ۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان و به ارزش روز ۱۵ هزار میلیارد تومان در سه قطعه و یک خط اجرا شده است.

این مسیر در ادامه پروژه ریل‌گذاری غرب به شرق برای جابه‌جایی کالا تا مرز باشماق و اتصال خطوط ریلی غرب کشور به شبکه ریلی سراسری از طریق همدان و تهران می‌تواند تولیدات کارخانجات و صنایع منطقه نقش بسزایی داشته باشد. حداکثر سرعت مجاز در این طرح برای جابه‌جایی مسافر، ۱۶۰ کیلومتر و برای جابه‌جایی بار ۱۲۰ کیلومتر است.

رفع مشکل ۲ هزار مسکن مهر صفادشت

حسین جنتی مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران در حاشیه بازدید میدانی از مسکن مهر صفادشت گفت: بازدید مدیرکل راه و شهرسازی استان تهران دو هدف داشت، نخست رفع مشکلات باقیمانده در برخی واحدهای سایت مسکن مهر صفادشت و دوم تأمین زمین برای پروژه‌های جدید نهضت ملی مسکن در صفادشت و ملارد، که در همین راستا اداره کل راه و شهرسازی استان تهران به همراه بنیاد مسکن اقداماتی آغاز کرده‌اند. وی افزود: در مسکن مهر صفادشت ملارد از سال ۸۹ تاکنون ۱۲ هزار واحد تحویل متقاضیان شده است که نزدیک به دو هزار واحد آن مشکل داشت.

۱۸۱ بیشترین خانه‌های خالی را دارند. همچنین بیمه ایران ۱۷۸ واحد خالی را تحت تسلط دارد. براساس سرشماری سال ۹۵ حدود ۲٫۶ میلیون خانه خالی در کشور شناسایی شده است که تخمین زده می‌شود در حال حاضر تعداد واحدهای خالی بیشتر شده باشد. شاخص خانه خالی در همه کشورهای دنیا ۵ درصد است، این رقم برای ایران حدود ۱۰ درصد یعنی ۵ درصد بیشتر از میانگین دنیا و معادل حدود ۱۲ میلیون خانه خالی است. از این تعداد خانه شناسایی شده طبق قانون روستاها و شهرهای زیر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت مشمول مالیات بر خانه‌های خالی نیستند.

بر اساس طرح ساماندهی بازار مسکن و اجاره، شهرداری‌ها برای سازگار شناسایی واحدهای خالی در شهرهای ملزم به همکاری با مجریان قانون شده‌اند، به همین دلیل شناسایی واحدهای خالی سرعت گرفته است. فعالان حوزه مسکن معتقدند اخذ مالیات از خانه‌های خالی به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای کنترل بازار مسکن به شمار می‌رود که این طرح بعد از گذشت چند سال امسال به‌صورت جدی به مرحله اجرایی رسیده که همین امر می‌تواند زمینه‌ساز بهبود وضعیت قیمت‌ها در بازار مسکن شود. شناسایی واحدهای خالی همکاری تمامی دستگاه‌ها از جمله سازمان ثبت احوال و اسناد کشور، شهرداری‌ها، وزارت نیرو، سازمان امور مالیاتی را نیاز دارد.

اجرای قوانین مرتبط با ساماندهی بازار مسکن همزمان با افزایش ساخت و ساز در قالب نهضت ملی مسکن، باعث شده روند فعالیت‌های بازار مسکن از التهاب قیمتی و سودگری به سمت ثبات پیش برود. آخرین آمار مربوط به قیمت مسکن در شهر تهران تورم منفی مسکن در تابستان را نشان می‌دهد. به گفته سیداحسان خاندوزی سخنگوی اقتصادی دولت، ترمز رشد قیمت در بازار مسکن کشیده شده است و در پنج ماه منتهی به شهریور ماه امسال کاهش ۴۶ واحد درصدی تورم مسکن را تجربه کردیم. تورم نقطه به نقطه شهریورماه هم نسبت به قله قیمتی که در اردیبهشت امسال داشتیم و این میزان را در اردیبهشت نسبت به سال قبل با ۱۲ درصد رشد مواجه کرد، به کاهش ۴۶ واحد درصدی رسانده است.

سخنگوی اقتصادی دولت با بیان اینکه درخواست ما از مجلس این است که نهایی شدن قانون مالیات بر سودگری را در اولویت قرار دهند، تصریح کرد: همواره بخشی از پیشران‌های افزایش قیمت در بخش دارایی‌ها بویژه در حوزه مسکن، سودگری‌های بازار مسکن بوده است. با توجه به تدابیر ماه‌های اخیر مبنی بر اینکه از ابزارهای تنظیمی برای تنظیم سودگری‌ها و کاهش و تعدیل سفته‌بازی در بازار مسکن استفاده کنیم، وضعیت بهتر شده است.



آخرین وضعیت شناسایی خانه‌های خالی

شناسایی خانه‌های خالی بخشی از برنامه ساماندهی بازار مسکن است که از ابتدای امسال آغاز شده است



با اجرای ساماندهی بازار مسکن و اجاره، شناسایی واحدهای خالی سرعت گرفت طوری که در شهرهایی مانند پردیس و پزند که دهها واحد خالی بخصوص واحدهای مسکن مهر در این دو شهر احکار شده بود، مالکان واحدهای خالی را برای فروش یا اجاره به بازار عرضه کردند. اجرای این برنامه در کنار سایر برنامه‌های ساماندهی، توانست قیمت مسکن در این شهرها را به ثبات برساند و بعد از آن قیمت‌ها کاهش یابد. در خصوص آخرین اقدامات صورت گرفته برای اجرای قانون شناسایی واحدهای خالی، ابوالفضل نوروزی، سرپرست دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده که حدود ۶٫۵ میلیون سرپرست خانوار به سامانه املاک و اسکان مراجعه کردند و ۴٫۲ مالکیت در سامانه ملی املاک و اسکان خوداظهاری شده است و با توجه به مفاد قانونی، ۵۷۰ هزار خانه خالی شناسایی شد که عموماً مالکان آنها بیش از ۲ خانه خالی داشته‌اند. سال ۱۴۰۱ حدود ۱۸ هزار خانه خالی به سازمان امور مالیاتی معرفی شده و تاکنون هم به ۴ میلیون نفر پیامک ارسال شده، اما ارسال این پیامک‌ها به معنای خالی بودن این واحدها نیست بلکه به عنوان هشدار به مالکان آنها بوده است.

در طول اجرای قانون مالیات بر خانه‌های خالی از سال ۱۴۰۰ تاکنون ۵۷۰ هزار واحد مسکونی خالی شناسایی شده که از این تعداد ۱۸۳ هزار ملک در بازار عرضه شده است. براساس اطلاعات آماری وزارت راه و شهرسازی تعداد مراجعه‌کنندگان به سامانه ملی املاک و اسکان در یک ماه گذشته یک میلیون نفر افزایش داشته و تعداد خوداظهاری اقامت از متوسط روزانه ۵ هزار مورد به ۲۵ هزار مورد رسیده است.

بر اساس این گزارش مالیات بخش عمده‌ای از این واحدهای مسکونی توسط سازمان مالیات اخذ می‌شود که به گفته مسئولان در حوزه مالیات تا به امروز هم اقدامات خوبی با همکاری وزارت راه و شهرسازی انجام شده و توانسته‌اند تعداد زیادی از واحدهای مسکونی خالی حقوقی که شامل بانک‌ها و سایر دستگاه‌ها می‌شوند را شناسایی کنند. آمار وزارت راه و شهرسازی نشان می‌دهد بانک‌ها، مالک بیشترین تعداد واحدهای خالی هستند. به گفته مدیرکل حسابرسی سازمان امور مالیاتی بانک مسکن با هشت هزار خانه خالی، بانک سپه با ۲ هزار و ۶۰۰ خانه خالی، بانک ملت با ۵۸۳ خانه خالی، بانک صادرات با ۲۷۸ خانه خالی و بانک پاسارگاد با

شناسایی واحدهای خالی سرعت گرفت طوری که در شهرهایی مانند پردیس و پزند دهها واحد خالی بخصوص واحدهای مسکن مهر در این دو شهر احکار شده بود، مالکان واحدهای خالی را برای فروش یا اجاره به بازار عرضه کردند. اجرای این برنامه در کنار سایر برنامه‌های ساماندهی، توانست قیمت مسکن در این شهرها را به ثبات برساند و بعد از آن قیمت‌ها کاهش یابد. در خصوص آخرین اقدامات صورت گرفته برای اجرای قانون شناسایی واحدهای خالی، ابوالفضل نوروزی، سرپرست دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی اعلام کرده که حدود ۶٫۵ میلیون سرپرست خانوار به سامانه املاک و اسکان مراجعه کردند و ۴٫۲ مالکیت در سامانه ملی املاک و اسکان خوداظهاری شده است و با توجه به مفاد قانونی، ۵۷۰ هزار خانه خالی شناسایی شد که عموماً مالکان آنها بیش از ۲ خانه خالی داشته‌اند. سال ۱۴۰۱ حدود ۱۸ هزار خانه خالی به سازمان امور مالیاتی معرفی شده و تاکنون هم به ۴ میلیون نفر پیامک ارسال شده، اما ارسال این پیامک‌ها به معنای خالی بودن این واحدها نیست بلکه به عنوان هشدار به مالکان آنها بوده است.

در طول اجرای قانون مالیات بر خانه‌های خالی از سال ۱۴۰۰ تاکنون ۵۷۰ هزار واحد مسکونی خالی شناسایی شده که از این تعداد ۱۸۳ هزار ملک در بازار عرضه شده است. براساس اطلاعات آماری وزارت راه و شهرسازی تعداد مراجعه‌کنندگان به سامانه ملی املاک و اسکان در یک ماه گذشته یک میلیون نفر افزایش داشته و تعداد خوداظهاری اقامت از متوسط روزانه ۵ هزار مورد به ۲۵ هزار مورد رسیده است.

تأمین مالی زیرساخت‌ها برای توسعه به‌کارگیری خودروهای برقی

پرهزینه هستند (حدود ۱۲ هزار دلار آمریکا به ازای خرید هر وسیله نقلیه). علاوه بر این، با توجه به اینکه وسایل نقلیه برقی گرانقیمت بوده و عمدتاً توسط مصرف‌کنندگان با درآمد بالاتر خریداری می‌شوند، این یارانه‌ها کارایی چندانی ندارند، در نتیجه نمی‌توان یارانه‌ها را یک رویه کارآمد برای کشورهای با درآمد کم و متوسط در نظر گرفت.

۲. سیاست‌های بودجه‌ای
سیاست بودجه‌ای در وهله نخست به موازنه یارانه پرداختی به سوخت‌های فسیلی و انرژی مصرف سوخت‌های فسیلی مالیات و عوارض دریافت می‌کنند، کنار به سمت حمل‌ونقل برقی به کاهش درآمد مالیاتی حاصل از حمل‌ونقل خواهد انجامید. می‌توان انتظار داشت که این تغییر موجب وخیم‌تر شدن وضعیت بودجه این کشورها شود. در مقابل برای کشورهای

که به بخش برق یارانه اعطا می‌کنند، این گذار ممکن است به ثبات مالی شرکت‌های برق که در حال حاضر وضعیت مخاطره‌آمیزی در بسیاری از کشورهای با درآمد کم و متوسط دارند آسیب جدی وارد کند، بویژه اگر شرکت‌های مزبور برای برق را کمتر از قیمت تمام شده دریافت کنند.

۳. تأمین مالی زیرساخت‌ها
نیازهای سرمایه‌گذاری مرتبط با گذار به حمل‌ونقل برقی بسیار گسترده و قابل توجه هستند. به طور کلی برای حمایت از تحقق حمل‌ونقل برقی به دو نوع سرمایه‌گذاری نیاز است: نخستین مورد هزینه سرمایه مرتبط با خرید وسایل نقلیه برقی است که در حال حاضر قابل توجه بوده اما می‌توان انتظار داشت که در طول زمان نسبت به خودروهای احتراقی به

پرهزینه هستند (حدود ۱۲ هزار دلار آمریکا به ازای خرید هر وسیله نقلیه). علاوه بر این، با توجه به اینکه وسایل نقلیه برقی گرانقیمت بوده و عمدتاً توسط مصرف‌کنندگان با درآمد بالاتر خریداری می‌شوند، این یارانه‌ها کارایی چندانی ندارند، در نتیجه نمی‌توان یارانه‌ها را یک رویه کارآمد برای کشورهای با درآمد کم و متوسط در نظر گرفت.

۲. سیاست‌های بودجه‌ای
سیاست بودجه‌ای در وهله نخست به موازنه یارانه پرداختی به سوخت‌های فسیلی و انرژی مصرف سوخت‌های فسیلی مالیات و عوارض دریافت می‌کنند، کنار به سمت حمل‌ونقل برقی به کاهش درآمد مالیاتی حاصل از حمل‌ونقل خواهد انجامید. می‌توان انتظار داشت که این تغییر موجب وخیم‌تر شدن وضعیت بودجه این کشورها شود. در مقابل برای کشورهای

که به بخش برق یارانه اعطا می‌کنند، این گذار ممکن است به ثبات مالی شرکت‌های برق که در حال حاضر وضعیت مخاطره‌آمیزی در بسیاری از کشورهای با درآمد کم و متوسط دارند آسیب جدی وارد کند، بویژه اگر شرکت‌های مزبور برای برق را کمتر از قیمت تمام شده دریافت کنند.

۳. تأمین مالی زیرساخت‌ها
نیازهای سرمایه‌گذاری مرتبط با گذار به حمل‌ونقل برقی بسیار گسترده و قابل توجه هستند. به طور کلی برای حمایت از تحقق حمل‌ونقل برقی به دو نوع سرمایه‌گذاری نیاز است: نخستین مورد هزینه سرمایه مرتبط با خرید وسایل نقلیه برقی است که در حال حاضر قابل توجه بوده اما می‌توان انتظار داشت که در طول زمان نسبت به خودروهای احتراقی به

گزارش

قانون مالیات بر خانه‌های خالی از سال ۱۳۹۵ برای اجرا به دولت ابلاغ شده بود، اما به دلیل عدم توجه به راه‌اندازی سامانه ملی املاک و اسکان، این قانون مسکوت مانده بود. با تأکید دولت سیزدهم بر اجرای قانون و همچنین در راستای افزایش عرضه مسکن به بازار، اجرای مالیات بر خانه‌های خالی از سال ۱۴۰۰ در قانون بوده قرار گرفت، امسال نیز در طرح ساماندهی بازار مسکن و اجاره، شناسایی واحدهای خالی به عنوان بخش مهمی از این برنامه دیده شد. هدف از شناسایی واحدهای خالی، ترغیب مالکان به عرضه این واحدها به بازار است تا مجبور به پرداخت مالیات خانه‌های خالی نباشند. دولت همواره اعلام کرده است که هدف از شناسایی خانه‌های خالی و معرفی آنها به سازمان امور مالیاتی درآمدزایی نیست بلکه هدف اصلی آن است که این واحدها به بازار مسکن تزریق شود.

با اجرای ساماندهی بازار مسکن و اجاره،

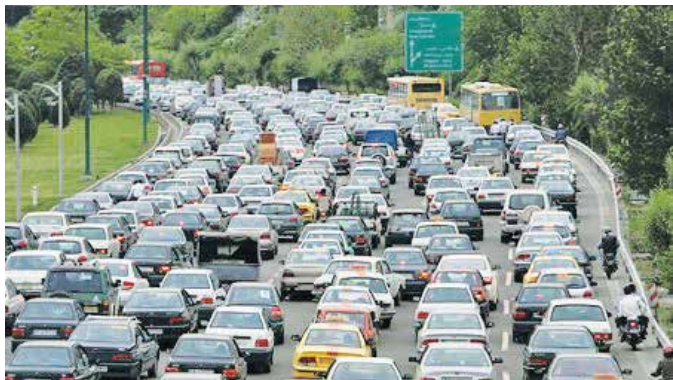
یادداشت



مهدی محرمی
پژوهشگر مؤسسه مطالعات
و پژوهش‌های بازرگانی

گذار از صنعت خودروهای احتراقی به برقی و توسعه کاربرد خودروهایی با انرژی‌های نو، نیازمند مجموعه‌ای از ملاحظات اقتصادی است که می‌توان آنها را در سه بخش «ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده»، «سیاست‌های بودجه‌ای و یارانه‌ای» و «تأمین مالی زیرساخت‌ها» طبقه‌بندی کرد. بدیهی است توسعه به‌کارگیری خودروهای نیازمند تدبیر و اقداماتی پیش‌دستانه در این حوزه است:

۱. ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده
تا زمانی که وسایل نقلیه برقی به برابری هزینه خرید با خودروهای احتراقی برسند، هزینه‌های خرید بالاتر مانع پذیرش آنها خواهد بود. در بسیاری از کشورهای اضافه قیمت خودروهای برقی تنها ۱۰ درصد در درآمد ناخالص ملی سرانه را تشکیل می‌دهد. این امر حاکی از آن است که می‌توان این خودروها را با اعمال شیوه‌های تأمین مالی، مقرون به صرفه کرد. با این حال در تعداد قابل توجهی از کشورها، اضافه قیمت خودروهای برقی بسیار بالاست (بین ۲۰ تا ۵۰ درصد درآمد ناخالص ملی سرانه) که به طور بالقوه یک مانع برای بسیاری از مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود. بسیاری از کشورها با درآمد بالاتر تلاش کرده‌اند هزینه‌های سرمایه‌ای بالاتر را با یارانه خرید خودرو جبران کنند، هرچند این یارانه‌ها بسیار



خدمات را از مالکیت ناوگان جدا می‌کند و شرکت برق به مالک دارایی و سرمایه‌گذار تبدیل می‌شود که اتوبوس‌ها را به ایراتورها اجاره می‌دهد. استفاده از مدل‌های «حمل‌ونقل به‌عنوان یک سرویس» در زمینه وسایل نقلیه برقی بار هزینه‌های سرمایه‌ای بالا را به شرکت‌هایی که دسترسی آسان‌تری به اعتبارات دارند منتقل کرده و بدین ترتیب مصرف‌کنندگان می‌توانند به صورت تدریجی به ازای هر سفر یا از طریق اشتراک ماهانه هزینه‌ها را تقبل کنند.

• با گذار به حمل‌ونقل الکتریکی و باطبیع افزایش تقاضا برای برق، قیمت‌گذاری دقیق برق بویژه در ساعات پیک شارژ خودروهای الکتریکی حائز اهمیت خواهد بود. این مسأله از دو جنبه موضوعیت دارد: نخست از حیث «سیاست‌های بودجه‌ای» چراکه در ایران به واسطه پرداخت یارانه به بخش برق مصرفی، قیمت برق باید به گونه‌ای تعیین شود که علاوه بر تأمین مالی یارانه‌های اعطایی، هزینه سرمایه‌گذاری در شبکه برق را نیز جبران کند. دوم از منظر مدیریت صحیح تقاضای مصرف‌کننده و رعایت الگوی

صفر کاهش باید. مورد دوم زیرساخت شارژ مورد نیاز برای پشتیبانی از وسایل نقلیه برقی است که طیف وسیعی از امکانات، از شارژرهای خصوصی واقع در منازل و ادارات گرفته تا ایستگاه‌های شارژ عمومی در جاده‌ها تا ترتیبات تخصصی شارژ در ترمینال‌های اتوبوس را شامل می‌شود. با وجود تفاوت قابل توجه در میزان نیاز سرمایه‌گذاری در کشورهای مختلف، رقمی در حدود ۰٫۲۵ درصد تولید ناخالص داخلی در سال برای این مهم قابل پیش‌بینی است.

• از نظر «ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده» آنچه برای کشورهای با درآمد کم و متوسط نظیر ایران می‌تواند مقرون به صرفه‌تر و مقیاس‌پذیرتر باشد، توسعه مکانیسم‌های تأمین مالی برای مصرف‌کنندگان است تا بتوانند هزینه‌های سرمایه‌ای بالای وسایل نقلیه برقی را در طول زمان تقسیت کنند. این مکانیسم‌ها می‌تواند شامل خطوط اعتباری مصرف‌کننده یا مدل‌های لیزینگ خودرو (یا باتری) شود. به‌عنوان مثال در هند، دولت یک طرح تضمین اعتباری فرست لاس را به مؤسسات مالی ارائه نموده تا بدین ترتیب میزان دسترسی به اعتبارات بانک‌های تجاری را با نرخ‌های ترجیحی برای خرید خودروهای برقی افزایش دهد. همچنین لیزینگ خودروهای برقی می‌تواند زمینه مالکیت وسایل نقلیه برقی را تسهیل کند. این مدل در چین، هند، تایلند و به‌طور فزاینده‌ای در آفریقا مشاهده شده است. طرح‌های لیزینگ مشابهی نیز برای افزایش جذابیت اتوبوس‌های برقی معرفی شده‌اند. در کشور شیلی مدل کسب‌وکار برای اتوبوس‌های برقی به این شکل است که ارائه