اولین روزنامه سهامداری ایران (خبرنگاران و کارکنان)

صمت
صنعت معدن تجارت

پنجشنبه
• ۱۸ دی ۱۳۹۹
• ۲۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۲
• ۷ ژانویه ۲۰۲۱

• سال سی‌ویکم دوره جدید شماره ۱۷۰۱ • پیاپی ۳۰۱۹ • ۴ صفحه • قیمت: ۲۰۰۰ تومان

www.smtnews.ir - http://Telegram.me/smtnews



آثار پیروزی جنگ اقتصادی سال ۹۸ پدیدار شد

رئیس جمهور با بیان اینکه سال ۹۷ جنگ تحمیلی اقتصادی بر ما تحمیل شد، گفت: اما با ایستادگی، صبر و مقاومت مردم، سال ۹۸ آثار پیروزی بر این جنگ پدیدار شد.

حسن روحانی رئیس جمهور در جلسه هیات دولت با اشاره به سالگرد ۱۹ دی ۵۶، گفت: در ایام قیام مردم قم در ۱۹ دی سال ۵۶ هستیم. در ۱۷ دی با مقاله اهانت آمیز به رهبر انقلاب اسلامی و مرجع تقلید شیعیان یعنی حضرت امام خمینی(ره) در یکی از روزنامه‌ها و حرکتی که در ۱۸ دی در قم به‌وجود آمد و در ۱۹ دی ادامه یافت و به کشتار خونین مردم منتهی شد.

۲

سودجویان با هوای پاک هم سر شوخی دارند

مقصران آلودگی هوا

۳



عکس: آیدا فریدی

یادداشت



راه‌های کوتاه و میان‌مدت حل معضل آلودگی هوا
۳

چهره‌ها



پس از ممنوعیت یک مسافر هم از انگلیس نداشتیم
۲



افزایش وام مسکن جدی شد
۲



بازنشستگی قالی‌بافان با ۱۵ سال بیمه
۴



هیچ مسافری از مبدا لندن را نمی‌پذیریم
۴



تمدید مجوز صادرات مواد شوینده تا پایان سال
۴

گزارش‌های روز

چالش جدی سیستم مالیاتی در اقتصاد دیجیتال
۴

تغییر بزرگ به نفع کارگران در راه است
۴

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

شهرداری قم در نظر دارد موضوع پروژه‌های مشروحه ذیل را با مشخصات و شرایط کلی زیر از طریق مناقصه عمومی یک مرحله‌ای به شرکت‌های واجد شرایط واگذار نماید.

شرح مختصر پروژه:

ردیف	موضوع مناقصه	برآورد کل (ریال)	مدت قرارداد	مبلغ تضمین فرایند ارجاع کار (ریال)	مبلغ خرید اسناد مناقصه (ریال)	توضیحات
۱	ساماندهی توقفگاه مرکزی سازمان اتوبوسرانی	۸،۱۰۹،۴۹۷،۰۹۶	۱۲ ماه	۴۰۵،۵۰۰،۰۰۰	۲،۰۰۰،۰۰۰	داشتن رتبه ۵ ابنیه از سازمان برنامه و بودجه الزامی است
۲	ساماندهی توقفگاه شهید زین‌الدین سازمان اتوبوسرانی	۱۱،۳۴۹،۶۰۸،۷۵۳	۱۲ ماه	۵۶۷،۵۰۰،۰۰۰	۲،۰۰۰،۰۰۰	داشتن رتبه ۵ ابنیه از سازمان برنامه و بودجه الزامی است
۳	خرید چهار دستگاه خودرو برقی مسافربر ۱۵ نفره و چهار دستگاه خودرو برقی باری	۱۴،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۲ ماه	۷۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۲،۰۰۰،۰۰۰	-

شرایط:

- متقاضیان محترم می‌توانند از طریق مراجعه به سامانه مناقصه‌گران شهرداری قم به نشانی http://Peyman.Qom.ir نسبت به خرید اسناد اقدام نمایند.
- ارایه گواهینامه صلاحیت ایمنی وزارت تعاون،کار و رفاه اجتماعی برای مناقصه ردیف‌های ۱ و ۲ الزامی می‌باشد.
- سپرده شرکت در فرایند ارجاع کار مناقصه فوق‌الذکر مطابق جدول بالا و می‌بایست به نام شرکت‌کننده و به صورت۱- ضمانت‌نامه بانکی ۲- مطالبات بلوکه شده تائید شده(از شهرداری قم) ۳- واریز وجه نقد به حساب نزد بانک شهر به شماره شبا: IR ۰۷۰۶۱۰۰۰۰۰۰۰۱۰۰۳۰۰۴۳۰۰۵۴- به نام شهرداری قم می‌باشد.
- برندگان اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند ضمانت شرکت در مناقصه آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.
- شهرداری در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.
- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه موجود می‌باشد.
- طبق اسناد به مناقصه ردیف‌های ۱ و ۲ و ۳ پیش‌پرداخت و به مناقصه ردیف‌های ۱ و ۲ تعدیل نیز تعلق می‌گیرد.
- **مهلت خرید اسناد مناقصه:** تا ۱۰ روز پس از انتشارآگهی نوبت دوم می‌باشد.
- **مهلت ارائه پیشنهاد قیمت:** تا ۱۱ روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم می‌باشد.
- نحوه پرداخت قرارداد در اسناد مناقصه موجود می‌باشد.
- مبلغ پیشنهادی می‌بایست از حیث مبلغ مشخص، معین و بدون ابهام بوده و در پاکت لاک و مهر شده تسلیم گردد.
- مناقصه‌گران مکلف‌اند کلیه اسناد و مدارک را امضاء کرده و به همراه پیشنهاد قیمت ارائه نمایند. امضاء اسناد و مدارک به منزله قبول تمامی شرایط می‌باشد.
- هزینه درج آگهی‌ها بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.
- جهت پاسخگویی به سوالات تخصصی اداره کل حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری قم: ۰۲۵-۳۶۱۰۴۶۶۱ وپاسخگویی به سوالات‌عمومی و قراردادی با امور برنامه‌ریزی و هماهنگی معاونت حمل‌ونقل و ترافیک با شماره تلفن ۰۲۵-۳۶۱۰۴۷۸۶ تماس بگیرید.
- **محل تحویل پاکات:** قم- بلوار امام موسی صدر- ساختمان شهرداری مرکز-بلوک A -طبقه ششم -اداره حراست و امور محرمانه

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۳۹۹/۱۰/۱۷ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۳۹۹/۱۰/۱۸

اداره کل ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری قم

هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

آگهی موضوع ماده ۳ قانون و ماده ۱۳ آئین نامه قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی و اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی

برابر رای شماره ۱۳۹۹۶۰۳۰۱۰۷۸۰۰۱۳۱۳ مورخ ۹۹/۸/۷ هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقر در واحد ثبتی حوزه ثبت ملک یافت آباد تهران تصرفات مالکانه بلامعارض متقاضی آقای بهرام عباسی برزلیقی فرزند جهانگیر بشماره شناسنامه ۱۲ صادره از ترکمانچای در ششدانگ یک قطعه زمین با بنای احداثی در آن به مساحت ۱۲۰ مترمربع در قسمتی از پلاک ۱۴۱۴۴ فرعی از ۲ اصلی مفروز و مجزی شده از پلاک ۸۷۳۷ فرعی از ۲ اصلی واقع در بخش۱۲ تهران خریداری از مالک رسمی آقای پرویز مخصوص آبکنار محرز گردیده است. لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت متقاضی اعتراضی داشته باشند میتوانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید، ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض، دادخواست خود را به مراجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور و عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد. تاریخ انتشار نوبت اول: ۹۹/۱۰/۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۹۹/۱۰/۱۸ (شناسه آگهی۱۰۶۵۰۷۳)

م/۱۶۱۶۶ الف

رئیس ثبت اسناد و املاک یافت آباد - بهروز جشان

www.Gostaresh.news



آخرین اخبار و تازه ترین تحلیل ها را در پایگاه خبری «گسترش نیوز» دنبال کنید

تحلیل روز

بانک جهانی از بهبود وضعیت اقتصاد ایران خبر داد

در گزارش بانک جهانی، رشد اقتصادی ایران نسبت به برآورد قبلی بهبود یافته است. به گزارش ایسنا، بانک جهانی با انتشار گزارشی به بررسی چشم انداز اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۱ و برآورد وضعیت اقتصادی در سال گذشته پرداخت.

▣ پایان رکود اقتصادی ایران

اقتصاد ایران در سه سال گذشته همواره رشد منفی داشته است اما حتی با وجود کارزار فشار حداکثری دولت ترامپ و شیوع بالای کرونا در ایران که آن را به اصلی ترین کانون درگیر با کووید-۱۹ در منطقه خاورمیانه تبدیل کرده است، رشد اقتصادی منفی، طبق پیش بینی بانک جهانی پس از سه سال به پایان خواهد رسید و برای سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲، رشد اقتصادی ایران به ترتیب ۱.۵ و ۱.۷ درصد پیش بینی شده است. در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ رشد اقتصادی ایران به ترتیب منفی ۶ و ۶.۸ درصد بود.

▣ عملکرد بهتر از حد انتظار در سال ۲۰۲۰

طبق برآورد اولیه بانک جهانی، در سال ۲۰۲۰ رشد اقتصادی ایران منفی ۳.۷ درصد بوده است که این رشد نسبت به برآورد قبلی این نهاد ۱.۶ درصد بهتر بوده است. برای مقایسه، متوسط رشد اقتصادی جهان در این سال منفی ۴.۳ درصد و برای اقتصادهای پیشرفته به طور متوسط منفی ۵.۴ درصد بوده است. این اتفاق در حالی رخ می دهد که به گفته بانک جهانی، کرونا اقتصادهای منطقه خاورمیانه و شمال افریقا را به طور متوسط پنج درصد کوچک کرد و ایران اولین کشور منطقه بود که با موج همه گیری مواجه شد. در نتیجه شیوع کرونا بسیاری از کسب و کارها تعطیل یا با ظرفیت بسیار کمی به فعالیت مشغول شدند و کاهش شدید قیمت نفت در بازارهای جهانی نیز فشار زیادی به درآمدهای ارزی کشورهای منطقه زد.

▣ رشد اقتصادی از سر گرفته می شود

بانک جهانی در بخش دیگری از گزارش خود در خصوص ایران اعلام کرده است: انتظار می رود که روند رشد (مثبت) اقتصادی با احیای تقاضای مصرفی خانوارها و رشد بخش گردشگری از سر گرفته شود. این نهاد همچنین بر ضرورت سرمایه گذاری بیشتر در زیرساخت ها برای دستیابی به رشد بلندمدت تاکید کرده است.

▣ رشد اقتصادی کشورهای مختلف

همچنین بانک جهانی در برآورد جدید خود از چشم انداز اقتصاد جهانی پیش بینی کرد متوسط رشد اقتصادی جهان در سال جاری به مثبت چهار درصد برسد. به گفته این نهاد شیوع کرونا و تاخیر در توسعه واکسن باعث شد تا اقتصاد جهانی در سال قبل به طور متوسط ۴.۳ درصد کوچک شود. به گفته این نهاد، پیامدهای منفی همه گیری کرونا بر روی اقتصاد جهانی تا سال ها ادامه خواهد داشت و در صورت آغاز مجدد قرنطینه ها به طور گسترده در جهان در پی جهش های جدید ویروس کرونا، باید انتظار وخامت اوضاع را داشت.

بانک جهانی در گزارش خود از وضعیت اقتصادی جهان با اشاره به کاهش ۹۰ درصدی درآمد سرانه در برخی از کشورهای کمتر توسعه یافته، نسبت به افزایش محسوس فقر هشدار داده و افزوده است این مساله ممکن است منجر به شکل گیری تله فقر در برخی کشورها شود.

در ادامه وضعیت اقتصادی کشورهای منتخب آورده شده است:

۱- آمریکا

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۳.۶ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۳.۵ درصد

۲- منطقه یورو

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۷.۴ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۳.۶ درصد

۳- ژاپن

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۵.۳ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۲.۵ درصد

۴- چین

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: مثبت ۲ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۷.۹ درصد

۵- ارمنستان

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی هشت درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۳.۱ درصد

۶- جمهوری آذربایجان

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی پنج درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۱.۹ درصد

۷- روسیه

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی چهار درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۲.۶ درصد

۸- ترکیه

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: مثبت ۰.۵ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۴.۵ درصد

۹- عربستان

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۵.۴ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: دو درصد

۱۰- امارات

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۶.۳ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: یک درصد

۱۱- افغانستان

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۵.۵ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۲.۵ درصد

۱۲- پاکستان

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۱.۵ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: ۰.۵ درصد

۱۳- برزیل

برآورد رشد اقتصادی در سال ۲۰۲۰: منفی ۴.۵ درصد
رشد اقتصادی پیش بینی شده در سال جاری: سه درصد

آثار پیروزی جنگ اقتصادی سال ۹۸ پدیدار شد

رئیس‌جمهور با بیان اینکه سال ۹۷ جنگ تحمیلی اقتصادی بر ما تحمیل شد، گفت: اما با ایستادگی، صبر و مقاومت مردم، سال ۹۸ آثار پیروزی بر این جنگ پدیدار شد.

به‌گزارش پایگاه‌اطلاع رسانی دولت، حسن روحانی رئیس‌جمهور در جلسه هیات دولت با اشاره به سالگرد ۱۹ دی ۵۶، گفت: در ایام قیام مردم قم در ۱۹ دی سال ۵۶ هستیم. در ۱۷ دی با مقاله اهانت آمیز به رهبر انقلاب اسلامی و مرجع تقلید شیعیان یعنی حضرت امام خمینی(ره) در یکی از روزنامه‌ها و حرکتی که در ۱۸ دی در قم به‌وجود آمد و در ۱۹ دی ادامه یافت و به کشتار خونین مردم منتهی شد.

روحانی تاکید کرد: مردم در سال ۵۶، از آبان ماه که شهادت فرزند برومند امام خمینی(ره) مرحوم حاج آقا مصطفی خمینی در نجف اتفاق افتاد، یک حرکتی در سراسر ایران آغاز شد.

این حرکت آنچنان شدید بود که من در سخنرانی که در مسجد ارک برای ختم شهید حاج آقا مصطفی خمینی داشتم و آنجا پیشنهاد لقب و کلمه امام را برای مرجع عالیقدر، آیت الله خمینی مطرح کردم، تقریباً بلادرنگ همه مردم پذیرفتند یعنی این کلمه امام در هفته‌های بعد در تمام مجامع و مجالس از زبان مردم گفته می‌شد.

وی افزود: این نشانه عشق مردم و علاقه آنها نسبت به رهبر انقلاب و نهضت اسلامی بود. این حرکتی که در آبان آغاز شد و با کار احمقانه‌ای که رژیم در دی ماه با مقاله اهانت آمیز به امام انجام داد، شور و شوق جدیدی نهضت اسلامی پیدا کرد و ۱۹ دی درواقع سرآغازی برای حرکت مردم در برابر رژیم وابسته و فاسد آن زمان شد.

یعنی هم فساد، هم غیرقانونی بودن، هم وابسته بودن و هم غیر دینی و اسلامی بودن تمام دلایلی بود که مردم به خیابان‌ها آمدند.

▣ قیام ۱۹ دی قم منجربه چله‌های انقلاب شد

رئیس‌جمهور گفت: در ۱۹ دی قم در نهایت منتهی شد به ۲۹ بهمن تبریز یعنی چله قم در تبریز برگزار شد و این چله‌ها ادامه پیدا کرد.

در فروردین ۵۷ در یزد و به همین صورت تا ماجرای ۱۷ شهریور سال ۵۷، حرکت‌های مردم در تاسوعا و عاشورا و ایام محرم ادامه پیدا کرد. این حرکت یعنی مقاومت مردم و اراده آنها در برابر رژیم وابسته از دی ۵۶ آغاز شد و یک سال بعد یعنی در دی ۵۷ به ثمر نشست. دی ۵۷ همان ماهی بود که شاه مجبور به فرار شد و با فرار شاه معلوم بود که دیگر انقلاب پیروز شده است و این انقلاب در ماه بهمن به پیروزی نهایی خود رسید.

روحانی گفت: البته اصل نهضت از سال ۴۱ و ۴۲ شروع شده بود و اوجهایی در این سال‌ها داشتیم اما در این سال آخر، با یک سال ایستادگی، پشتکار و مبارزه بی‌امان، خداوند پیروزی را نصیب مردم کرد. کار دیگری که مردم انجام دادند در جنگ تحمیلی و در سال ۵۹ بود. آنجا هم یک جنگ شدید تحمیلی از سوی مزدوران ابرقدرت‌ها و با حضور خود ابرقدرت‌ها بر مردم تحمیل شد. ما یک سال بعد تقریباً شاهده نخستین پیروزی‌های بزرگ در این حرکت مردم بودیم.

وی ادامه داد: مادر مهر سال ۶۰ با عملیات ثامن الحجج و شکست حصر آبادان به این پیروزی رسیدیم.

بعد از آن ادامه پیدا کرد یعنی پیروزی رزمندگان ما در آذر ماه در منطقه بستان، سپس در فروردین ۶۱ در عملیات فتح المبین و تا خرداد ۶۱ که منتهی به آزادسازی خرمشهر شد. اینجا هم یک سال مقاومت شدید مردم در برابر یک تجاوز بیگانه، ما را در مسیر پیروزی قرار داد.

رئیس‌جمهور گفت: حرکت سوم مردم در سال ۹۷ است. سال ۹۷ جنگ تحمیلی اقتصادی بر مردم ما تحمیل شد و یک کسی که در راس یک قدرت بزرگ جهانی بود، آمد به صراحت مدعی شد که من باید نظام ایران را از طریق جنگ اقتصادی سرنگون کنم و آنچنان فشاری بر مردم وارد کنم، فشاری که در تاریخ بی‌نظیر باشد. این‌ها تعبیرات خودشان است.

روحانی تاکید کرد: فشاری که مدعی بودند تا ۲۲ بهمن ۹۷ نتیجه خواهد داد و شما خواهید دید که دیگر جشنی به نام جشن انقلاب نخواهد بود و فرش قرمز برای امریکا در خیابان‌های تهران پهن



می‌شود.

دیدید که مردم در این حرکت سوم باز با ایستادگی، مقاومت، صبر و پشتکار در همان یک سال به پیروزی رسیدند.

▣ آثار پیروزی جنگ اقتصادی

وی تصریح کرد: آثار پیروزی این جنگ در سال ۹۸ پدیدار شد یعنی در سال ۹۸ در اواخر فصل بهار، رشد تورم سیر نزولی را طی کرد و شرایط اقتصادی آرامش بهتری یافت و اگر آن روند ادامه داشت، ما در ۹۹ شرایط بسیار بهتری داشتیم اما در اواخر ۹۸ با کرونا مواجه شدیم و مشکل اقتصادی که برای همه دنیا پیش آمد، برای ما هم ایجاد شد.

رئیس‌جمهور گفت: اما در عین حال می‌بینیم که دولت در یک شرایط غیر عادی و در یک جنگ توانست کشور را به‌گونه‌ای اداره کند که هم فعالیت‌های تولیدی ادامه یابد، هم فعالیت‌های توسعه‌ای ادامه پیدا کند و هم زندگی مردم از یک شرایط سخت بتواند عبور کند.

▣ زندگی مردم سخت شد اما صف نبستند

روحانی گفت: البته زندگی مردم زندگی سخت شد، بالاخره ما در یک جنگ و محاصره شدید بین‌المللی بودیم و از همه طرف ما را محاصره کردند ولی در عین حال مردم صف نبستند، مردم برای پیدا کردن کالای اساسی از این خیابان به خیابان نرفتند، هرکجا می‌رفتند کالا بود و در اختیار مردم قرار داشت البته یک مقدار به خاطر شرایط جنگ، یک مقدار به دلیل بی‌انصافی برخی افرادی که در زمینه فعالیت اقتصادی کار می‌کردند و یک مقدار هم در زمینه مدیریت‌ها که ما باید کار بیشتری انجام می‌دادیم، قیمت‌ها زیاد بود.

همه این عوامل دست به‌دست هم دادند و مردم در سختی و فشار بودند ولی در عین حال دولت در این زمینه اقدامات خود را انجام داد.

وی تاکید کرد: دولت در هر مقطعی آمد و یک کمکی را برای اقشار آسیب‌پذیر اضافه کرد. ما از آبان سال ۹۸ یک بسته حمایتیِ معیشتیِ ماهیانه برای ۶۰ میلیون نفر مقرر کردیم و همین طور هم ادامه دارد. ما در شرایط کرونا بسته‌های حمایتی متعددی را مقرر کردیم.

در یک چند ماه برای ۳ میلیون نفری که خیلی در شدت بودند و بسته‌های حمایتی برایشان قرار دادیم، بعد از آن وام در اختیار بانک‌ها قرار دادیم و به مردم وام دادیم.

رئیس‌جمهور گفت: در این اواخر هم دیدید که یک بسته حمایتی برای ۳۵ میلیون نفر مقرر کردیم.

دولت در همه این مقاطع نخستین هدفش این بود که اقشار آسیب پذیر در این جنگ، به سختی اما با حداقل‌ها بتوانند زندگی کنند. البته دولت فعالیت‌های عمرانی و توسعه‌ای خود را ادامه داده است.

روحانی گفت: شما می‌بینید که ما هر هفته و هر روز در سه سال اخیر، افتتاح داشتیم.

یک رسانه خارجی خیلی عصبانی شده بود که من گفتم در این دولت بیش از دولت‌های قبل به اقشار اسیب پذیر رسیدگی کردیم.

آن مجری خارجی بر سر و سینه می‌زد که از کجا و چطور؟ از همین جا که در این دولت با همه فشار و با همه جنگی که وجود داشته است، ما در زمینه آب، برق، ارتباطات، راه، بهداشت و آموزش برای روستاهای دور افتاده کارهای زیادی کردیم.

وی تصریح کرد: در همین هفته‌ای که گذشت ۱۳۷ روستای ما به شبکه آب سالم پایدار متصل شد.

در طول این ۷ سال و چند ماه بیش از ۱۲ هزار روستای ما به شبکه آب سالم پایدار متصل شده است. قبلا هم من گفتم که برای یک جمعیت ۸ میلیون در این دولت آب سالم در اختیارشان قرار گرفته است.

قبل از این دولت یعنی در سال ۹۲ حدود ۹۰۰ هزار نفر از روستائیان ما دارای آب سالم پایدار بودند و در پایان این دولت، این عدد به ۱۰ میلیون روستایی می‌رسد.

معاون سازمان هواپیمایی تاکید کرد:

پس از ممنوعیت یک مسافر هم از انگلیس نداشتیم



سعید نمکی



ابوالقاسم جلالی

در پی تایید شدن ورود کرونای انگلیسی به کشور از سوی وزیر بهداشت انتقاداتی درباره نبود نظارت مناسب روی پروازها و ورود مسافران به عنوان عامل شیوع این ویروس جدید مطرح شد اما معاون سازمان هواپیمایی کشوری این ادعاها را رد می‌کند. به گزارش ایسنا، سعید نمکی، وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اعلام کرد: نخستین مورد کووید ۱۹ موتاسیون یافته انگلیسی را در یک هموطن که از انگلیس آمده بود و بعد از مدتها رصد، پیدا کردیم. وی در یکی از بیمارستان‌های خصوصی بستری بود و پس از بررسی‌های مکرر، تست کووید ۱۹ وی از نوع موتاسیون یافته تایید شد. در چنین شرایطی برخی از مردم در فضای مجازی مدعی شدند که دوباره نبود نظارت مناسب روی پروازها و ورود مسافران از طریق این کشور کرونای جدید را به ایران وارد کرده است و مسئولان باید پاسخگو باشند.

ابوالقاسم جلالی معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری در این باره به ایسنا گفت: گرچه ورود ویروس کرونای انگلیسی به ایران از سوی وزیر بهداشت تایید شده اما این مسئله ارتباطی با ایرلاین‌ها و شرکت‌های هواپیمایی ندارد چرا که دقیقاً از روزی که وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اعلام کرد، جلوی پروازهای انگلستان را گرفتیم و هیچ مسافری از آن روز به بعد اجازه ورود به کشور را نداشته است. وی افزود: از تاریخ مذکور تاکنون همه پروازهای ایرلاین‌های داخلی و خارجی از انگلستان و به این کشور را ممنوع اعلام کردیم و با قاطعیت می‌توانیم بگوییم حتی به یک نفر هم اجازه ورود به کشور از طریق انگلستان را ندادیم. معاون سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به اینکه از همان روزهای نخست وزارت بهداشت به دنبال فهرسته افرادی بود که پیش از اعلام ممنوعیت از طریق انگلستان به ایران وارد شده بودند، گفت: پروازهای مستقیم یا غیر مستقیم و داخلی یا خارجی برای ما تفاوتی نداشت و جلوی همه آنها را گرفتیم چرا که سلامت مردم برای ما اهمیت دارد اما نمی‌دانیم این مسافر چگونه وارد کشور شده است. البته وزیر بهداشت در اظهارات خود نیز این مسئله را تایید کرد که تخلفی در ورود این مسافر صورت نگرفته است، وی در این باره گفت: حال این فرد درحال‌حاضر خوب است و خوشبختانه از آن جایی که از روز اول بسیار هوشیار و آگاه بودند، با اینکه با pcr منفی وارد کشور شده بودند، بین همراهان و خانواده شان کاملا خود را ایزوله کرده و هیچ ایاب و ذهاب به هیچ جای مشکوک نداشتند، تمام اطرافیان این فرد ارزیابی شدند و خوشبختانه رد و نشانی از این ویروس را در نزدیکان و خانواده شان پیدا نکردیم.

افزایش وام مسکن جدی شد

در حالی که افزایش بی‌سابقه نرخ مسکن طی دو سال گذشته، اثرگذاری وام مسکن در خرید را به شدت کاهش داده، امروز قرار است مسئولان درباره افزایش مبلغ این وام تصمیم‌گیری کنند.

معاون مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی دیروز از برگزاری نشستی میان مسئولان این معاونت با مسئولان بانک مرکزی برای بررسی موضوع افزایش سقف تسهیلات خرید و ساخت مسکن خبر داد. خبرگزاری مهر هفته گذشته در گزارشی از احتمال افزایش سقف تسهیلات خرید مسکن خبر داده بود. وزارت راه و شهرسازی در دو سال اخیر همواره سیاست تقویت سمت عرضه (ساخت‌وساز) و بانک تخصصی این بخش نیز سیاست افزایش سقف تسهیلات ساخت مسکن را در دستور کار داشته است.

معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: با توجه به پیشنهادهای متعددی که مطرح شده و با توجه به ضریب پوشش تسهیلات برای رقم کل ساخت، جلسات کارشناسی و بین دستگاهی متعددی برگزار شد که برای افزایش آن رقم، فردا در جلسات بانک مرکزی در این خصوص تصمیم‌گیری خواهد شد.



محمودزاده تصریح کرد: این افزایش با توجه به بررسی‌های انجام شده و منابعی خواهد بود که بانک مرکزی می‌تواند به این امر تخصیص دهد.

پیش‌تر، نیز محمد حسن علمداری معاون امور اعتباری بانک عامل بخش مسکن در خصوص رایزنی برای افزایش سقف تسهیلات مسکن خبر داده و گفته بود: افزایش سقف تسهیلات ساخت مسکن برای سال آینده جزو برنامه‌ها و سیاست‌های بانک قرار دارد.

بر اساس آخرین گزارش منتشره از وضعیت بازار مسکن آذر ماه از سوی بانک مرکزی، متوسط نرخ هر متر مربع واحد مسکونی در تهران، حدود ۲۷ میلیون تومان (۲۶ میلیون و ۹۰۵ هزار تومان) است.

به عبارت دیگر، هزینه تمام شده خرید یک واحد مسکونی ۵۰ متری در پایتخت، ۱ میلیارد و ۳۴۵ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان است.

این در حالی است که تسهیلات خرید مسکن از محل صندوق حساب پس انداز مسکن یکم برای زوجین در تهران ۱۶۰ میلیون تومان و برای متقاضیان انفرادی ۸۰ میلیون تومان است. اگر زوجینی در تهران، یک سال پس انداز در صندوق مسکن یکم داشته باشند می‌توانند با دریافت ۱۶۰ میلیون تومان تسهیلات به همراه ۸۰ میلیون تومان سپرده خود و ۴۰ میلیون تومان وام جعاله مسکن، ۲۸۰ میلیون تومان تأمین مالی کرده و می‌توانند کمی بیش از ۱۰ متر از یک واحد مسکونی را خریداری کنند.

متقاضی انفرادی این تسهیلات هم ۸۰ میلیون تومان وام مسکن یکم به اضافه ۴۰ میلیون تومان سپرده اولیه و ۴۰ میلیون تومان وام جعاله دریافت می‌کند که با مجموع ۱۶۰ میلیون تومانی که از بانک می‌گیرد می‌تواند ۶ متر از یک واحد مسکونی را با این وام خریداری کند.

همچنین رقم تسهیلات خرید مسکن از محل حساب سپرده ممتاز بانک عامل بخش مسکن (وام با اوراق تسهیلات) برای زوجین در تهران ۲۰۰ میلیون تومان و برای متقاضیان انفرادی ۱۰۰ میلیون تومان است؛ به هر کدام نیز ۴۰ میلیون تومان وام جعاله پرداخت می‌شود.

بنابراین زوجین تهرانی می‌توانند با وام مذکور، حدود ۹ متر و متقاضیان انفرادی هم کمی بیش از ۵ متر از یک واحد مسکونی را خریداری کنند.

دریچه

حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی کالاها را گران می‌کند؟



این روزها بیش از پیش ارز ۴۲۰۰ تومانی محل بحث شده است؛ به گونه‌ای که مجلس عزم خود را برای حذف آن جزم کرده است اما دولت به رویکرد مجلس انتقاداتی دارد. جدای از این موضوع، با جدی شدن حذف ارز دولتی این نگرانی را در بین مردم تقویت کرده است که آیا حذف این ارز، کالاهای اساسی مورد نیاز مردم را گران می‌کند؟

به گزارش ایسنا، ماجرای ورود ارز ۴۲۰۰ تومانی به اقتصاد کشور به ۲۰ فروردین ماه ۱۳۹۷ برمی‌گردد که اسحاق جهانگیری_ معاون اول رئیس جمهور، مصوبه دولت برای تک نرخی کردن ارز و تعیین نرخ ۴۲۰۰ تومانی ارز را برای کلیه مصارف اعلام کرد.

پس از آن با آشکار شدن تبعات سنگین این سیاست غلط به خصوص حراج منابع ارزی کشور در شرایط تحریم، دولت در مردادماه همان سال تصمیم گرفت تا ارز ۴۲۰۰ تومانی را تنها به واردات کالاهای اساسی اختصاص دهد.

درحال‌حاضر با گذشت دو سال از عمر این مصوبه، این سیاست اقتصادی دولت نه تنها نتوانسته است به یکی از مهم‌ترین اهداف خود یعنی کنترل نرخ کالاهای اساسی دست یابد بلکه نتایجی فاجع آوری چون ایجاد رانت و تضعیف تولید داخل را به همراه آورده است.

▣ رانت تنها ماحصل ارز ۴۲۰۰ تومانی

در این زمینه کارشناسان اقتصادی هم معتقدند که ارز ۴۲۰۰ تومانی هیچی نتیجه‌ای جز شکل‌گیری رانت و فساد نداشته است؛ به گونه‌ای که میثم هاشم خانی در یک گفت‌وگویی با ایسنا اظهار کرده بود با ورود ارز دولتی به اقتصاد کشور و تداوم آن تا پایان امسال معادل ۱۴ برابر یارانه نقدی سالانه ایرانی‌ها رانت توزیع شده است.

اما در روزهای اخیر که مجلس درگیر بررسی جزییات لایحه بودجه سال آینده است، نوبت پرداختن به ارز ۴۲۰۰ تومانی رسیده است که با تصویب کمیسیون تلفیق بودجه، ارز ۴۲۰۰ تومانی در بودجه سال ۱۴۰۰ حذف می‌شود و یک نرخ ۱۷ هزار و ۵۰۰ تومانی برای تامین ارز کالاهای اساسی جایگزین می‌شود. در این بین، تاکید مجلسی‌ها بر این است که این مصوبه جلوی ارز رانتی را می‌گیرد اما از آن طرف این مصوبه واکنش‌های متفاوتی و بعضا انتقادی از سوی کارشناسان و البته مسئولان دولت در پی داشته است. از سوی دیگر، آنچه از جدی شدن بحث حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی موجب نگرانی مردم شده این است که در پی حذف این ارز از اقتصاد کشور، نرخ کالاهایی که ارز مورد نیاز آنها از این طریق تامین می‌شد با افزایش نرخ مواجه می‌شود.

▣ ارز دولتی به هدف خود نرسید

اما طبق گفته اقتصاددانان از آنجا که ارز ۴۲۰۰ تومانی به هدف خود که کنترل نرخ کالاهای اساسی بوده، نزدیک نشده و تنها رانت و فساد به بار آورده است، با حذف این ارز، نرخ کالاهای اساسی نه تنها افزایشی نمی‌یابد بلکه تحت شرایطی می‌تواند کاهش هم داشته باشد. در این زمینه، عطا بهرامی معتقد است که با حذف ارز دولتی قیمت‌ها در بازار کاهش پیدا می‌کند و اگر اصرار نکنند که صادرکننده با نرخ کمتری نسبت به ارز آزاد کالای خود را صادر کند، عرضه به قدری افزایش خواهد یافت که تمام قیمت‌ها خواهد شکست. همچنین، یک کارشناس اقتصادی دیگر (حیدر مستخدمین حسینی) در این راستا می‌گوید: از زمانی که ارز دولتی وارد چرخه اقتصاد شده تا زمانی که این ارز از اقتصاد کشور حذف شود، هیچ تاثیری بر نرخ سبد کالایی مردم نخواهد نگذاشت، زیرا مردم همواره کالاهای موردنیاز خود را با نرخ ارز آزاد دریافت کرده و می‌کنند. با این حساب، می‌توان حذف ارز ۴۲۰۰ تومانی از اقتصاد کشور را به فال نیک گرفت زیرا، این اقدام، فساد و رانت ایجاد شده از طریق این ارز را کمتر می‌کند اما جایگزین این ارز، ارز ۱۷ هزار و ۵۰۰ تومانی همچنان محل بحث است و کارشناسان اقتصادی باید خوب و بد این موضوع را تحلیل کنند.

سودجویان با هوای پاک هم سر شوخی دارند

مقصران آلودگی هوا

بیش از ۲ هفته از آلودگی شدید هوای تهران می‌گذرد و پیش بینی شده این روند تا پایان بهمن نیز ادامه داشته باشد. هرچند امسال با اظهارنظر مسئولان مختلف به نظر می‌رسد سوزاندن مازوت در نیروگاه‌ها و برخی صنایع متهم اصلی آلودگی هوا بوده و حتی به گفته برخی مسئولان محیط زیست سهم منابع ثابت و متحرک در آلودگی هوای تهران برعکس شده، اما عموما در سال‌های اخیر سهم منابع متحرک مانند خودروها در آلودگی هوا بسیار بیشتر از سهم منابع ثابت مانند نیروگاه‌ها و صنایع عنوان شده‌است. صمت در این گزارش به ابعاد مختلف آلودگی هوا و مقصران این معضل پرداخته که هریک سهمی در این تراژدی غم انگیز دارند.



عکس: آیدا فریدی

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

رتبه‌داران آلودگی هوای تهران را بشناسیم



سیدمحمدمهدی میرزایی‌قمی- رئیس مرکز هوا و تغییر اقلیم سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست: آلایندگی معیار در بحث آلودگی فعلی هوای تهران مربوط به ذرات معلق ۲.۵ میکرون (ذرات ریز کمتر از ۲.۵ میکرومتر یا میکرون و از عوامل اصلی آلودگی هوا) است. در واقع ۳ منبع اصلی، سبب انتشار ذرات معلق ۲.۵ PM در کلانشهرهای کشور به‌ویژه شهر تهران شده است. اگر بخواهیم به ترتیب اولویت سهم هر یک از عوامل آلودگی هوا را اعلام کنیم؛ مقام نخست و بیشترین سهم را خودروهای دیزلی به‌ویژه دیزلی‌های فرسوده دارند که براساس مطالعات سیاهه شهر تهران، این سهم حدود ۳۳ درصد است. در رتبه دوم نیروگاه‌ها و واحدهای صنعتی چه پتروشیمی‌ها و پالایشگاه‌ها و چه کارخانه‌های مختلف سیمان، فولاد، آلومینیوم و صنایع قرار می‌گیرند و رتبه سوم از آن موتورسیکلت‌هاست. بیشتر موتورسیکلت‌هایی که تردد دارند کاربراتوری و فرسوده هستند و آلایندگی آنها چندین برابر حد مجاز است. در حال حاضر یک موتورسیکلت حدود ۱۵ گرم بر کیلومتر آلایندگی ایجاد می‌کند. اگر به‌دنبال راهکار هستیم باید به ترتیب در زمینه ۳ اولویت برنامه‌ریزی داشته باشیم. براساس مطالعات سیاهه که در ۹ کلانشهر انجام‌شده سازمان محیط‌زیست قراردادی با کنسرسیوم دانشگاه‌های برتر بسته است. خروجی این مطالعه نشان می‌دهد حدود ۶۰ درصد آلایندگی کلانشهرها فارغ از اینکه آلایندگی گازی است یا ذرات متعلق، ناشی از منابع متحرک بوده که مشمول وسایل نقلیه می‌شود. ۴۰ درصد هم سهم منابع ثابت مانند کارخانه‌ها و نیروگاه‌هاست. البته کلانشهرهایی که واحدهای صنعتی بیشتری دارند، این نسبت برعکس می‌شود. اگر نتایج مطالعات سیاهه ۹ کلانشهر را در نظر بگیریم، سهم اصلی آلودگی هوا به تردد وسایل حمل‌ونقل برمی‌گردد. در ۶ ماه دوم سال، سهم اصلی انتشار و تولید ذرات معلق مربوط به وسایل نقلیه دیزلی سنگین و نیمه‌سنگین است. سال‌های گذشته با وارونگی هوا یکی از راهکارها سفارش شهروندان به استفاده حداکثری از ناوگان حمل‌ونقل عمومی بود اما این موضوع امسال برعکس شده و با شیوع ویروس کرونا به شهروندان توصیه شد بیشتر از وسایل نقلیه شخصی استفاده کنند. محدودیت‌ها و ممنوعیت ترافیکی هم در استفاده از وسایل نقلیه شخصی به حداقل رسید؛ بنابراین با شیوع ویروس کرونا شاهد کاهش تردد وسایل حمل‌ونقل نبودیم. دوم اینکه پیش‌تر ۲ پیک ترافیکی در الگوی تردد داشتیم اما امسال با توجه به شرایط خاص این ۲ پیک تغییر کرده و در طول روز توزیع شده است. به‌عنوان نمونه، در محدوده طرح ترافیک و مرکز شهر مانند بازار، حجم ترددها نسبت به قبل افزایش پیدا کرده است. به‌نوعی کرونا باعث آلودگی ترافیکی و بالا رفتن حجم ترددها شد. موضوع دیگر فرسودگی سیستم حمل‌ونقل عمومی است. به طوری که سال به‌سال عمر فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل افزایش پیدا می‌کند و آمار خودروهای فرسوده بیشتر می‌شود. به‌عنوان مثال، امسال خودروها نسبت به سال گذشته یک سال مسن‌تر شده‌اند و به همین نسبت هم آلایندگی آنها افزایش پیدا کرده است. این موضوع هر سال وضعیت بدتری پیدا می‌کند. اگر به اسقاط خودروهای فرسوده و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین توجه نکنیم، مشکل هر سال با شدت بیشتر ادامه پیدا خواهد کرد. براساس اولویت‌های موجود و سهم ۳ بخش در آلودگی هوای کلانشهرها از جمله تهران، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی در اولویت است. انتشار آلایندگی سیستم حمل‌ونقل عمومی ۴ تا ۵ برابر وسایل نقلیه مشابه آن با کارکرد غیرعمومی است. موضوع مهم دیگر در حوزه حمل‌ونقل عمومی و شخصی، در معرض آلودگی بودن افراد در سیستم ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. ایستادن افراد در ایستگاه‌ها باعث می‌شود ذرات معلق مستقیم وارد ریه و سیستم تنفسی آنها شود.

نوسازی ناوگان یکی از راهکارهای رفع آلودگی هوا



محمدمهدی قدیری- کارشناس حوزه حمل‌ونقل: زنجیره‌ای از مسائل منجر به آلودگی فعلی هوای تهران شده است.

اینکه عنوان شود فقط کامیون‌ها و اتوبوس‌های فرسوده سبب ایجاد این آلودگی شده‌اند، درست نیست و البته نمی‌توان از نقش آنها در آلودگی هم به‌سادگی گذشت. عوامل مختلف دست‌به‌دست هم داده‌اند و تا شاهد این حجم آلودگی در بازه زمانی فعلی باشیم. وی ادامه داد: مشکل آلودگی هوا در تابستان و بهار هم وجود دارد اما در زمستان به‌دلیل شرایط جوی و پایداری هوا این معضل نمود بیشتر و حادتری پیدا می‌کند.

در این روند نصب فیلتر دوده در خودروهای سنگین بسیار تاثیر دارد، به‌ویژه که در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل عمومی در حوزه اتوبوس‌ها، فرسوده هستند. باوجود تلاش‌هایی که شهرداری کرده و مسائلی که در دولت مطرح شده است، هنوز بازسازی اولیه در حوزه ناوگان حمل‌ونقل عمومی انجام نشده و راهکارها به‌عنوان مُسکن تجویز می‌شوند. به علاوه اینکه تا زمانی که اتوبوس‌های جدید به سیستم حمل‌ونقل همگانی کلانشهرها تزریق نشوند آلودگی هوا کاهش پیدا نخواهد کرد.

این کاهش نیز به‌نسبت سهمی است که این ناوگان در آلودگی هوا دارد که حدود ۵ تا ۱۰ درصد است. البته آمار دقیقی در این باره در اختیار نداریم. کارشناسان این حوزه اعلام می‌کنند بالای ۷۰ درصد اتوبوس‌ها فرسوده هستند اما آنچه واضح و شفاف است اینکه ۵ سال است هیچ اتوبوس جدیدی به سیستم حمل‌ونقل عمومی تزریق نشده است.

این وضعیت آمار فرسوده‌ها را بهتر نشان می‌دهد. موضوع اتوبوس‌های دودزا مهم‌تر از کامیون‌هاست، زیرا اتوبوس‌ها زیر نظر شهرداری بوده و شهرداری می‌تواند نقش موثری در نوسازی و کاهش آلودگی هوا داشته باشد. آنچه مسلم است تا مشکل آلودگی هوا ریشه‌ای حل نشود، راهکارهای مقطعی مانند محدودیت تردد و... راه به جایی نمی‌برد.

ماجرای فیلتر دوده چیست و به کجا ختم می‌شود؟



محمد علیخانی- عضو شورای شهر تهران: یکی از موضوع‌های مهم برای اتوبوس‌ها استفاده از فیلتر دوده بوده که عنوان می‌شود سال ۱۳۹۷ شورای شهر با خرید و نصب آن روی اتوبوس‌های ناوگان حمل‌ونقل عمومی مخالفت کرد. در حال حاضر مازوت متهم ردیف اول آلودگی فعلی هوای تهران است. نقش اتوبوس از قبل ۵ درصد بوده و دلیل این آلایندگی اتوبوس‌ها هم فیلتر دوده نیست و به عدم انجام تعهدات دولت برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برمی‌گردد. در دولت‌های پنجم تا دهم، در هر دوره بین ۲ تا ۳ هزار اتوبوس خریداری و به شهرداری تحویل داده شد. تنها دولتی که حتی یک اتوبوس هم خریداری و به تکالیف قانونی خود عمل نکرد، دولت یازدهم و دوازدهم بوده است. سازمان محیط‌زیست در بدنه دولت است و باید این موضوع را پیگیری می‌کرد. در حال حاضر موضوع فیلتر دوده را مطرح می‌کنند در حالی که اتوبوس‌ها باید نوسازی شوند، چرا باید بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان برای یک فیلتر دوده هزینه کنند که با توجه به کهنگی اتوبوس‌ها کارآیی لازم را برای این وسایل نقلیه عمومی ندارد و در کوتاه‌مدت از بین می‌رود. شورای شهر سال ۱۳۹۷ با خرید فیلتر دوده مخالفت کرد، اعضای شورای شهر با خرید فیلترهای دوده مخالفت کردند، زیرا غیراستاندارد و بدون گارانتی بودند و به موتور خودرو آسیب زده و کل خودرو را از گارانتی خارج می‌کرد. اصل موضوع این بود که تعدادی از افراد سودجو فیلترهای دوده وارد کرده و به‌دنبال فروش آنها بودند. بنابراین این موضوع را از کانال‌ها و نهادهای مختلف پیگیری و برای بازار گرمی مسائل زیست‌محیطی را مطرح می‌کردند تا کالاهای غیراستاندارد خود را به‌فروش برسانند.

در واقع می‌توان گفت اصل موضوع سودجویی و رانتخواری بوده است. مصوبه شورای شهر عدم‌خرید فیلتر دوده نبود، بلکه هزینه کرد برای فیلتر دوده‌های غیراستاندارد بود. در حال حاضر شهرداری مجاز است اتوبوس را با فیلتر دوده خریداری کند. چه لزومی دارد اتوبوس‌ها خریداری و در ادامه بخواهیم به‌دنبال دلال باشیم تا فیلتر دوده برای آنها تهیه کنیم، آن هم با بهای گزاف. منابع شهرداری محدود است و نمی‌توان آزمون‌وخطا کرد. در همان سال افراد سودجویی که به‌دنبال فروش فیلتر دوده غیراستاندارد بودند، ۵۰ عدد از آنها را به نرخ هر عدد ۵۰ میلیون تومان به شهرداری فروختند که پس از مدت کوتاهی از خودروها باز شد، زیرا استاندارد نبوده و اختلال در سیستم موتور خودرو ایجاد کردند. اگر کسی نسبت به آلودگی هوا دغدغه دارد باید برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی فشار بیاورد. با این همه خریدها باید با ضوابط انجام شود. از سوی دیگر، در حالی که دولت برای بازسازی اتوبوس‌ها و اورهال کردن آنها حتی ۲۰۰ میلیون تومان هم هزینه نمی‌کند، چرا باید شهرداری برای فیلترهای غیراستاندارد و بدون گارانتی هزینه کند. وقتی دولت برای نوسازی خودروها اقدامی نکرد، شورای شهر برای خرید اتوبوس اعتبار گذاشت. در حال حاضر برای خرید ۲۵۰ اتوبوس با ایران‌خودرو قرارداد بسته شده که تا امروز ۱۰۰ اتوبوس تحویل داده شده و قرار است ۱۵۰ اتوبوس باقیمانده هم تا پایان سال تحویل داده شود. همچنین خرید حدود ۷۰ اتوبوس برقی در دستور کار بوده و فراخوان آن از سوی اتوبوسرانی داده شده و مناقصه برای خرید ۲۰۰ اتوبوس گازسوز نیز اعلام شده است. در این ماجرا سازمان ملی حفاظت محیط‌زیست باید دغدغه بیشتری داشته باشد، زیرا مسئول و ناظر بر اجرای قوانین مربوط به هوای پاک است. هنگامی که کنار قوانین هوای پاک، ده‌ها قانون دیگر هم اجرا نشده چه کسی باید پیگیر آنها باشد؟ شورای شهر به‌عنوان نماینده مردم پیگیر موضوع است اما اختیارات سازمان حفاظت محیط‌زیست و مجلس شورای اسلامی را ندارد. محیط‌زیست نقش اول را در این مورد دارد، زیرا ناظر بر اجرا قوانین هوای پاک است. به‌عنوان نمونه، ما نمی‌توانیم کارخانه‌ای که سوخت مازوت استفاده کرده را تعطیل کنیم اما سازمان حفاظت محیط‌زیست می‌تواند. در کل ریشه آلودگی هوا ۳ دلیل دارد؛ ۲ دلیل که از قبل بوده و دیگری هم مدتی است پدید آمده است. اجرا نشدن قوانین مربوط به هوای پاک، نخستین دلیل آلودگی هوای تهران است. نبود مدیریت یکپارچه چالش بعدی و مشکلات اقتصادی و تحریم هم موضوع دوم و سومی است که در این زمینه مطرح می‌شود.

دستگاه‌هایی که از اجرای قانون شانه خالی می‌کنند



محمود مشهدی شریف- رئیس هیئت‌مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده: در تفاهم‌نامه‌ای که سال گذشته در رابطه با اسقاط موتور سیکلت منعقد شد، مقرر شد در خرداد امسال به ازای شماره‌گذاری هر موتورسیکلت یک موتورسیکلت فرسوده اسقاط شود، اما با توجه به اینکه اسقاط موتورسیکلت فراهم نیست طی این مدت هیچ موتورسیکلتی اسقاط نشده است. بخشی از مشکلات مربوط به زیرساخت‌ها هم به سامانه مربوطه برمی‌گردد. برای مثال در بدنه موتور سیکلت هم شماره و هم ستاره وجود دارد که این ستاره در سامانه ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور تعریف نشده و هنگام ثبت موتورسیکلت به دلیل وجود همین ستاره در سامانه ثبت نمی‌شود. در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد موتورسیکلت‌ها هم دارای ستاره هستند. مشکل دوم این است که مراکز اسقاط جدید در سامانه تعریف نشده که تعداد آنها به حدود ۱۰۰ مرکز می‌رسد و این مسئله هنگام ثبت اوراق اسقاط مشکل ایجاد می‌کند. مسئله دیگر این است که بعد از پایان اسقاط موتورسیکلت، پلاک مجازی به آن اختصاص داده می‌شود که اصلاً در سامانه تعریف نشده است. همچنین ۱۰۰ درصد اطلاعات موتور سیکلت در سامانه همپوشانی ندارد. اگر تمام وسایل نقلیه را معادل‌سازی و شاخص را گواهی خودرو در نظر بگیریم، می‌توان گفت در حال حاضر ۷ میلیون و ۳۰۰ هزار گواهی اسقاط در کشور وجود دارد. معادل سازی به این معنی است که برای هر خودروی سواری فرسوده یک گواهی اسقاط، وانت نیسان سه، مینی بوس پنج، اتوبوس ۱۴ و تریلی ۱۶ گواهی اسقاط صادر می‌شود و هفت موتور سیکلت فرسوده نیز معادل یک خودروی فرسوده است.

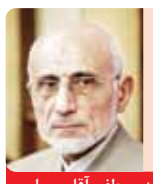
راهکار چیست؟

خودروسازان داخلی باید ملزم شوند که در اولین سال تصویب قانون که در حال حاضر در کمیسیون صنایع مجلس در دست بررسی است معادل ۲۰ درصد تولید خود، خودروی فرسوده اسقاط کنند؛ یعنی اگر ۱۰۰ خودرو شماره‌گذاری کردند، ۲۰ خودرو اسقاط کنند. اما این رقم در مدت ۹ سال باید به ۱۰۰ درصد برسد؛ یعنی هر سال ۱۰ درصد به این رقم اضافه شود تا در این زمینه مانند کشورهای دیگر دنیا عمل کنیم و به ازای هر خودروی شماره‌گذاری شده یک خودرو فرسوده از رده خارج شود. در این صورت طی ۹ سال زیرساخت‌های لازم هم فراهم می‌شود و خودروسازان هم فشار زیادی متحمل نمی‌شوند. با توجه به اینکه واردات هر خودروی خارجی بسته به نوع آن منوط به اسقاط تعداد مشخصی خودرو فرسوده است، پیشنهاد دیگر ما این است که صدور گواهی اسقاط برای شماره‌گذاری خودروهایی که بیش از ۴۰ درصد آنها از طریق واردات تامین شده هم بر اساس میزان استفاده از قطعات خارجی محاسبه شود و خودروهایی که بیش از ۴۰ درصد داخلی سازی شده‌اند از قوانین خودروهای داخلی (۲۰ درصد) پیروی کنند. همچنین خودروسازان باید ملزم شوند به ازای واردات هر ۲۰ هزار دلار قطعه برای ساخت یا خدمات پس از فروش، یک گواهی اسقاط خریداری کنند.

سخن آخر

در موضوع آلودگی هوا حدود ۱۸ نهاد دخیل هستند. موضوع به شهرداری ارجاع شود به سازمان حفاظت محیط‌زیست برمی‌گردانند، سازمان محیط‌زیست هم ممکن است وزارت صنعت، معدن و تجارت را متولی امر بداند. این وزاتخانه هم توپ را به زمین وزارت نفت و سوخت استاندارد می‌اندازد؛ در نتیجه هر نهادی بررسی و رفع مشکل را به دیگری واگذار می‌کند و نهاد دیگر را مقصر می‌داند. در بسیاری از کشورهای جهان مدیریت شهری در اختیار شهرداری است و حتی درباره امنیت شهر، شهرداری مسئول است اما در این موضوع ایران برعکس است و سازمان‌های متعددی متولی هوای پاک هستند. برآیند این عدم‌یکپارچگی در حوزه مدیریت آلودگی فعلی هواست که ممکن است سال‌به‌سال بدتر هم شود.

یادداشت



راه‌های کوتاه و میان‌مدت حل معضل آلودگی هوا

سید مصطفی آقامیرسلیم
نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی

-دستگاه قضائی در دفاع از حقوق عمومی به موضوع آلودگی هوا ورود کرده‌است. اقدام قوه‌قضاییه در دفاع از حقوق عام شهروندان بسیار مهم و ارزشمند است و تا کنون متاسفانه در کشور ما به موضوع حقوق عمومی کمتر توجه شده‌است. چند ماهی است که مسئولان ارشد قضائی این موضوع را جدی گرفته‌اند و امیدواریم این تدبیر نتیجه‌های با برکتی برای مردم داشته‌باشد. آلودگی هوا موضوعی تخصصی است و قوه قضاییه درصورتی برای دفاع از حقوق عام مردم موفق خواهد بود که از افراد متخصص در اینباره مشورت بگیرد. این موضوع دارای ابعاد گسترده‌ای است که بی‌توجهی به آنها ممکن ما را از مسیر اصلی منحرف کند.

اگر بخواهم فهرست‌وار بیان کنم، مهم‌ترین ابعاد آلودگی هوا که نباید از مدنظر دور بماند از این قرارند:

-شرایط اقلیمی:

وضع جغرافیایی و شرایط آب و هوا بر آلودگی هوا اثر می‌گذارد. به‌عنوان نمونه تهران محصور بین ارتفاعات البرز در شمال و ارتفاعات دیگری در شرق است، بنابراین در شرایط عادی شدت جریان هوا که عامل مهمی برای دفع آلاینده‌ها است نسبتا کند است. این امر موجب تراکم غلظت آلاینده‌ها می‌شود. به‌علاوه در زمستان و هنگامی که روی زمین برف نشسته شرایط برای پدیده وارونگی مساعد می‌شود و این وارونگی مانع آن می‌شود که آلاینده‌ها بتوانند از سقف وارونگی فراتر رفته و دفع شوند. در نتیجه آلاینده‌ها تقریبا در فضای بسته‌ای جمع و بر غلظت آنها افزوده می‌شود. برخی عوامل در شهرسازی که متاسفانه در سال‌های اخیر به آن توجه نشده است از جمله بلند مرتبه‌سازی به‌ویژه در منطقه ۲۲ و مناطق ۱ و ۳ تهران که در کوهپایه قرار گرفته اند، باعث تشدید این حالت یعنی کند شدن جریان غربی- شرقی ملایم هوا و نیز جریان نسیم کوهپایه- دشت می‌شود. برخی از عوامل بازدارنده جریان هوا در اختیار ما نیست مانند جغرافیا و آب و هوا ولی برخی دیگر در اختیار ما است. نظیر ساخت‌وسازها و ضوابط شهرسازی که متاسفانه در سال‌های اخیر شهرداری برای کسب درآمد این ضوابط را رعایت نکرده و شورای شهر نیز وظیفه نظارتی خود را درست انجام نداده‌است. در نتیجه موارد یادشده امروز وضع تهران را به‌صورت بغرنج در آورده‌است: فضای تهران ظرفیت تحمل عواقب این نوع ساخت‌وسازها و افزایش تراکم و عدم ساماندهی کوهپایه را ندارد.

منابع آلوده کننده:

به‌طور کلی منابع آلوده کننده به ۲ دسته عمده تقسیم می‌شوند: منابع ثابت نظیر منازل و مراکز تجاری و صنعتی از جمله پالایشگاه‌ها و نیروگاه‌ها و منابع متحرک نظیر انواع خودروها. در تهران نزدیک ۸۰ درصد آلودگی ناشی از عوامل متحرک است. بنابراین استفاده از خودرو شخصی به جای وسایل حمل‌ونقل عمومی باعث تشدید آلودگی می‌شود. می‌دانیم که چند ماه است برای پرهیز از تشدید کرونا سفارش شده کمتر از وسایل عمومی استفاده شود و مردم بیشتر از وسایل شخصی به‌صورت تک نفره استفاده می‌کنند. این امر موجب ازدحام و راهبندان می‌شود که خود ازدحام عامل تشدید کننده آلودگی هواست. حدود ۲۰ درصد از آلودگی هوا در تهران ناشی از منابع ثابت زمینی است که این آلودگی در زمستان تشدید شده و دلیل آن استفاده از سوخت‌های سنگین نظیر نفت کوره یا مازوت در نیروگاهها به جای گاز است. از سوی دیگر مصرف گاز خانگی به‌صورت اسراف گونه در روزهای سرد افزایش می‌یابد و ناگزیر برخی از صنایع و نیروگاهها برای تامین سوخت مجبور به استفاده از سوخت‌های مایع سنگین می‌شوند. احتراق این سوخت‌ها در برگیرنده آلودگی بیشتر است. در اینجا هم متوجه می‌شویم که بی‌توجهی به ظرفیت فضای تهران از لحاظ دفع آلودگی هوا، ناشی از تراکم جمعیت و ازدحام خودروها، آثار منفی از نظر سلامت شرایط هوا دارد.

آلاینده‌ها:

این مواد نیز چند دسته‌اند. مواد سمی نظیر گاز زغال یا مونوکسید کربن و اکسیدهای ازت و مواد سوختی محترق نشده و نیمه محترق و مواد حلقوی که سر منشا آنها احتراق ناقص و سوخت‌های غیراستاندارد یعنی حاوی گوگرد و بنزن است. این مواد باعث بروز انواع حساسیتها و بیماری‌های ریوی و قلبی و سرطان‌ها می‌شود. دسته‌دوم آلاینده‌ها شامل مواد جامد می‌شود. نظیر دوده و گرد و غبار. اگر ابعاد این ذرات کمتر از ۱۰ میکرون باشد به‌راحتی جذب بدن می‌شوند و سلامتی را به‌خطر می‌اندازد. شرایط بد عملکرد خودروها مانند عملکرد در جا ناشی از راهبندن و نیز نبود تنظیم مناسب کوره‌ها به‌دلیل تغییر نوع سوخت، این آلاینده‌ها را افزایش می‌دهد. باید توجه کرد این دو دسته از آلاینده‌ها بیماری‌زایی و حساسیتها را تا چندین برابر تشدید می‌کند. دسته سوم مواد متصاعد از احتراق است یعنی گاز CO_2 که سمی نیست ولی افزایش غلظت آن تعادل‌های جوی را برهم می‌زند و باعث اثر گلخانه‌ای و گرمایش عمومی می‌شود. سرمنشا آن نیز قدیمی بودن دستگاه‌ها و بهینه نبودن تنظیم آنهاست. به‌طور کلی در مورد آلاینده‌ها استفاده از پالایشگاه‌ها و معاینه فنی و مراعات استانداردها بسیار مؤثر است که نسبت به آن در کشور ما سهل‌انگاری می‌شود.

راه‌حل‌ها:

در کوتاه‌مدت کاهش تردد خودروهای شخصی و سهمیه‌بندی سوخت که در گذشته برای دو هفته امتحان شد و نتیجه قاطع داشت را می‌توان دوباره اجرا کرد. همچنین متناظر با آن افزایش امکانات سالم ترابری عمومی به‌ویژه راه آهن شهری را نیز باید توسعه داد. صرفه‌جویی در مصرف سوختی که محترق می‌شود و تنظیم دستگاه‌های احتراقی و کوره‌ها و خودداری از استفاده از سوخت‌های پست و غیراستاندارد نظیر نفت کوره و مازوت از این راه‌حل‌هاست. در میانمدت نیز عملیاتی کردن ذخیره گاز برای زمستان را باید جدیت دنبال کرد. طرح‌های اجرای این راه‌حل ارایه شده و آماده اجرا بود ولی ظاهرا هنوز مورد بهره‌برداری قرار نگرفته‌است. جدی گرفتن معاینه فنی خودروها، نظارت بر عملکرد مجریان، مراعات دقیق استاندارد یورو ۵ برای بنزین و گازوئیل توزیع شده و تشویق استفاده از خودروهای پایه‌گاز سوز از دیگر موارد است. در بلندمدت نیز رسیدگی به تخلف‌هایی که در شهرسازی و صدور پروانه خارج از ضابطه از طرف شهرداری‌ها انجام گرفته با سوءاستفاده از اختیارات کمیسیون مادهٔ ۵ و جلوگیری از ادامه ساخت‌وساز و تراکم جمعیت در تهران باید مد نظر قرار گیرد. این روند در اصلاح بافت فرسوده متفاوت خواهد بود.

در نتیجه:

مجموعه این کارها اگر با مدیریت هوشمندانه انجام گیرد در مدت ۱۰ سال کلا مشکل آلودگی هوا حل خواهد شد. این نکته‌ای بود که به رئیس دولت هفتم به صورت کتبی تقدیم شد و در آن نامه تاکید کردم با سخنرانی نمی‌توان آلودگی هوای تهران و کلانشهرها را برطرف کرد. رفع این مشکل نیاز به عملکرد درست علمی و فنی و توام با پشتکار دارد. ملاحظه می‌کنید که چرا دستگاه قضائی برای ورود به این موضوع بسیار مهم در احقاق حقوق عمومی نیازمند مشورت گرفتن از متخصصان فنی است و در غیر این صورت ممکن است باعث انحراف شود.

هر سال با آغاز فصل سرما به‌ویژه در آذر و دی آلودگی هوا سوژه داغ رسانه‌ها و محور سخن مسئولان دولتی می‌شود و با گذر از آن دوباره به فراموشی سپرده شده تا اینکه دوباره پرونده آن در سالی دیگر با شدت بیشتر باز شود. این سیکلی است که هر سال تکرار می‌شود

پنجشنبه
۱۸ دی ۱۳۹۹- ۲۳ جمادی‌الاول ۱۴۴۲ - ۷ ژانویه ۲۰۲۰-شماره ۱۷۰۱-پیاپی ۳۰۱۹

صمت
صنعت معدن تجارت

منشور اخلاق حرفه‌ای روزنامه‌نگاری در روزنامه صمت: www.smtnews.ir/about.html

صاحب امتیاز: موسسه فرهنگی و مطبوعاتی «صمت»
مدیرمسئول: ناصر بزرگمهر
سردبیر: عاطفه خسروی

تلفن: ۸۲۱۹۰ - نمابر: ۸۸۷۱۳۷۳۰- پیامک: ۳۰۰۰۸۲۱۹۰
سازمان آگهی‌ها: ۳-۸۸۷۲۲۷۳۲ - نمابر آگهی‌ها: ۸۸۷۲۴۲۱۱
امور مشترکین: ۸۸۷۲۲۷۳۵ - روابط عمومی: ۸۸۱۰۵۳۰۹
توزیع و سازمان شهرستان‌ها: ۸۸۷۲۲۷۳۵
تهران، خیابان قائم‌مقام فراهانی - کوچه آزادگان شماره ۲۶ - کدپستی ۱۵۸۶۷۳۳۸۱۱
روابط عمومی: pr@smtnews.ir آگهی: ads@smtnews.ir
امور استان‌ها: ostanha@smtnews.ir
چاپخانه: شرکت چاپ رواق روشن‌مهر

www.smtnews.ir info@smtnews.ir
telegram.me/smtnews instagram.com/smtnewspaper
tozi.smtnews@gmail.com

روزنامه صمت با ۶۳ امتیاز رتبه ۲
در میان روزنامه های تخصصی مقام ۱
در میان روزنامه های اقتصادی مقام ۲

عضو انجمن مدیران روزنامه‌های غیردولتی
عضو انجمن مدیران رسانه
عضو تعاونی مطبوعات

کارتون روز



بدون شرح

طرح: حسین علیزاده

چالش جدی سیستم مالیاتی در اقتصاد دیجیتال

یکی از مهم‌ترین سوالاتی که سازمان همکاری و توسعه اقتصادی باید پاسخ دهد این است که بهترین سیستم مالیاتی در اقتصاد دیجیتال چه خواهد بود؟ در واقع سوال اصلی این است که آیا قوانین مالیاتی موجود قابل اجرا در اقتصاد دیجیتال خواهند بود یا باید مجموعه قوانین جدیدی وضع شود. اوبر، بزرگ‌ترین شرکت تاکسی‌رانی جهان، هیچ خودرویی ندارد. فیس‌بوک، محبوب‌ترین شرکت رسانه‌ایی جهان، هیچ محتوایی ایجاد نمی‌کند. علی‌بابا، باارزش‌ترین خرده‌فروش جهان، فاقد سهام است و ایربی‌ان‌بی، بزرگترین ارائه‌دهنده محل اقامت جهان، هیچ ملکی ندارد. این همان رویداد بزرگ اقتصاد جدید دیجیتال است. فناوری اطلاعات و ارتباطات بیش از دو دهه است که شیوه کسب‌وکار و نحوه پرداخت پول را تغییر داده، هر سازمانی بی‌شک به بررسی این تغییرات و تاثیر آنها بر مدل‌های تجاری خود خواهد پرداخت. بنابراین مقامات مالیاتی هم از مناطق مختلف جهان سرانجام گرد هم آمدند تا بفهمند این تغییرات چه تاثیری بر مجموعه مالیاتی آنها می‌گذارد. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی اقدامات اولیه و مهمی را برای شناسایی چالش‌هایی که دولت‌ها در نحوه گرفتن مالیات از شرکت‌های دیجیتالی با آن مواجه‌اند، انجام داده‌است. این سازمان درحال بررسی تغییرات لازم در قوانین مالیاتی بین‌المللی برای غلبه بر این چالش‌هاست.



فناوری اطلاعات و ارتباطات در دو دهه اخیر شیوه کسب‌وکار و نحوه پرداخت پول را تغییر داده و هر سازمانی به بررسی این تغییرات و تاثیر آنها بر مدل‌های تجاری خود خواهد پرداخت و پژوهشگاه فضای مجازی تاثیر این تغییرات بر مجموعه مالیاتی سازمان‌ها را بررسی کرده است

نگاه مقامات مالیاتی به اقتصاد دیجیتالی

اقتصاد دیجیتال را می‌توان با ذکر یک مثال بدین گونه تعریف کرد. اگر فردی پول یا سرمایه خود را به‌منظور تجارت یا هر نوع پرداخت در اختیار شرکتی قرار دهد که مجبور نباشد به دفتر آن شرکت به‌طور حضوری مراجعه کند یا حتی هرگز فروشندگان و نمایندگان آن شرکت را ملاقات نکند، این همان اقتصاد دیجیتال است. مشاغلی که اقتصاد دیجیتال را تشکیل می‌دهند شامل تجارت الکترونیک، فروشگاه‌ها و تبلیغات تجاری آنلاین، خدمات پرداخت آنلاین، رایانش ابری سیستم‌عامل‌های شبکه مشارکتی و مواردی از این دست است. شرکت‌هایی که به‌طور دیجیتالی فعالیت می‌کنند برخلاف شرکت‌ها و مشاغل سنتی، قادر خواهند بود بدون نیاز به تاسیس دفاتر بزرگ یا استخدام تعداد زیادی نیروی کار، درآمدهای قابل توجهی در کشورهای خارجی کسب کنند. این موضوع یکی از دلایل اصلی نگرانی مقامات مالیاتی از اقتصاد دیجیتال است. یکی از مفروضات اصلی قوانین مالیات بین‌المللی در اقتصاد سنتی این است که یک شرکت قبل از اینکه بتواند درآمد قابل توجه و پایداری در یک کشور خارجی کسب کند، به یک سطح مشخصی از حضور فیزیکی نظیر یک دفتر، کارخانه، کارگاه و غیره نیاز دارد و هنگامی که یک شرکت این حضور فیزیکی را دارد ملزم به پرداخت مالیات در کشور خارجی می‌شود.

اما شرکت‌ها در اقتصاد دیجیتال می‌توانند بدون نیاز به حضور فیزیکی چشم‌گیر درآمد قابل توجهی کسب کنند و این عدم حضور فیزیکی معمولا به این معنا است که دولت‌ها دیگر براساس مفروضات قبلی قوانین مالیاتی قادر نخواهند بود درآمد مالیاتی چندانی از این شرکت‌ها کسب کنند.

پاسخ به یک سوال کلیدی

هنگامی که برنامه‌نویسان تصمیم می‌گیرند در نرم‌افزارهای موجود تغییراتی ایجاد کنند، می‌توانند هم از طریق نصب پچ‌های ارائه‌شده که همانند وصله‌های لباس باعث بهبود سوراخ‌ها و حفره‌ها می‌شوند، نقاط ضعف موجود در برنامه‌های نرم‌افزاری را برطرف کنند و هم می‌توانند آن نرم‌افزار را از طریق به‌روزرسانی کلی ارتقاء دهند. در واقع هنگامی که برنامه‌نویسان می‌خواهند خطایی را رفع کنند به پچ نیاز دارند. یک پچ برای رفع نواقص، آسیب‌پذیری‌های امنیتی و موارد مشابه است. درواقع برنامه‌نویس در این حالت تغییرات مشهودی در نرم‌افزار ایجاد نمی‌کند. اما زمانی که برنامه‌نویس قصد داشته باشد یک نوع کاملا جدیدی از یک نرم‌افزار را که ویژگی‌های نرم‌افزار موجود را نداشته باشد، معرفی کند از به‌روزرسانی استفاده می‌کند. این موضوع همان سوال مهمی است که سازمان توسعه و همکاری‌های اقتصادی باید در زمینه سیستم‌های مالیاتی در اقتصاد دیجیتال به آن پاسخ دهد. اینکه آیا تنها ایجاد یک‌سری تغییرات محدود که همان وصله کردن سیستم‌های مالیاتی موجود است کفایت می‌کند یا باید کل سیستم مالیاتی در اقتصاد دیجیتال به‌روزرسانی شود؟ هر دو گزینه باید مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند و فقط یکی از آنها که مناسب باشد ارزیابی و انتخاب شود.

۱۳ ایده برای دریافت مالیات

مقامات مالیاتی سه ایده مرتبط را به‌منظور نحوه تعیین و دریافت مالیات از شرکت‌های دیجیتالی ارائه داده‌اند. ایده اول مربوط می‌شود به ایجاد پایگاه‌های جدید مالیاتی برای تعیین اینکه چه زمانی یک شرکت دیجیتال در یک کشور خارجی مشمول مالیات می‌شود.

این پایگاه‌ها باید میزان درآمد، تعداد کاربران و میزان فعالیت و حضور دیجیتالی شرکت‌ها را بررسی و برآورد کنند. به عنوان مثال، یک متصدی امور مالیاتی به جای آنکه صرفا دفاتر فیزیکی یا تعداد کارمندان شرکت‌ها را معیار پرداخت یا معافیت مالیاتی قرار دهد می‌تواند از طریق محاسبه میزان درآمد حاصله آن شرکت دیجیتالی، مشمولیت آن را برای پرداخت مالیات تعیین کند. بدین‌صورت که اگر این میزان درآمد از یک حد تعیین‌شده عبور کند آن شرکت ملزم به پرداخت مالیات می‌شود. ایده و روش دوم این است که بعد از اینکه یک شرکت دیجیتالی مشمول پرداخت مالیات قرار گرفت از آن به همان روش مرسوم مالیات تکلیفی مالیات دریافت شود و این مالیات تکلیفی باید روی سود سهام و سود کسب‌شده شرکت اعمال شود. ایده مرتبط سوم ایده استفاده از سیستم مالیات برابر در معاملات دیجیتال است.

دلایل اصلی اصلاحات مجموعه قوانین مالیاتی

براساس بررسی‌های صورت‌گرفته مشخص شد که بهتر آن است به‌جای ایجاد مجموعه جدیدی از قوانین مالیاتی که می‌تواند ریسک و عواقب ناخواسته زیادی به همراه داشته باشد، نقاط ضعف قوانین فعلی شناسایی شده و سپس تغییرات لازم در آنها ایجاد شود. جلوگیری از فرار مالیاتی یکی از مهم‌ترین این تغییرات و اصلاحات است. فرسایش پایه و انتقال سود یک استراتژی فرار از مالیات است که با بهره‌برداری از شکاف‌ها و عدم تطابق بین قوانین مالیاتی کشورها منجر به انتقال مصنوعی سود از نقاط با نرخ مالیات بالا به نقاط با نرخ مالیات کم یا معاف از مالیات می‌شود. این نوع فرار مالیاتی بیشتر توسط شرکت‌های چندملیتی صورت می‌گیرد. این موضوع توجه گروه ۲۰ (گروهی متشکل از وزرای اقتصادی و مسئولان بانک مرکزی بیست اقتصاد برتر دنیا) و سازمان همکاری و توسعه اقتصادی را به خود معطوف کرد و سرانجام در نشست گروه ۲۰ در سال ۲۰۱۳ برنامه عملیاتی مبارزه با این فرار مالیاتی به تصویب رسید. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی بر این باور است که برنامه عملیاتی مبارزه با فرسایش پایه و انتقال سود برای رسیدگی به مسائل و مشکلات سیستم مالیاتی در اقتصاد دیجیتال کافیت می‌کند. به عبارت دیگر برای حل چالش‌ها نیازی به معرفی مجموعه خاصی از قوانین یا مبانی جدید مالیاتی نیست.

سخن آخر...

نخستین و مهم‌ترین برنامه اجرایی این است که توصیه‌های عملیاتی مربوط به مالیات در اقتصاد دیجیتال در مقیاس جهانی اجرا شود. معاهدات مالیات مضاعف باید به منظور انعکاس توصیه‌های برنامه عملیاتی اصلاح شوند.

این کار از طریق استفاده از یک ابزار چندجانبه که به طور خودکار معاهدات موجود را اصلاح می‌کند انجام می‌شود و دیگر نیازی نیست تا همه کشورها در مورد معاهدات خود به‌طور یک به یک و جداگانه مذاکره کنند. ایجاد یک‌سری تغییرات در برخی از قوانین داخلی کشورها نظیر قوانین نظارتی و مالیاتی بر شرکت‌های خارجی نیز از جمله اقدامات اجرایی خواهد بود.

چهره

بازنشستگی قالی‌بافان با ۱۵ سال بیمه



در راستای توسعه فرهنگ بیمه در عرصه صنعت فرش دستباف و ایجاد بستر مناسب تولید بر اساس نیاز بازار و حمایت از قالی‌بافان، فعالان و شاغلان در عرصه این هنر-صنعت، تفاهمنامه بین مرکز ملی فرش ایران و شرکت سهامی بیمه ایران به امضا رسید. رئیس مرکز ملی فرش ایران گفت: قالی‌بافی جزو مشاغل سخت و طاقت‌فرسا طبقه‌بندی شده و مطابق تفاهمنامه منعقد شده با بیمه، قالی‌بافان با پرداخت ۱۵ سال حق بیمه می‌توانند بازنشست شوند. فرحناز رافع در گفت‌وگو با ایرنا، با اشاره به انعقاد تفاهمنامه همکاری بین مرکز ملی فرش ایران و صنعت بیمه در روز گذشته، افزود: پوشش بیمه تکمیلی درمانی قالی‌بافان از طریق شرکت سهامی بیمه ایران به عنوان حامی قالی‌بافان ایرانی در روز گذشته تفاهم شد. وی خاطرنشان کرد: قالی‌بافانی که پیش از این تحت پوشش بیمه تامین اجتماعی بودند نیز می‌توانند از این بیمه استفاده کنند. رافع ادامه‌داد: همچنین موضوع بیمه آتش‌سوزی منازل مسکونی قالی‌بافان برای محافظت از اموال آنان و فرش‌های دستبافی که در منازل بافته می‌شود، بیمه حوادث طبیعی مثل سیل، زلزله و برف، بیمه سرقت و حتی نوسانات برقی که ممکن است منجر به آسیب رسانی به لوازم دیجیتالی قالی‌بافان شود، تحت پوشش قرار خواهد گرفت. وی اظهار کرد: در این تفاهمنامه، همچنین پرداخت اقساطی و ماهانه حق بیمه برای قالی‌بافان در دستور کار قرار گرفت. طبق آمار تا پایان خرداد امسال یک میلیون و ۲۰۰ هزار و ۶۵۲ نفر قالیباف در کشور فعالیت داشتند و تعداد شاغلان حرفه‌های وابسته به آن ۱۹۱ هزار و ۵۴۵ نفر است. اکنون ۱۰۳ مجتمع قالی‌بافی، ۵ هزار و ۲۱ کارگاه متمرکز و غیرمتمرکز، ۱۳۶ تعاونی روستایی، یک‌هزار و ۹۲۳ تعاونی ثبت شده شهری و ۴۰ هزار و ۹۳۳ واحد صنفی مرتبط با فرش دستباف در سراسر کشور فعالیت می‌کنند.

هیچ مسافری از مبدا لندن را نمی‌پذیریم



رئیس سازمان هواپیمایی ضمن اعلام لغو پروازهای ایران ایر و ترکیش ایرلاینز به انگلیس تا پایان ژانویه، گفت: هیچ مسافری را از مبدا انگلیس نه با پرواز مستقیم و نه با پرواز کانکشن (غیر مستقیم) نمی‌پذیریم. تورج دهقانی زنگنه در گفت‌وگو با ایسنا درباره آخرین وضعیت پروازهای مستقیم و کانکشن به انگلیس، گفت: به تمام شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی و همینطور آژانس‌های هواپیمایی اعلام کرده‌ایم که نباید هیچ مسافری از مبدا لندن را وارد تهران کنند. وی ادامه داد: اگر شرکت هواپیمایی و یا آژانسی مبادرت به فروش بلیت لندن و یا انتقال مسافر از مبدا انگلیس به ایران داشته باشد حتما با آن برخورد خواهد شد. به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشور در نهایت در صورت ورود مسافری از انگلیس به کشور حتما قرنطینه خواهد شد و لغو مجوز پرواز ایرلاین خاطی نیز صادر خواهد شد. کاپیتان زنگنه با بیان اینکه پروازهای هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به لندن تا پایان دی لغو شده است، گفت: در صورتی که وزارت بهداشت و درمان شرایط را بحرانی بداند دوباره لغو پروازها تمدید می‌شود.

تمدید مجوز صادرات مواد شوینده تا پایان سال



رئیس انجمن صنایع شوینده اظهار کرد: در تامین مواد شوینده شب عید مشکلی نخواهیم داشت، هر سال سعی می‌کنیم که ۳ ماه پایان سال میزان تولید را افزایش دهیم و حتی اگر روی نرخ تاثیر گذار بود نرخ را ثابت نگه داریم، بنابراین شب عید افزایش قیمتی در مواد شوینده نخواهیم داشت. بختیار علم بیگی در گفت‌وگو با ایلنا در مورد صادرات مواد شوینده اظهار کرد: در حوزه مواد شوینده صادرات داریم و مجوز آن هم تا پایان سال تمدید شده، بیشتر صادرات ما به کشورهای جدا شده از روسیه، کشورهای حوزه خلیج‌فارس، افغانستان و پاکستان است. حجم صادراتی مواد شوینده به علت مشکل بانکی و انتقال پول کاهش یافته و پرداخت به صورت نقدی انجام می‌شود. اگر مشکلات بانکی حل شود حجم صادراتی ما افزایش می‌یابد. وی افزود: شرکت‌های داخلی در تلاش هستند که از ممنوعیت حضور کالاهای ترکیه‌ای در ارمنستان بهره ببرند و مواد شوینده ایرانی به ارمنستان صادر کنند اما مشکل انتقال پول مانع بزرگی در این راه است. چون کشورها می‌دانند که نمی‌توانند با سیستم بانکی پرداخت را انجام دهند، برای صادرات مشکل ایجاد می‌شود. رئیس انجمن صنایع شوینده اضافه کرد: تقاضای مواد شوینده نسبت به پیش از شیوع کرونا حدود ۳۰ درصد افزایش داشته است. افزایش نرخ ۳۰ تا ۴۰ درصدی هم که از ابتدای آذرماه اعمال شد، تاثیر خاصی روی میزان تقاضا نداشت. علم بیگی با بیان اینکه قیمت‌ها تا پایان سال افزایش نخواهد داشت گفت: در تامین مواد شوینده شب عید مشکلی نخواهیم داشت، هر سال سعی می‌کنیم که سه ماه پایان سال میزان تولید را افزایش دهیم و حتی اگر روی نرخ تاثیر گذار بود نرخ را ثابت نگه داریم، بنابراین شب عید افزایش قیمتی در مواد شوینده نخواهیم داشت.

گزارش خبری

تغییر بزرگ به نفع کارگران در راه است



رای هیات تخصصی دیوان عدالت اداری مبنی ابطال مصوبات مربوط به مزد ۹۹، در صورت تایید نهایی در این دیوان، تغییر بزرگی به نفع حقوق کارگران خصوصا در تعیین دستمزد سال ۱۴۰۰ آنها رقم خواهد زد.

به گزارش کاماپرس، رای هیات تخصصی دیوان عدالت اداری مهر تاییدی بود بر حقانیت اعتراض نمایندگان کارگری به رویه تعیین حقوق کارگران در سال ۹۹ و نشان داد نمایندگان کارگران با تمام توان ماجرای حداقل مزد ۹۹ و اجحافی که به نظرآنها در حق اقشار حقوق بگیر در تعیین دستمزد امسال رفت را تا لغو نهایی این مصوبه و استیفای حقوق کارگران پیگیری می‌کنند.

این رای از آن جهت حائز اهمیت است که در صورت نهایی شدن پایه مزد ۹۹ را تغییر می‌دهد و بر دستمزد کارگران در سال ۱۴۰۰ نیز تغییراتی ایجاد می‌کند که به صورت قابل توجهی به نفع کارگران است.

شکایت به دیوان عدالت اداری

ماجرای اعتراض نمایندگان کارگری به دستمزد ۹۹ که کار را به شکایت آنها به دیوان عدالت اداری کشاند به صورت خلاصه از این قرار است؛ در مذاکرات تعیین حقوق کارگران بین نمایندگان کارگران، نمایندگان کارفرمایان و دولت در ماه‌های ابتدای سال ۹۹ ؛ نمایندگان کارگران تأکید داشتند که تعیین مزد باید با افزایش هزینه‌ها و رسیدن رقم سبد معیشت تناسب داشته باشد و هر رقمی که مبنای افزایش حقوق قرار می‌گیرد باید به پایه حقوق اضافه شود اما خواسته‌های آنها در این مذاکرات نادیده گرفته شد.

نمایندگان دولت و کارفرمایان در این جلسات به افزایش ۲۱درصدی حداقل حقوق کارگران رأی دادند، درحالی‌که به عقیده نمایندگان کارگران، این افزایش بسیار ناچیز بود. وقتی مطالبات طرف کارگری به هیچ نحوی در مصوبه مزد۹۹ اعمال نشد، نمایندگان کارگری از امضای این مصوبه خودداری کردند و شکایت به دیوان عدالت اداری بردند.

اصلاح مزد ۹۹ به نفع کارگران

علی خدایی، نماینده کارگران در شورای‌عالی کار درباره پیروزی به‌دست آمده برای کارگران به روزنامه همشهری گفته است: رأی هیات تخصصی دیوان عدالت اداری به همگان ثابت می‌کند که مطالبه طرف کارگری در ماجرای تعیین دستمزد بحق و قانونی است.

وی گفته است: چنانچه هیأت عمومی دیوان عدالت اداری هم نظر هیأت تخصصی را تأیید کرده و رأی ابطال مصوبات مزد۹۹ را صادر کند، باید مصوبه مزد۹۹ دوباره با اعمال‌نظر طرف کارگری اصلاح شود.

حقوق کارگران چه تغییری می‌کند؟

خدایی درباره تغییراتی که نفع کارگران در صورت لغو نهایی مصوبات مزد ۹۹ اتفاق می‌افتد، این چنین توضیح داده است: در این وضعیت فقط مصوبه مزد۹۹ باطل می‌شود و مذاکرات مزد ۱۴۰۰مثل قبل ادامه پیدا می‌کند، اما در ادامه تجدیدنظر در مصوبه مزد۹۹ باید مطابق با معیارهای قانون کار انجام شود که عملا مزد ۱۴۰۰ را نیز تحت‌تأثیر قرار می‌دهد؛ چراکه هم افزایش دستمزد پایه۹۹ روی دستمزد ۱۴۰۰ اثرگذار است و هم بازگشت روال تعیین مزد به ریل قانونی و لزوم توجه به هزینه معیشت در تعیین دستمزد باعث می‌شود مزد سال آینده با توجه بیشتر به رقم سبد معیشت تعیین شود.

بزرگ‌ترین عیدی مجلس به جامعه کارگری

در همین حال یک عضو کانون عالی شوراهای اسلامی کار ضمانت اجرای طرح افزایش دوبار در سال حقوق کارگران را خواستار شد و گفت: بزرگترین عیدی مجلس انقلابی به جامعه کارگری، اصلاح ترکیب اعضای شورای‌عالی کار است.

علی اصلانی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به طرح مجلس برای افزایش دوبار در سال حقوق کارگران اظهار کرد: طرح مجلس از این جهت که می‌تواند قدرت معیشت کارگران را تاحدودی تقویت کند مثبت و اثرگذار است و جامعه کارگری از اینکه دستمزدها دوبار در سال افزایش یابد استقبال می‌کند.

وی افزود: درحال‌حاضر شاهد هستیم که نرخ کالاها و خدمات چند نوبت در سال تغییر می‌کند و تورم شش ماهه اول با شش ماهه دوم سال قابل مقایسه نیست بنابر این وقتی هزینه‌های درمان، اجاره بها و خوراکی‌ها مشمول افزایش می‌شوند قابل توجیه نیست که دستمزدها تنها یکبار در سال افزایش داشته باشد.

این مقام مسئول کارگری اصلاح ماده ۴۱ قانون کار از سوی مجلس را خواستار شد و ادامه داد: معتقدم مجلس باید به اصلاح ماده ۴۱ قانون کار ورود کند. ماده ۴۱ مصوبه مجلس است و تعیین مزد را در حیطه شورای‌عالی کار قرار داده است.

البته طی کردن مراحل اصلاح قانون زمان بر است و با توجه به زمان اندکی که تا پایان سال داریم ممکن است به نتیجه نرسد ولی مجلس انقلابی می‌تواند یک تبصره به ماده ۴۱ قانون کار اضافه و وزارت کار را به اصلاح ترکیب اعضای شورای‌عالی کار ملزم کند و این بزرگترین عیدی به جامعه کارگری است.

اصلانی گفت: ماده ۱۶۷ قانون کار تعداد اعضایی که در شورا باید حضور داشته باشند را مشخص کرده است. اگر اصلاح ترکیب شورای‌عالی کار تا قبل از پایان سال صورت گیرد به طور حتم در تعیین دستمزد ۱۴۰۰ اثرگذار خواهد بود.

وی افزود: تاکید ما بر اصلاح ماده ۴۱ به این دلیل است که ترکیب شورای‌عالی کار اصلاح شود تا در جلسه نهایی تعیین دستمزد به جای ۹ نفر ۶ نفر تصمیم نگیرند و چنانچه دستمزد مورد رضایت گروه کارگری نبود و صورتجلسه را امضا نکردند مصوبه شورای‌عالی کار قابلیت اجرا نداشته باشد نه اینکه بدون حضور گروه کارگری، دو ضلع دیگر به توافق برسند.

عضو کانون عالی شوراهای اسلامی کار خاطرنشان کرد: تبصره یک ماده ۴۱ قانون کار تاکید دارد به اندازه تورم دستمزد افزایش یابد و تبصره دو این ماده می‌گوید که سبد هزینه معیشت را هم باید در نظر بگیریم.

هر سال کمیته دستمزد شورای‌عالی کار به موضوع محاسبه و تعیین رقم سبد هزینه خانوارهای کارگری ورود می‌کند در حالی که هیچگاه به اندازه رقمی که در کمیته مزد به آن می‌رسیم نتوانسته‌ایم دستمزد کارگران را افزایش بدهیم.

وی همچنین از نمایندگان مجلس خواست تا در صورت اصلاح ماده ۴۱ قانون کار، تبصره‌ای به منظور تعریف خط فقر در آن بگنجانند و ضمانت اجرایی طرح افزایش دوبار در سال حقوق کارگران را مدنظر قرار بدهند.

به گفته این مقام مسئول کارگری، تدوین و نظارت بر اجرای قانون از جمله وظایف مجلس به شمار می‌رود و با توجه به آنکه ماده ۴۱ به تصویب مجلس رسیده انتظار می‌رود که بر اجرای آن نیز اعمال نظارت شود.