

# اقتصاد شفاف با مالیات



### گروه اقتصادی

دردنیای امروز، تأمین منابع مالی پایداربرای دولت‌هاییک‌ا‌ اصول کلیدی اقتصادی‌ به‌شمارمی‌رود. بودجه‌ریزی مؤثرتداوم‌خدمات توسعه‌زیرساخت‌ها و چه‌بسا ارتقاء رفاه اقتصادی، همگی درگرو نظام درآمدی است که قابل اتکا باشد و هم به شکلی عادلانه و کارآمد طراحی شده‌باشد. دراین میان، مالیات به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای تأمین مالی دولت، نقشی اساسی ایفا می‌کند. بااین حال، تکیه‌صرف‌بر تعداد محدودی از پایه‌های مالیاتی، به‌ویژه

در اقتصادهایی که با محدودیت‌های درآمدهای نفتی‌یا نوسانات ارزی مواجه هستند، می‌تواند پایداری مالی را با چالش مواجه‌سازد. مطلوب‌است تعلقه‌ان بداریم که تنوع بخشی به پایه‌های مالیاتی به معنای گسترش دامنه منابع مالیاتی با تکیه‌بر بخش‌های مختلف اقتصادی به‌ویژه بخش‌های کمترشناسایی شده‌یا کمترمالیات‌پذیراست. این اقدام‌نه تنها موجب کاهش فشار بر گروه‌های خاص مالیاتی‌می‌شود، بلکه با تنوع ع‌ادلانه‌تر بار مالیاتی در میان احاد اقتصادی، به شفافیت، عدالت مالیاتی و کارایی

نظام مالیاتی نیز کمک می‌کند. در کشورمان با توجه به هدف گذاری برای کاهش وابستگی بودجه به درآمدهای نفتی، افزایش سهم مالیات‌ها در منابع درآمدی دولت بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. اما این مهم، تنها از مسیر ارتقاء پایه‌های مالیاتی موجود عبور نمی‌کند؛ بلکه نیازمند نگاهی ساختاری و آینده‌نگر به ایجاد و توسعه پایه‌های جدید همچون مالیات بر مجموع مالیات‌های جدید، مالیات بر ثروت، مالیات بر خانه‌های خالی و اشکال نوین مالیات‌ستانی از اقتصاد

رحمت الله نوروزی، رئیس فراکسیون کارگری مجلس:

## جامعه کارگری محور توسعه ورشد اقتصادی است

داشت: جامعه کارگری از دیدگاه امام خمینی (ره) واز دیدگاه مقام معظم‌رهبری، نقش‌آفرینان اصلی در تمامی‌آموزند. این‌قشر در یکایک صحنه‌ها ام از سالیان جنگ و دفاع مقدس تا سازندگی حضوری بی‌بدیل داشته‌است. بنابراین تقویت این جامعه مؤثر به شدت حائز

رحمت الله نوروزی، نماینده مردم علی‌آباد کتول، عضو هیئت‌رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس و رئیس فراکسیون کارگری در گفت‌وگو با خبرنگار «رسالت» به لزوم تقویت جامعه کارگری برای رونق سرمایه‌گذاری و تولید پرداخت و در این خصوص بیان

چرا کریدورهای حمل‌ونقل نقشی کلیدی در توسعه پایدار دارند؟

# کریدورها؛ شاهراه توسعه



چرا کریدورهای حمل‌ونقل نقشی کلیدی در توسعه پایدار دارند. مواردی را بررسی خواهیم

کرد که در ادامه می‌خوانید.

**کریدورهای کارآمد، عامل رقابت‌پذیری اقتصادی**

زیرساخت حمل‌ونقل مناسب، زمان و هزینه جابه‌جایی کالاها را کاهش می‌دهد و به تولیدکنندگان اجازه می‌دهد با هزینه کمتر به بازارهای هدف دست یابند. این موضوع به صورت مستقیم بر توان رقابت اقتصادی کشورها اثرگذار است. کشورهایی که بتوانند خود را به شبکه‌های منطقه‌ای و جهانی حمل‌ونقل متصل کنند، در دریا یا رود از رقابت جهانی عقب می‌مانند. از طرفی دیگر بهبود کریدورها نه‌لغو ب تسهیل تجارت می‌شود، بلکه منجر به فعال شدن صنایع وابسته مانند حمل‌ونقل، تعمیر و نگهداری، تولید قطعات، خدمات لجستیک و تجزیه و تأمین می‌شود. این حوزه‌ها به صورت مستقیم و غیرمستقیم ایجاد اشتغال می‌کنند و از تمرکز اقتصادی در پایتخت‌ها می‌کاهند. تقویت کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی همچنین می‌تواند توان منطقه‌ای ایجاد کرده و توسعه را از مرزاکشهری به مناطق کمتربرخوردار هدایت کند. این امر ضمن کاهش فشار مهاجرت به کلانشهرها، موجب توسعه متوازن و عدالت شهری نیز خواهد شد. در بررسی بیش‌ترین موضوع درپایخ به‌اینکه

همکاری و هماهنگی میان کشورهای نامی‌توان عملکرد موثقی داشت. بنابراین در این مسیر توسعه همکاری‌های مشترک توان‌مان با ایجاد پنجره‌های واحد سیستم‌های دیجیتال مرکزی و توافق‌نامه‌های مشترک امری بسیار حائز اهمیت است و می‌تواند سرعت حمل‌ونقل بین‌المللی را تا چندین برابر افزایش دهد.

**سرمایه‌گذاری مشترک برای توسعه زیرساخت‌ها**

کشورها باید از طریق مشارکت در صندوق‌های سرمایه‌گذاری مشترک، تأمین مالی پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقلی را امکان‌پذیر کنند. این اقدام خدمات لجستیک و تجزیه و تأمین می‌شود. از آنجایی که هزینه‌های حمل‌ونقل ساده‌سازی سرمایه‌گذاران خصوصی، می‌توان به توسعه پایدار در این حوزه سرعت بخشید. بنابراین هماهنگی‌ها باید فراتر از گفت‌وگوها باشد و در این مسیر نیاز به تدوین استراتژی‌های مشترک، اهداف زمانی مشخص، نظارت و نقشه‌راه برای اجرای پروژه‌های لجستیکی بیش از هر چیز ضروری است. با توجه به موقعیت استراتژیک جمهوری اسلامی ایران، کشورمان می‌تواند نقش پل ارتباطی میان کریدورهای شمال جنوب، شرق غرب و مسیرهای آسیای مرکزی خلیج فارس را به صورت هرچه مطلوب‌تر ایفا کند. شایان ذکر است تا بگوییم که در این مسیر توسعه خطوط ریلی و پروژه‌های جاده‌ای مرزی با خود داشته باشند.

## اقتصادی

سیاوش غیبی‌پور، کارشناس امور مالیاتی:

# افزایش سهم مالیات موجب استقلال اقتصادی خواهد شد

می‌یابد و ۵۰ درصد سهم مالیات و ۵۰ درصد دیگر سهم نفت، گاز و سایر بخش‌های بیرونی می‌شود. اگر فرض کنیم که بودجه ۷۰ درصد خود را با مالیات پر کند و دولت نیز هزینه‌های خود کنترل کند، دیگر هر نوسانی که شکل بگیرد، دولت کسری بودجه شدید نخواهد داشت و مادامی که کسری بودجه نباشد، تأمین مالی از مسیر استقراض و چاپ پول شکل نخواهد گرفت.

او بایان اینکه افزایش سهم مالیات‌ها موجب استقلال اقتصادی خواهد شد، متذکر شد: هم‌زمان که سهم مالیات‌بیش‌تر شود، استقلال اقتصادی و درآمدی رقم خواهد خورد. در چنین شرایطی به موجب آنکه درون‌زایی شکل گرفته، درآمد پایدار ایجاد خواهد شد.

وی با تأکید بر خاصیت تعدیلی مالیات یادآورد شد: خاصیت دیگر درآمد‌های مالیاتی این است که این درآمدها خاصیت عدالتی و تعدیلی دارند. در حقیقت اگر فرض کنیم که درآمدهای مالیاتی حقیقی و حقوقی به درستی وصول شوند، نابرابری‌های اقتصادی به حداقل میزان ممکن خواهد رسید.

غیبی‌پور همچنین ادامه داد: گفتنی است که هیچ‌گاه متکی مستقیم به مالیات نبوده‌ایم و همواره بخشی از درآمد‌ها مالیاتی بوده و بخش دیگر نفتی بوده است. در این مسیر سایر کشورهای نفتی نیز با چنین روندی مواجه‌اند اما به‌طورکل دوسیاست‌بیش‌رودارند؛ نخست‌این‌که درآمد‌های نفتی را تبدیل به احسن می‌کنند و سپس تولید داخلی ایجاد می‌کنند یا اینکه درآمد‌ها را برای نسل آینده می‌گذارند و کشور را با مالیات اداره می‌کنند. او با اشاره به ضرورت افزایش تدریجی سهم مالیات‌ها گفت: سازوکارهای دولت و تعهدات ملی و بین‌المللی به گونه‌ای نیست که بتوان به یک‌باره کشور را مالیاتی اداره کرد اما به سرعت تدریجی و افزایش سالانه ۲ الی ۳ درصد می‌توان این مهم را رقم زد. بنابراین اگر سهم درآمد‌های مالیاتی در قانون بودجه به صورت تدریجی افزایش یابد، پس از ۵ سال به ۶۵ درصد درآمد مالیاتی خواهد رسید.

وی در پایان این گفت‌وگو بیان کرد که بسیاری از کشورهای موفق در حوزه مالیاتی با افزایش سالانه ۱ الی ۲ درصد شروع می‌کنند و با تأکید بر سازوکار و بروز و مدرن برای اخذ مالیات در کشور بیان داشت: هرچه سازوکار اجرایی به‌روز و مدرن باشد، روند مطلوب‌تری در امر اخذ مالیات‌ها رقم خواهد خورد.

جامعه کارگری محور توسعه و رشد اقتصادی است.

رئیس فراکسیون کارگری مجلس با تأکید بر همراهی مجلس و دولت تصریح کرد: دولت و مجلس شورای اسلامی می‌بایست همگام با یکدیگر تلاش کنند تا نگاهی که رهبر معظم انقلاب اسلامی، حضرت آیت‌الله‌عظمی‌ای همواره در نام‌گذاری سال و سپس در ادبیهشت‌ماه دارند، به درستی محقق گردد.

عضو هیئت‌رئیس کمیسیون اجتماعی با تأکید بر ضرورت رفع موانع بیش‌روی کارگران همچنین خاطرنشان کرد: باید بگوئیم‌تا دغدغه‌های جامعه کارگری به‌ویژه در حوزه درمان و معیشت مرتفع

گردد، با حل مشکلات این حوزه می‌توان به تحقق هرچه دقیق‌تر شعار سال امیدوار بود.

وی جامعه کارگری را تلایه‌دار جهش تولید خواند و متذکر شد: جهش تولید و رونق اقتصادی به دست تلایه‌داران عرصه تولید یعنی کارگران امکان‌پذیر است.

نماینده مردم علی‌آباد کتول در پایان این گفت‌وگو با تأکید بر نقش کارگران در توسعه تولید و سرمایه‌گذاری بیان کرد: جامعه کارگری همواره برای رسیدن به قله‌های پیشرفت تلاش می‌دارد و بی‌شک با تلاش این قشور رونق تولید و سرمایه‌گذاری عملیاتی می‌گردد.

### خبر

## ایران و آفریقا؛ از توافقات معدنی تا توسعه زیرساخت‌های مشترک

روابط تجاری ایران و قاره آفریقا در سال‌های اخیر شاهد تحولات زیادی بوده است. حجم تجارت دوجانبه ایران و کشورهای آفریقایی در سال ۱۴۰۳ را رشد ۲۱ درصدی ۹۵۵ میلیون دلار بود که صادرات به قاره آفریقا حدود ۸۵۰ میلیون دلار و حدود ۱۰۵ میلیون و ۳۰۰ هزار دلار هم حجم واردات بود. این میزان تجارت، سهم ایران از کل تجارت خارجی قاره آفریقا را حدود ۱۷۱ درصد تشکیل می‌دهد. اما با توجه به پتانسیل‌های موجود، هنوز نسبت به ظرفیت‌های بالقوه در این قاره، محدود است. این رقم زمانی بیشتر جلب توجه می‌کند که بدانیم حجم تجارت خارجی قاره آفریقا با ۵۴ کشور، سالانه ۱۲۰۰ میلیارد دلار است بنابراین در بهترین حالت بین ایران و آفریقا تجارت ۱/۲ میلیارد دلاری ثبت شده است یعنی سهم ایران در بازار این قاره حدود یک هزارم است.

**▲ چه کالاهایی صادر می‌کنیم؟**

طبق گزارش‌ها، ایران عمدتاً کالاهایی همچون محصولات پتروشیمی، قیر، اوره، مصالح ساختمانی و... را به کشورهای آفریقایی صادر می‌کند. در حالی که با توجه به ظرفیت‌های موجود توان صادراتی شرکت‌های ایرانی فراتر از این محصولات است. روح‌الله لطیفی، سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صمت در این خصوص می‌گوید: محصولات غذایی و کشاورزی، محصولات صنعتی و نیمه صنعتی و بحث‌های دارویی سهم کمتری در تجارت بین دو کشور دارند. در حالی که می‌توانند به واسطه قیمت ارزان، کیفیت بالا و هم‌ذاتقه بودن خیلی از این کشورهای این قاره با تولیدات ایرانی، سهم بیشتری داشته باشند. ما باید بازارهای آفریقا را بشناسیم و بدانیم چطور باید محصولات را به بازار آفریقا عرضه کنیم.

**▲ برنامه‌های توسعه‌ای روابط تجاری**

در راستای گسترش روابط اقتصادی، ایران در سال‌های اخیر برنامه‌هایی را برای توسعه مبادلات تجاری با آفریقا طراحی کرده است. سومین اجلاس همکاری‌های اقتصادی ایران و آفریقا که اردیبهشت ۱۴۰۴ برگزار شد، با حضور بیش از ۷۰۰ تاجر از ۲۸ کشور آفریقایی، فرصت‌های جدیدی را

برای گسترش همکاری‌ها فراهم کرده است.

سازمان توسعه تجارت ایران نیز هدف‌گذاری کرده است تا حجم مبادلات تجاری با آفریقا را بیش از ۱۰ میلیارد دلار افزایش دهد. این هدف با برنامه‌هایی همچون راه‌اندازی خطوط کشتیرانی و هوایی به آفریقا و تخصیص ۲ میلیارد دلار خط اعتباری برای خرید کالا محقق خواهد شد. لطیفی در این رابطه هم می‌گوید: باید برخی نیازهای طرف آفریقایی مثل اورهال کردن لاباشگاه‌ها، ایجاد پالایشگاه مشترک، ایجاد گازرسی‌ان جی و تبدیل محصولات نفتی به مشتقات ششاسایی شود؛ می‌توانیم با انتقال دانش به این قاره سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه پتروپالایشگاهی و حتی معدنی داشته باشیم.

سخنگوی کمیسیون توسعه تجارت خانه صمت می‌افزاید: آفریقا بهشت معادن است. ما باید از این ظرفیت‌ها استفاده کنیم. بحث کشت فراسرزمینی به واسطه آب زیاد و خاک حاصلخیز در این قاره امکان‌پذیر است. در آفریقا فرصت‌های گسترده‌ای مدن را داریم. ما می‌توانیم بخشی از این امکانات را با کشت فراسرزمینی و سرمایه‌گذاری در آفریقا پیگیری کنیم و محصولاتی که در کشور نیاز داریم را در آفریقا تولید کرده و به ایران وارد کنیم. به این ترتیب هم باعث توسعه در آنجا می‌شویم و هم نیازهایمان از آن قیمت‌تر می‌شود. اگر کالاهای کم‌درمان را به آفریقا بکشیم، قیمت مناسب داشته باشد و مستمراً بر اساس نیاز مشتری به دستش برسد، آن تجارت می‌تواند مداوم باشد. البته این مهم احتیاج به همراهی دولت‌ها دارد. به گفته او، دولت‌ها باید در حوزه زیرساخت‌ها و سوسپدیهایی که برای تجارت می‌دهند، همراهی کنند. زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انتقال پول را فراهم کنند و آگاهی بخشی در زمینه تجارت با آفریقا انجام دهند. بعد از فراهم شدن شرایط، تجارت با این قاره می‌تواند تا بالای ۵۰ میلیارد دلار هم برسد که کار سختی نیست. به شرط اینکه جزیره‌ای عمل نکند و برای برقراری ارتباط زمینی گوید: برخی کشورها مثل ترکیه سوسپدی می‌دهند که کالاهایشان از آن‌تر پیش می‌رود که البته تنها شامل مبادله کالا نمی‌شود و مکانیسم‌های پیچیده ارزی و بانکی را هم دربرمی‌گیرد. سازمان توسعه تجارت به دنبال طراحی سیستمی برای تها‌تر کالاها بین تاجار و بازرگانان ایران و آفریقا است.

**▲ دست‌اندا‌زها در مسیر تجارت با آفریقا چیست؟**

با وجود رشد قابل توجه روابط اقتصادی و البته هدف گذاری برای افزایش تجارت، چندین چالش همچنان پیش روی توسعه این مبادلات قرار دارد. یکی از بزرگ‌ترین موانع، مشکلات بانکی و نقل و انتقال پول است که باعث کندی روند تجارت میان دو طرف می‌شود.

همچنین کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل و عدم شناخت کافی از بازارهای آفریقایی نیز دیگر چالش‌های پیش‌روست؛ این در حالی است که از وضعیت حمل‌ونقل بین ایران و این قاره چشم‌انداز مثبت‌ترو با فواصل کم‌تر بود کالاهای مورد نیاز آفریقا با سرعت بیشتری به دست مصرف‌کنندگان می‌رسید. لطیفی در این ارتباط زمینی گوید: برخی کشورها مثل ترکیه سوسپدی می‌دهند که کالاهایشان از آن‌تر به مقصد برسد. اگر بازار به آن کالا وابسته شود، کم‌کم آن بازار خودش با حجم بالاتری محصول می‌خواهد و حمل و نقل هم مقرون به صرفه می‌شود، زیرا شرا‌و‌خالی نمی‌رود یا شناورهای بزرگ‌تر می‌توانند کالاهای بیشتری را ببرند.

البته آنطور که سازمان توسعه تجارت تأکید کرده اکنون خطوط کشتیرانی بین ایران و شرق و شمال آفریقا برقرار است و کشتی‌های ایرانی به بنادر تانزانیا، کنیا و لیبی تردد دارند؛ این کشتی‌ها همراه با هر دوام یک‌باره به تناسب بازرگاری کشتی و هماهنگی‌های لجستیکی به شمال و شرق آفریقا حرکت می‌کنند. برای برقراری خطوط کشتیرانی ایران و غرب و جنوب آفریقا در ستاد آفریقا مقرر شد سازوکاری در نظر گرفته شود و نوسازی ناوگان کشتیرانی نیز در دستور کار قرار گیرد.