

کارشناسان و فعالان حوزه راه آهن کشور تاکید کردند:

توسعه صنعت ریلی در سایه حذف مالیات بر ارزش افزوده

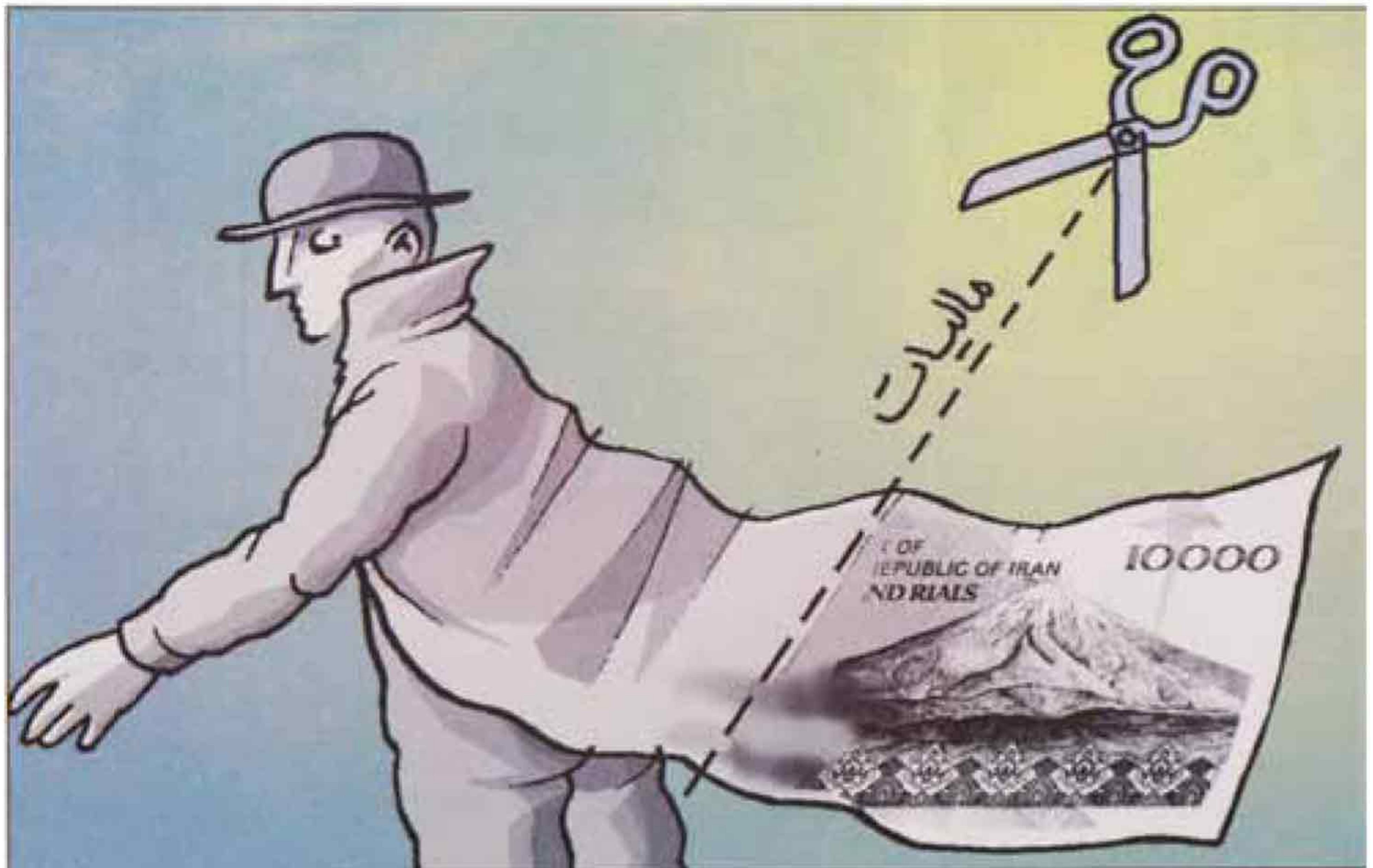
معرفی مالیات بر ارزش افزوده

تامین هزینه‌های عمومی کشورها هم چون تامین امنیت، بهداشت و درمان، آموزش و ... نیازمند مناسب و مستمر برای دولت‌ها است و امروزه مالیات، مهم‌ترین منبع درآمد دولت‌ها برای تامین این هزینه‌ها در جهان به شمار می‌رود. این منبع در کشورهای پیشرفته و توسعه یافته، بیشتر درآمدهای دولت‌ها را تشکیل می‌دهد.

مالیات بر ارزش افزوده از انواع مالیات‌های غیر مستقیم محسوب می‌شود که بر مصرف وضع می‌شود. این نوع مالیات، نوعی مالیات چند مرحله‌ای است که در مراحل مختلف زنجیره‌ی واردات، تولید و توزیع از هر فعال اقتصادی زنجیره به فعال اقتصادی بعدی انتقال می‌یابد تا در نهایت به مصرف کننده‌ی نهایی منتقل و از سوی وی پرداخت می‌شود، بنابراین پرداخت کنندگان واقعی این مالیات، مصرف کنندگان کالاها و خدمات هستند و عناصر حاضر در زنجیره تنها عامل انتقال این مالیات به مصرف کننده نهایی خواهد بود که وجهی را به عنوان مالیات بر ارزش افزوده از محل درآمدهای خود نمی‌پردازند.

مزایای اصلی

موارد زیر، از جمله اساسی‌ترین محاسنی هستند که می‌توان برای نظام مالیات بر ارزش افزوده بر شمرده: شفاف سازی مبادلات اقتصادی به دلیل ردیابی معاملات در زنجیره‌های واردات، تولید و صادرات، اخذ مالیات بیشتر از مصرف کنندگان کالاها و خدمات لوکس و غیر ضروری، افزایش مستقیم و غیر مستقیم میزان درآمدهای مالیاتی از



مالیات بر ارزش افزوده به عنوان یکی از مترقی‌ترین نظام‌های مالیاتی جهان می‌باشد، که امروز به رایج‌ترین نظام مالیاتی جهان بدل گشته و اجرای آن، شفاف سازی در مبادلات اقتصادی، کاهش فرارهای مالیاتی، جلوگیری از قاچاق کالا، تشویق سرمایه گذاری، تولید و صادرات و برقراری عدالت مالیاتی را برای نظام‌های اقتصادی به ارمغان آورده است. نظر به اهمیت اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در کشور و اثرات آن، به شکلی اجمالی مروری بر روند تصویب، اجرا، ویژگی‌ها و مزایای آن خواهیم داشت:

این نرخ به ۷ درصد کاهش یافت. اما با نگرانی‌های موجود در جامعه، این نرخ به ۱/۵ درصد رسید و در نشست علنی مجلس نیز نرخ مذکور از سوی نمایندگان تصویب شد و سرانجام این قانون، در ۱۷ اردیبهشت ماه سال جاری به تصویب کمیسیون اقتصادی مجلس رسید و مقرر شد این لایحه به صورت آزمایشی به مدت ۵ سال در کشور اجرا شود.

هم چنین این مصوبه در خرداد ماه سال ۸۷ به تایید شورای نگهبان رسید و از سوی رییس جمهور برای اجرا به وزارت امور اقتصاد و امور دارایی ابلاغ شد.

مختلف در وزارت امور اقتصادی و دارایی، برنامه‌ی استقرار نظام مالیاتی جدید در دستور کار دولت قرار گرفت و در این لایحه، پس از طی سیر طولانی خود در اواخر شهریور ماه ۱۳۸۱، به تصویب هیات وزیران رسید و در مهر ماه همان سال به مجلس شورای اسلامی ارائه شد.

یکی از موضوع‌هایی که در این دوره بحث‌های فراوانی را بین مسولان از جمله اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس، کارشناسان اقتصادی، سازمان امور مالیاتی، اتحادیه‌ها و ... ایجاد کرده بود، نرخ مالیات بر ارزش افزوده بود که در بررسی‌های فراوان، ابتدا

لایحه‌ی مالیات بر ارزش افزوده برای اولین بار در سال ۱۳۶۶ به مجلس شورای اسلامی تقدیم شد. اما با وجود تصویب بخشی از آن در مجلس، به دلیل مقارن شدن پی‌گیری این قانون با سیاست‌های تعدیل اقتصادی و تثبیت قیمت‌ها و نیز، شرایط خاص اقتصادی ناشی از جنگ تحمیلی، از سوی دولت وقت پس گرفته شد.

قانون مالیات بر ارزش افزوده برای دومین بار در سال ۱۳۷۰، از سوی دپارتمان امور مالی صندوق بین‌المللی پول، از عوامل اصلی افزایش کارایی نظام مالیاتی به ایران پیشنهاد داده شد و پس از بررسی و مطالعات

کل درآمدهای جاری دولت، جلوگیری از اخذ مالیات مضاعف از محصول نهایی

کالاهای مشمول مالیات بر ارزش افزوده

عرضه و فروش تمامی کالاها و ارائه خدمات به جز کالاها و خدمات معاف و نیز، واردات و صادرات آنها، مشمول این نظام مالیاتی است. منظور از عرضه کالا، انتقال آن از طریق هر نوع مبادله و منظور از ارائه خدمات، انجام خدمات برای دیگران در قبال دریافت دستمزد خواهد بود، بنابراین به جز کالاها و خدمات معاف که به طور عمده کالاها و خدمات اساسی سبد مصرفی خانوار به ویژه خانوارهای کم درآمد هستند، سایر کالاها و خدمات مصرفی مشمول اخذ مالیات بر ارزش افزوده می شوند.

دامنه بخشودگی ها

در قانون مالیات بر ارزش افزوده، برخی از کالاها و خدمات از شمول این نظام مالیاتی خارج هستند. این امر، بدان معناست که عرضه این دسته از کالاها و خدمات، مشمول اعمال مقررات این قانون نخواهد بود. معافیت های این نظام مالیاتی بیشتر اقلام سبد کالای مصرفی خانوارهای کم درآمد را شامل می شود که عبارتند از: محصولات و نهادهای کشاورزی، انواع دام و طیور زنده، آبیان، زنبور عسل و کرم ابریشم، اقلام عمده و ضروری سبد مصرفی خانوار مثل قند، شکر، برنج، حبوبات، شیر، پنیر، روغن نباتی و شیر خشک مخصوص تغذیه کودکان، انواع دارو و خدمات بهداشتی و درمانی،

خدمات توان بخشی و حمایتی، خدمات پژوهشی و آموزشی، خدمات بانکی، خدمات حمل و نقل عمومی مسافری درون و برون شهری جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی و اقلام فرهنگی مانند کتاب، دفاتر تحریر و انواع کاغذ چاپ، تحریر و مطبوعات، خرید، فروش و اجاره ای اموال غیر منقول (زمین و ساختمان) و فرش دستباف.

مشوقی برای صادرات

در نظام مالیات بر ارزش افزوده، کالاها و خدمات صادراتی مشمول نرخ صفر می شوند. اعمال این نرخ بدان معناست که کالاها و خدمات صادراتی نه فقط در زمان صادرات مشمول مالیات نمی شوند، بلکه تمامی مالیات بر ارزش افزوده های پرداختی برای خرید کالاها و خدمات مصرفی که در تولید و عرضه محصولات صادراتی پرداخت شده نیز، از سوی سازمان امور مالیاتی به مودی بازگردانده می شود.

جایگزینی تجمیع عوارض

در گذشته نظام مالیات بر مصرف در چارچوب قانون موسوم به تجمیع عوارض اجرا می شد که بر اثر آن، اکثر کالاها مشمول مالیات و عوارض در مجموع به نرخ ۳ درصد قیمت بودند، بنابراین اجرای نظام مالیات بر ارزش افزوده به علت جایگزینی آن با قانون تجمیع عوارض، افزایشی را در سطح قیمت کالاها و خدمات سبب نمی شود. از سوی دیگر، در قانون مالیات بر ارزش افزوده نرخ این مالیات ۱/۵ درصد پیش بینی شده است که با احتساب ۱/۵ درصد عوارض شهرداری ها، در مجموع به ۳ درصد مالیات و عوارض می رسد. این نرخ در مرحله اول، کمترین نرخ در مقایسه با ۱۴۰ کشور مجری این مالیات محسوب شده و در مرحله دوم، با توجه به جایگزینی نرخ مشابه قبلی مالیات و عوارض در قانون موسوم به تجمیع عوارض، موجب افزایش قیمت ها نمی شود.

ثبت نامی متفاوت

ثبت نام مرحله ای در نظام مالیات بر ارزش افزوده بدان معناست که در ابتدای پیاده سازی این نظام مالیاتی، سازمان امور مالیاتی کشور به صورت مرحله ای اقدام به ثبت نام فعالان اقتصادی در این نظام مالیاتی می کند. تمامی واردکنندگان، صادرکنندگان و فعالان اقتصادی با فروش بالاتر از ۳ میلیارد ریال در سال، مشمول اولین مرحله ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده می شوند.

مصرف کنندگان و خرید کالاها و خدمات

مصرف کنندگان کالاها و خدمات در صورتی که از فروشگاه های ثبت نام شده در نظام مالیات بر ارزش افزوده، اقدام به خرید کالاها کنند، باید قیمت کالاهای خریداری شده به علاوه مالیات بر ارزش افزوده آن ها را در قبال دریافت صورت حساب، بپردازند. در غیر این صورت، در زمان خرید از سایر فروشگاه ها، مالیاتی به عنوان مالیات بر ارزش افزوده به صورت جداگانه اخذ نمی شود و تنها بهای کالا در قبال دریافت صورت حساب اخذ می شود.

تکالیف فعالان اقتصادی

اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از تولیدکنندگان، توزیع کنندگان و عرضه کنندگان و خدمات مشمول که با توجه به اعلام سازمان امور مالیاتی کشور اقدام به ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده می کنند و نیز، وارد و صادر کنندگان کالاها و خدمات، در زمان خرید یا واردات کالاها و خدمات، علاوه بر بهای کالا و خدمات خریداری شده، مالیات بر ارزش افزوده متعلق را نیز پرداخت می کنند، ولی از آن جا که این نظام مالیاتی، یک نظام مالیاتی به منظور اخذ مالیات از فعالان اقتصادی نیست، این مالیات های پرداختی، طلب فعالان اقتصادی از سازمان امور مالیاتی محسوب می شود.

حمل و نقل ریلی

در برنامه ششم توسعه، خدمات حمل و نقل ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شد، اما سازمان مالیاتی کشور دیدگاهی در این زمینه دارد که راه آهن با وجود آن، هنوز به این قانون جدید عمل می کند. بر اساس برنامه ششم توسعه که توجه به حمل و نقل ریلی در آن، مشابه مناطق محروم دیده شده است از سال جاری بخش ریلی تا ۱۰ سال از مالیات بر درآمد معاف شده است و بنابراین مشوق های مالیاتی خوبی برای رشد

صنعت ریلی و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در این صنعت در نظر گرفته شده است.

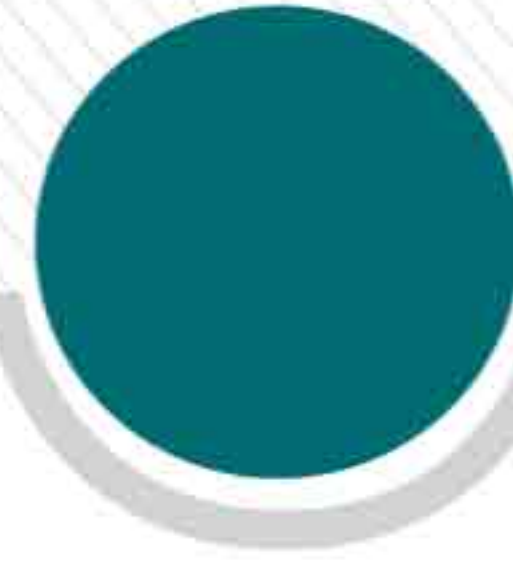
اقداماتی گسترده نیز در بستر قانون برای توسعه حمل و نقل ریلی انجام شده است. مهم ترین کاری که در سال گذشته برای رشد این بخش انجام شد، کاهش نرخ حق دسترسی از ۵۷ درصد به ۲۶ درصد بود که قیمت تمام شده حمل را پایین آورد و فضا برای ورود بخش خصوصی رقابتی شد.

همه این اقدامات در جهت توسعه حمل و نقل ریلی است که بر این اساس، راه اندازی قطارهای برنامه ای، اقدام دیگر راه آهن برای توسعه این بخش بود. راه آهن هم تخفیف های مشخصی را برای بارهای مختلف در نظر گرفت، مثلاً حق دسترسی برای بارهای کانتینری را به صفر رساند و حق دسترسی بارهای ترانزیتی را هم تا ۵۰ درصد کاهش داد. بهبود و ارتقای تسهیلات تخلیه و بارگیری از دیگر اقدامات راه آهن در جهت رشد ریلی کشور بود. اتصال بخش های تجاری و صنعتی به ریل نیز از دیگر برنامه های ما است که در حال انجام آن هستیم.

راه آهن برای سرمایه گذاری در بخش بار نیز اقداماتی گسترده داشته است. در جایی که خریدار وجود دارد، راه آهن خرید محصولات وابسته ریلی را تسهیل و به کاهش ریسک سرمایه گذاران کمک کرده است. در ادامه خدمات، نوسانات نرخ ارز را تا بالای ۱۰ درصد تضمین شد و تسهیلاتی برای سرمایه گذاری خارجی به منظور تشویق بخش خصوصی در نظر گرفته شد.

از شرکت ملی نفت ایران نیز یارانه کاهش مصرف سوخت گرفته شد و به سرمایه گذاران داده شد و همه این اتفاق ها به این معنی است که راه آهن در زمینه تأمین مالی پروژه ها در بخش خصوصی اعلام آمادگی کرده است. خوشبختانه، راه آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان خود را برای جذب بیشتر بخش خصوصی در پروژه های ریلی به کار گرفته است.

البته، بسترهای این موضوعات فراهم است و با مالکیت و تخفیفات



مالیاتی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده شده است، و تلاش شده است نظام مدیریت و بهره‌برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح شده که نقش آفرینی این بخش در راه‌آهن بیشتر شود.

تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در نظر گرفته شده است. بر این اساس، به افرادی که در بخش زیربنایی راه‌آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می‌کنند، تضمین خرید می‌دهیم تا سرمایه‌گذاری آنها تضمین شود.

راه‌آهن تلاش می‌کند برای تأمین مالی داخلی و خارجی نیز، به بخش خصوصی ضمانت دهد و تمام این مشوق‌ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است. رویکرد راهبردی راه‌آهن، افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است و این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

همچنین یکی از اقدامات اصلی راه‌آهن استفاده از ظرفیت بازار بورس است، به این ترتیب که تأمین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تأمین مالی بیشتر است و امید می‌رود با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد.

مالیات بر ارزش افزوده صنعت ریلی

در همین راستا نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جریان ادامه بررسی بخش درآمدی لایحه بودجه سال ۹۷ کل کشور طی مصوبه‌ای با ۱۶۴ رای موافق، ۴۰ رای مخالف و ۳ رای ممتنع از مجموع ۲۴۱ رای، مدت اجرای آزمایشی قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۷ اردیبهشت ۸۷ و اصلاحات بعدی آن را تا زمان لازم اجرا شدن قانون جدید در سال ۹۷ تمدید کردند. علی لاریجانی رئیس مجلس درباره حذف این بند از گزارش کمیسیون

تلفیق گفت: به دلیل اینکه اجرای آزمایشی قانون مالیات بر ارزش افزوده تا آخر امسال به پایان می‌رسد نمی‌توانیم قانونی درباره این موضوع تصویب کنیم و از طرفی کمیسیون اقتصادی نیز در حال بررسی طرحی در این زمینه است. بنابراین ما فعلاً به لایحه دولت بازگشت می‌کنیم.

تایید اعضای کمیسیون عمران مجلس

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس گفت: براساس مصوبه کمیسیون حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مسافر درون و برون شهری و همچنین صدور بلیط از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شدند.

صدیف بدری گفت: موارد مربوط به حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مسافر درون شهری و برون شهری از لایحه مالیات بر ارزش افزوده به کمیسیون عمران ارجاع شده بود که در جلسه بعدازظهر امروز بررسی و از پرداخت مالیات معاف شدند.

نماینده مردم اردبیل در مجلس از حضور وزیر راه و شهرسازی در این جلسه برای پاسخ به تعدادی از سوالات ملی و استانی برخی نمایندگان سخن گفت و افزود: سوالات نمایندگان سوال کننده با شمولیت منطقه‌ای و ملی در خصوص حمل و نقل ریلی و مشکلات جاده‌ای مطرح شد و سوالات به کمیته‌های تخصصی کمیسیون ارجاع داده شد.

حذف مالیات بر ارزش افزوده، مشوق بخش خصوصی

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل شرکت راه‌آهن کشور در رابطه با معافیت پرداخت مالیات بر ارزش افزوده و درآمد خدمات حمل‌ونقل ریلی در برنامه ششم توسعه گفت: راه‌آهن با وجود نظرات سازمان مالیاتی، در حال عمل کردن به این قانون جدید است.

نورالله بیرانوند گفت: براساس برنامه ششم توسعه توجه به حمل‌ونقل ریلی مشابه مناطق محروم دیده شد و بخش ریلی تا ۱۰ سال از مالیات بر درآمد هم

معاف شد. بنابراین مشوق‌های مالیاتی خوبی برای رشد صنعت ریلی و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این صنعت در نظر گرفته شده است.

وی درباره حذف مالیات بر ارزش‌افزوده و انواع دیگر مالیات گفت: اقدامات گسترده‌ای در بستر قانون برای توسعه حمل‌ونقل ریلی انجام شده، مهم‌ترین کاری که در سال گذشته برای رشد این بخش انجام شد، کاهش نرخ حق دسترسی از ۵۷ درصد به ۲۶ درصد بود که با این کار قیمت تمام‌شده حمل پایین آمد و فضا برای ورود بخش خصوصی رقابتی شد.

این مقام مسئول افزود: همه این اقدامات، در جهت توسعه حمل‌ونقل ریلی است که بر اساس آن، راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای اقدام دیگر راه‌آهن برای توسعه این بخش بوده است. راه‌آهن تخفیفات مشخصی را هم برای بارهای مختلف در نظر گرفته که حق دسترسی برای بارهای کانتینری را به صفر رسانده و حق دسترسی بارهای ترانزیتی هم تا ۵۰ درصد کاهش یافته است. از برنامه‌های مهم راه‌آهن، بهبود و ارتقای تسهیلات تخلیه و بارگیری در جهت رشد ریلی است و اتصال بخش‌های تجاری و صنعتی به ریل نیز از برنامه‌های دیگر و در دست اقدام است.

بیرانوند با بیان اینکه در سرمایه‌گذاری در بخش بار هم اقدامات گسترده‌ای انجام شده، ادامه داد: در جاهایی که ما خریدار هستیم، راه‌آهن خرید محصولات وابسته ریلی را تسهیل کرده و به کاهش ریسک سرمایه‌گذاران کمک کرده است. راه‌آهن نوسانات نرخ ارز را در نرخ‌های بالای ۱۰ درصد هم تضمین می‌کند و تسهیلات در جهت فاینانس سرمایه‌گذاری با کشورهای دیگر برای تشویق بخش خصوصی در نظر گرفته است.

وی درباره تخصیص یارانه نفتی به راه‌آهن گفت: ما از شرکت نفت نیز یارانه کاهش مصرف سوخت می‌گیریم و به سرمایه‌گذاران می‌دهیم. همه اینها به این معنی است که ما در زمینه تأمین مالی پروژه‌ها با همکاری بخش

خصوصی اعلام آمادگی می‌کنیم. خوشبختانه راه‌آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان را برای جذب بیشتر بخش خصوصی در پروژه‌های ریلی به کار گرفته است.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل راه‌آهن اظهار داشت: با مالکیت‌ها و تخفیفات مالیاتی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده‌ایم، در تلاشیم تا نظام مدیریت و بهره‌برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح کنیم که نقش آفرینی این بخش در راه‌آهن بیشتر شود.

بیرانوند ادامه داد: تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق‌هایی است که برای سرمایه‌گذاری در راه‌آهن در نظر گرفته‌ایم، بر این اساس افرادی که در بخش زیربنایی راه‌آهن خدماتی را تولید می‌کنند و ظرفیت‌های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می‌کنند، خدمات آنها را تضمین خرید می‌دهیم تا سرمایه‌گذاری آنها تضمین شود.

وی افزود: راه‌آهن تلاش می‌کند برای تأمین مالی داخلی و خارجی نیز، به بخش خصوصی را ضمانت کند و تمام این مشوق‌ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است. رویکرد استراتژیک راه‌آهن برای افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است و این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

بیرانوند همچنین یکی از اقدامات اصلی راه‌آهن را استفاده از ظرفیت بورس دانست و توضیح داد: تأمین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تأمین مالی، بیشتر است که امیدواریم با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی‌های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد. براساس برنامه توسعه راه‌آهن، شکاف عمیقی برای تأمین سرمایه وجود دارد که این شکاف باید با حضور پررنگ بخش خصوصی و حمایت بازار سرمایه از بین برود.

بیرانوند با بیان اینکه شرکت راه‌آهن به عنوان شرکت حاکمیتی، یکی از استراتژی‌های اصلی خود را



حداکثرسازی مشارکت بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل ریلی می داند، گفت: بر اساس قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، کل عملیات بار و مسافر از طریق بخش خصوصی انجام می شود. وی افزود: بر این اساس، ما تمام واگن های مسافری را به بخش خصوصی واگذار کردیم.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به برنامه های راه آهن در طول سال های گذشته، برای توسعه فعالیت بخش خصوصی و افزایش سهم این بخش در حمل و نقل ریلی گفت: در حال حاضر نیز برنامه هایی داریم تا سهم بخش خصوصی را در تامین ناوگان ریلی افزایش دهیم؛ به شرط آنکه بخش خصوصی این آمادگی را داشته باشد.

بیرانوند تصریح کرد: خوشبختانه راه آهن از نظر قانونی با خلاء مواجه نبوده و تمام توان خود را برای جذب بیشتر بخش خصوصی و مشارکت این بخش در بخش های ریلی به کار گرفته است. وی اضافه کرد: یکی از مطالبات بخش خصوصی، اصلاحات قانونی است که با اقدامات در دست اجرای راه آهن، اصلاحات لازم و مورد نیاز در موارد قانونی صورت گرفته است.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن تاکید کرد: مشارکت بخش خصوصی در حوزه ریلی مستلزم حمایت های دولت و ایجاد بسترهای لازم است.

بیرانوند اظهار داشت: خوشبختانه بسترهای خصوصی این موضوعات فراهم است و با مالکیت هایی که در اختیار بخش خصوصی قرار داده ایم، در تلاشیم تا نظام مدیریت و بهره برداری را با همکاری بخش خصوصی به شکلی اصلاح کنیم که نقش آفرینی این بخش در راه آهن بیشتر شود.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن عنوان کرد: در حال حاضر مشوق های زیادی برای بخش خصوصی در نظر گرفته شده است که در این میان، مشوق هایی همچون مالیات بر ارزش افزوده از جمله مواردی است که

منافع آن به بخش خصوصی می رسد. بیرانوند گفت: تضمین خرید خدمات نیز یکی دیگر از مشوق هایی است که برای سرمایه گذاری در راه آهن در نظر گرفته ایم، بر این اساس افرادی که در بخش زیربنایی راه آهن خدماتی را تولید می کنند و ظرفیت های جدیدی را در حوزه خطوط جدید و تجهیزات تخلیه و بارگیری ایجاد می کنند، خدمات آنها را تضمین خرید می دهیم تا سرمایه گذاری آنها تضمین شود.

وی ادامه داد: همچنین در این زمینه نوسانات نرخ ارز نیز تا بالای ۱۰ درصد تضمین می شود که همه اینها موجب امنیت در سرمایه گذاری در این حوزه خواهد شد.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن همچنین تاکید کرد: راه آهن تلاش می کند برای تامین مالی داخلی و خارجی نیز، بخش خصوصی را گارانتی کند و تمام این مشوق ها برای تعمیق و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه ریلی است.

بیرانوند با بیان اینکه رویکرد استراتژیک راه آهن برای افزایش سهم بخش خصوصی در صنعت ریلی است، گفت: این امر یک راهبرد بلندمدت اجرایی است.

وی همچنین با اشاره به تشکیل لیزینگ ریلی، گفت: صندوق توسعه ملی نیز در این زمینه اعلام آمادگی کرده است که تشکیل این شرکت و تامین منابع آن برای تامین ناوگان بوده و شامل زیربنا نمی شود.

بیرانوند، یکی از اقدامات اصلی راه آهن را استفاده از ظرفیت بازار بورس اعلام کرد و گفت: تامین مالی از بازار سرمایه نسبت به سایر شقوق تامین مالی بیشتر است که امیدواریم با کمک و حمایت بورس و بازار سرمایه، توانمندی های بخش ریلی بیش از پیش توسعه یابد.

بیرانوند افزود: راه آهن ابزارهای خوبی برای ورود به بازار سرمایه دارد تا بتوانیم از این بازار برای توسعه خدمات ریلی استفاده کنیم.

معاون برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل راه آهن در پایان گفت: بر اساس

برنامه توسعه راه آهن، شکاف عمیقی برای تامین سرمایه وجود دارد که این شکاف بایستی با حضور پررنگ بخش خصوصی و حمایت بازار سرمایه از بین برود.

توسعه زیرساخت های ریلی با حذف مالیات بر ارزش افزوده

الیاس نادران استاد اقتصاد در دانشگاه تهران در این باره معتقد است که با اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده، منافع خرابکاران بازار، به شدت به خطر می افتد و به طور کلی، قانون مالیات بر ارزش افزوده به ضرر کسانی است که از شفافیت بازار گریزانند و منافعشان در بهره برداری از شایعات، رانت های اطلاعاتی و قاچاق است.

وی افزود: بنابر آن چه گفته شد حمایت از تولیدکنندگان داخلی، حذف مشاغل دلالی و واسطه گری و کار قاچاق همراه با آن تشویق سرمایه گذاری و صادرات می تواند از تاثیرات مثبت اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در رشد و توسعه اقتصاد کشور باشد.

نادران گفت: موضوع معاف از مالیات بر ارزش افزوده در بخش حمل و نقل کشور از جمله مسائلی است که دست اندرکاران حمل و نقلی به ویژه وزیر راه و شهرسازی در جهت کمک به توسعه زیر ساخت ها و مراکز تولید و ساخت و سرمایه گذاری، پیگیری های مداوم داشتند.

نادران تاکید کرد: موضوع حذف مالیات بر ارزش افزوده حمل و نقل ریلی که در برنامه ششم توسعه تاکید شده بود، از جمله اهداف وزارت راه و شهرسازی در بخش ریلی و جاده ای بوده و محمد زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل راه آهن، معافیت حمل و نقل ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده را از جمله برنامه های پیش بینی شده در برنامه ششم توسعه اعلام کرده بود.

تعمیم حذف مالیات بر ارزش افزوده به صنایع مختلف ریلی

از طرف دیگر رئیس کارگروه

سیروحرکت و ایمنی انجمن شرکت های حمل و نقل ریلی درباره حذف مالیات بر ارزش افزوده برای بخش حمل و نقل گفت: حذف مالیات بر ارزش افزوده تنها در مورد خود صنعت حمل و نقل اعمال شده است؛ در صورتی که به نظر من این امر باید تمامی موارد و حوزه هایی که به نوعی با حوزه حمل و نقل در ارتباط هستند اعمال شود.

سید هرمز قطبی افزود: در یک واحد حمل و نقل بخش عمده هزینه ها، مربوط به خرید قطعات است که از چرخ و واگن و... همه اینها مشمول مالیات بر ارزش افزوده باید باشند.

وی ادامه داد: وقتی در برنامه ششم توسعه مالیات بر ارزش افزوده در حوزه حمل و نقل حذف می شود، باید شامل حوزه های دیگری مثل هزینه های واحدهای حمل و نقل یا خدمات آنها نیز می شد و اگر دولت می خواهد که حمل و نقل ریلی در کشور پا بگیرد لازم است که با دیدی وسیع همه این موارد را در نظر داشت.

قطبی با بیان این که در حال حاضر هر قطعه ای که خریداری می شود مالیاتش هم پرداخته می شود، گفت: پیشنهاد ما این است که این نوع حذف مالیاتی را به همه جزئیات هزینه ای صنعت ریلی تعمیم دهیم و تنها متمرکز به خود شبکه حمل و نقل نباشیم. این جزئیات از قبیل خریدهایی که انجام می شود نیز هست.

وی درباره خریدهایی که از طریق ارز انجام می شوند نیز گفت: در مورد خرید اولیه، بحث تا حدودی متفاوت است. زمانی که می خواهید چیزی را از خارج بخرید همه برآوردها و بررسی ها را انجام می دهید و بعد اقدام به خرید می کنید. در حال حاضر و بر اساس قوانینی که الان وجود دارد شما دیگر نمی توانید حذف مالیات بر ارزش افزوده را برای این بخش در نظر بگیرید؛ حتی نمی توانید تهاتری هم عمل کنید. اگر کل این مجموعه ریلی به صورت سازمان مند و با برنامه و در جهت منافع ملی کشور بخواهد مشمول معافیت های مالیاتی قرار گیرد باید از راه کار قانونی اقدام شود.