

رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی اصفهان: نرخ تسهیلات بانکی برای فعالان اقتصادی تا 37 درصد محاسبه می شود

رئیس کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی اصفهان: نرخ تسهیلات بانکی برای فعالان اقتصادی تا 37 درصد محاسبه می شود



رئیس کمیسیون تجارت، خدمات و ارتباطات اتاق بازرگانی اصفهان با اشاره به محاسبه جرایم تاخیر تادیه از سوی بانک ها در تقسیت تسهیلات بنگاه های اقتصادی گفت: یک تولید کننده باید 14 درصد جریمه تاخیر تادیه و 23 درصد هم نرخ تسهیلات بانکی که مجموع آن 37 درصد می شود، بپردازد که در تولید این نرخ مقرون به صرفه نیست.

رئیس کمیسیون تجارت، خدمات و ارتباطات اتاق بازرگانی اصفهان با اشاره به محاسبه جرایم تاخیر تادیه از سوی بانک ها در تقسیت تسهیلات بنگاه های اقتصادی گفت: یک تولید کننده باید 14 درصد جریمه تاخیر تادیه و 23 درصد هم نرخ تسهیلات بانکی که مجموع آن 37 درصد می شود، بپردازد که در تولید این نرخ مقرون به صرفه نیست.

به گزارش روابط عمومی اتاق بازرگانی اصفهان، **مسعود گلشیرازی** در جمع اعضای هیات رئیسه کمیسیون تجارت اتاق بازرگانی اصفهان تصریح کرد: فعالان اقتصادی از نحوه محاسبه سود تسهیلات اعطایی توسط بانکها گلایه دارند و خواستار شفاف سازی نحوه محاسبه نرخ تسهیلات اند.

وی تسعیر دیون ارزی از محل حساب ذخیره ارزی را از دیگر چالش بانکی فعالان اقتصادی برشمرد و گفت: برخی از بنگاههای اقتصادی تسلیات ارزی با ارز مرجع دریافت کردند ولی بر اساس ارز مبادلاتی مجبور به بازگشت شدند و این در حالیست که بر اساس مصوبه بانک مرکزی باید به ارز مرجع تسهیلات خود را بازپرداخت کنند. وی اضافه کرد: فعالان بخش خصوصی می توانند این پرونده های خود را به اتاق بازرگانی بیاورند تا جمع آوری و دسته بندی شود و یک شکایت حقوقی علیه بانک هایی که به این شیوه عمل کنند، انجام پذیرد.

گلشیرازی با اشاره به ایجاد بنیادهای خیریه ایی در کشورهای توسعه یافته با هدف فقر زدایی از سوی فعالان اقتصادی گفت: دولت می تواند از ظرفیت بنگاههای اقتصادی برای حل معضلات اجتماعی استفاده کند و هزینه های صورت گرفته از سوی این بنگاهها در این بخش را به عنوان مالیات پرداختی قبول کند.

وی تصریح کرد: در شرایط کنونی اگر بنگاههای اقتصادی در بخش مسولیت های اجتماعی و فعالیت های خیریه ایی هزینه کنند به عنوان هزینه قابل ثبت مورد قبول سازمان مالیاتی قرار نمی گیرد.

ایرج کاظمی مسوول کمیته امور گمرکی کمیسیون در این جلسه گفت: در موضوع 4 درصد مالیات علی الحساب گمرک و وزارت اقتصاد بر اساس نرخ معدل سود فروش، مالیات های علی الراس که 12 درصد است 4 درصد مالیات بر درآمد علی الراس را از صاحب کالا می گیرند بر این اساس که تعداد زیادی کارت های متفرقه و با منظوره های خاص در دست مردم وجود دارد که با آن واردات می کنند و از بار مالیاتی آن فرار می کنند و از این طریق می خواستند از آن جلوگیری کنند.

وی تصریح کرد: این در حالی است که کمتر از 15 درصد واردات کشور با کارت های متفرقه است و بیش از 85 درصد با کارت های استاندارد واحدهای تولیدکننده شناسنامه دار انجام می شود .

افزایش 3 درصدی عوارض جاده ایی، هزینه حمل و نقل را افزایش خواهد داد

عبدالرسول باقری مسوول کمیته حمل و نقل کمیسیون در این جلسه افزود: وضعیت حمل و نقل در کشور ما اصلا مناسب نیست و همانند وضعیت 40 سال پیش است. در دنیا تحولات بسیاری در این صنعت صورت گرفته است ولی در ایران هیچ تحولی شاهد نبودیم .

وی یادآور شد: سازمان متولی حمل و نقل استراتژی مشخص برای توسعه و گسترش این صنعت ندارد و شرکت های حمل و نقل نیز توانایی و اختیاری ندارند.

وی با اشاره به ادغام راهداری با اداره کل پایانه های حمل و نقل گفت: اداره کل حمل و نقل استان قبلا 90 نفر پرسنل داشت و الان 950 نفر پرسنل راهداری به آنها اضافه می شود که حدود 6 ماه است حقوق نگرفته اند .

وی تصریح کرد: پیشنهاد شده 3 درصد عوارض جاده ایی که در حال حاضر دریافت می شود به 6 درصد افزایش یابد. این 3 درصد عوارض از زمانی که مالیات بر ارزش افزوده اعلام شد باید حذف می شد در حالیکه به دنبال این هستند که آن را افزایش دهند.

مجید کرباسچی نایب رئیس کمیسیون و رئیس کمیته فناوری اطلاعات در این جلسه گفت: طرح توسعه صادرات نرم افزار و طرح فضای تجارت الکترونیک از سوی این کمیته مطرح شده است.

حمیدرضا مومنی مسوول کمیته توسعه صادرات در این جلسه با ارایه گزارشی از فعالیت های این کمیته گفت: از سازمان های مرتبط همانند سازمان صنعت، معدن و تجارت و رایزنان بازرگانی ایران در خارج از کشور طی جلساتی دعوت شد تا اعضا به صورت رو در رو مشکلات و مسایل خود را در میان بگذارند .

فرهاد جانقربان دبیر کمیسیون تجارت در این جلسه به مقایسه توسعه صنعت حمل و نقل در اروپا و ایران پرداخت و گفت: در کشورهای اروپایی مالیات شرکت های حمل و نقل در بخش توسعه و تجهیز این ناوگان هزینه می شود و به همین دلیل این کشورها از ناوگان پیشرفته ایی برخوردارند ولی در ایران چنین امکانی وجود ندارد.