شهرآرا

روزنامه شهر امید و زندگی
SHAHRARANEWS.IR
29 12 19
اشنبه
۰۸ ۱۰ ۹۸
۱۲ صفحه + ۴ صفحه ورزشی
۱۶ صفحه ویژه شهرآرا محله
۰۸ دی ۱۳۹۸ | ۰۲ جمادی الاول ۱۴۴۱
شماره ۳۰۰۶ | ۷۰۰ تومان

عکس: حسین شریعت | شهرآرا

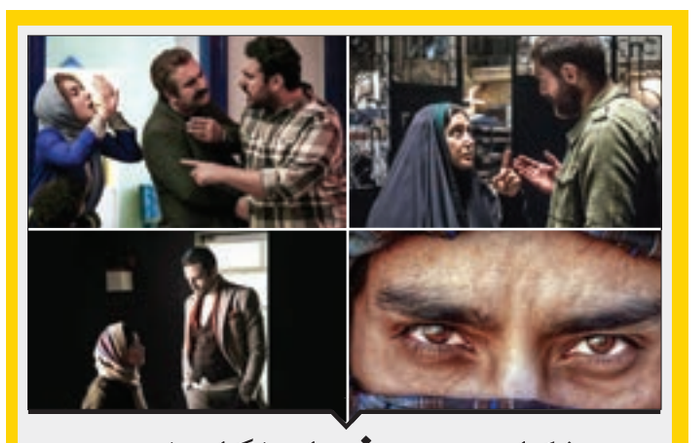
بخت گشایی با «زندگی»

عملیات اجرایی فاز چهارم پروژه مشارکتی مسکونی-تجاری «زندگی» با حضور معاون رئیس جمهور، استاندار و برخی از مدیران شهری در مشهد آغاز شد

۰۶

محمدباقر نوبخت، رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور:

پای تعهدمان برای انتشار ۱۴۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت نوسازی بافت پیرامونی حرم هستیم



شکار سیمرغ با «نگاه نو»

نگاهی به همکاری بازیگران شناخته‌شده با کارگردانان تازه‌کار در سی‌وهشتمین جشنواره فیلم فجر

۰۵

خودروهای آلاینده در تیررس دوربین‌های شهری

۱۰۹ دوربین در شهر مشهد از ۲۹ دی ماه خودروهای بدون معاینه فنی را به ازای هربار تردد ۵۰ هزارتومان جریمه می‌کنند

۰۳

مستأجرهای صاحب خانه نما!

رهن دادن خانه های اجاره شده، پدیده ای که این روزها در مشهد باب شده و شهروندان را دچار مشکل کرده است

۰۲

در حاشیه افتتاح ۲۲۵۰ واحد مسکونی بازسازی شده پس از سیل امسال در جمع مردم روستای سیف آباد اعلام شد

برداشت از صندوق توسعه، راهکار تأمین مالی قطار برقی مشهد-تهران

۰۳

سرویس دهی ۱۰۰ دستگاه اتوبوس به راهپیمایان ۹ دی

۰۳

در زمینه عدالت شهری کوتاهی کرده‌ایم

پیش‌همایش اخلاق و فرهنگ شهرنشینی در دانشگاه فردوسی مشهد برگزار شد

۱۰

غم گاز و غصه سرما

روایتی از زندگی اهالی ۱۵ روستا در نزدیکی مشهد که سال‌هاست چشم انتظار شبکه گاز هستند

گزارش

نیاز به مقدمه چینی نیست. لازم نیست با کلمات بازی کنیم یا حتی معما طرح کنیم. موضوع این گزارش، روایت قصه بی‌گازی است؛ همان گازی که سال‌هاست در خانه همه ما شهرنشین‌ها وجود دارد و فقط کافی است پیچ بخاری یا گاز را بچرخانیم و به راحتی از آن استفاده کنیم. نبود گاز و زندگی با بخاری نفتی، اصلا برایمان قابل تصور نیست. اما هستند کسانی که هنوز به قول ما...

۰۷

نشست زمین در کوچه «پنجه» تلفات جانی نداشت اما نبودِ اطلس جامع قنوات مشهد همچنان بافت قدیم را تهدید می‌کند

نشست زمین بیخ گوش تاریخ

۱۰

یادداشت

به نام ایران همیشه با هم هستیم

غلامرضا بنی اسدی
روزنامه نگار

«در غم و شادی با هم هستیم.» این متن بنری است که در قاب چشم می‌نشیند با تصویر سیاه و سفید در کنار رنگی. تقسیم جالبی است از غم و شادی مردم. فضای آن البته ورزشی است و شور و غوغای برد و تأثر باخت را نشان می‌دهد، اما این شمایی از گستره جامعه است و در همه فراز و نشیب‌ها ما را کنار هم می‌خواهد و می‌خواند. بله، ما «در غم و شادی با هم هستیم» اگر نه این بود که «یک ملت» نمی‌خواندندمان. وقتی ملت شدیم که پذیرفتیم در تنگناها و وسعت‌ها با هم و برای هم باشیم. تا وقتی این علقه، دل‌ها و عقل‌هامان را کنار هم بنشاند، قوام ملت پابرجاست. همین علقه است که ما را به همدلی می‌رساند و مدام به یادمان می‌آورد که «اعضای یک پیکریم» و همین عقلانیت است که قهرها را می‌شوید تا در برابر خطری که همه ما را و تمامیت ارضی و حیثیتی ایران بزرگ را تهدید می‌کند، کنار هم باشیم و در یک سنگر برای هم فشنگ در خشاب بگذاریم و سینه کسانی را هدف قرار دهیم که سرفرازی ایران را نمی‌توانند دید. همان‌ها که تفنگ‌هاشان را به سینه ما هدف گرفته‌اند. همان‌ها که برای ما با تحریم‌ها نسخه مرگ می‌نویسند. همان‌ها که حتی بعد مرگ سهراب‌هامان- که خدا نیاورد آن روز را- نوشدارو نخواهند فرستاد. همان‌ها که خون بسیاری از فرزندان این آب و خاک بر ذمه‌شان است. همان‌ها که هواپیمای مسافربری ما را در آسمان به موشک می‌بندند و جانی را مدال شجاعت می‌دهند. همان‌ها که فرزندان دانشمند وطن را در خیابان ترور می‌کنند. ما با هم هستیم و در غم و شادی، این با هم بودن را باید قوام بخشیم تا دنیا بداند که هر چشمی، چپ به این خاک نگاه کند، پر از خاک سرد گور خواهد شد و ایرانی جماعت جز این به بدخواهان جواب نخواهد داد. ما کمبود هم داریم، مشکلات داریم، غم داریم، اما برای شادی هم دلایل آشکاری داریم که اگر به احصای آن بپردازیم خواهیم دید که می‌تواند ما را به شادی کنار هم قرار دهد و موتور محرکه‌ای شود برای حرکت به مقصدهای عالی. در غم و شادی کنار هم هستیم مایی که از بزرگان خویش آموخته‌ایم ضرورت با هم بودن را و سعدی، علیه‌الرحمه، قرن‌هاست به ظرافت برایمان می‌خواند:

غم و شادی بر عارف چه تفاوت دارد
ساقیا باده بده شادی آن کاین غم از وست

و ما چون درباره حیات ملی خود به معرفت رسیده‌ایم، غم و شادی در افزایش همبستگی ملی‌مان نقشی یکسان خواهد داشت. ما برای تعالی کشور نه از حق خویش که از جان خویش هم می‌گذریم و به روزگاران، به‌ویژه در حماسه هشت‌ساله دفاع مقدس، ثابت کرده‌ایم که بر این عهد، خونین‌قدم، استواریم. حقیقت عشق به میهن همان است که از حنجره جاودان یاد، محمد نوری، هنرمندانه برمی‌خیزد که:

ما برای آنکه ایران گوهری تابان شود
خون دل‌ها خورده‌ایم، خون دل‌ها خورده‌ایم
ما برای آنکه ایران خانه خوبان شود
رنج دوران برده‌ایم، رنج دوران برده‌ایم

در غم و شادی با هم هستیم پس نمی‌ترسیم که از غیرت مردمان ایران به دور است ترس، به دور است هراس از دشمن. ما با هم و برای هم و دستِ حمایتگرِ خدا را نیز همراه خویش می‌بینیم و پشت به پشت هم می‌دهیم تا به خاک بمالیم پشت هر که ما را در خاک می‌خواهد و از خاک پر می‌کنیم کاسه چشم کسانی را که ما را با هم و برای هم نمی‌توانند دید.

یادداشت

از سرعت ما نکاهید

احسان افشاریان
کارشناس ارشد مدیریت صنعتی

اگر رانندگی در زمره فعالیت‌های روزمره شما قرار دارد، حتما تا به حال به مسئله فراوانی «سرعت‌کاه‌های درون‌شهری» در مشهد توجه کرده‌اید. چند سالی است که شهرداری مشهد با همکاری راهور به منظور ارتقای سطح ایمنی و کاهش تصادفات، به جای‌گذاری سرعت‌کاه در نقاط گوناگون شهر و با فراوانی بالا اقدام نموده است. تاکنون بررسی کارشناسی و دقیقی در ارتباط با میزان تأثیرگذاری مثبت این پروژه درون‌شهری بر سلامت شهروندان صورت نگرفته است، اما هدف و انگیزه مجریان این طرح فقط و فقط می‌تواند کاهش تصادفات و افزایش شاخص ایمنی حمل و نقل درون‌شهری باشد. با این حال معایبی هم بر این تمهید ایمنی‌ساز وارد است.

نخست: فراوانی این سرعت‌کاه‌ها در سایر کلان‌شهرهای جهان و نیز در دیگر شهرهای بزرگ ایران به مراتب کمتر از مشهد است. علت این امر ظاهرا باید آمارها و نظر کارشناسان مبتنی بر این واقعیت تلخ باشد که صرف وضع قوانین راهنمایی و رانندگی در مشهد برای تضمین امنیت جانی شهروندان کافی به نظر نمی‌رسد و چون قوانین رانندگی راشهروندان رعایت نمی‌کنند، پس کنترل سرعت وسایل نقلیه باید صرفا با اتکا به یک کاهنده فیزیکی انجام پذیرد. یکی از ناگوارترین و دیرپاترین نتایج مستقیم این راهکار، شرطی شدن ذهن رانندگان برای کاهش سرعت و از بین رفتن حساسیت آن‌ها به رعایت فعال مقررات و توجه به علائم راهنمایی و رانندگی است. راننده‌ای که عادت می‌کند فقط هنگامی که به سرعت‌کاه می‌رسد، پا را ناگزیر بر پدال ترمز بفشارد، می‌آموزد جایی که سرعت‌کاه وجود ندارد، می‌شود با خیال راحت گاز داد. این خود باعث ویراژ دادن خودروها در خیابان‌های بدون سرعت‌کاه می‌شود، به احتمال زیاد گزارش‌های جولان خودروها و آلودگی صوتی و تصادفات، مسئولان امر را به فکر جای‌گذاری سرعت‌کاه‌های جدید می‌اندازد و این چرخه آن‌قدر ادامه پیدا می‌کند تا تمام خیابان‌های شهر پر از تپه‌ماهور شود. حالا می‌توان گفت کیفیت رانندگی ارتقا پیدا کرده است؟

دوم: گذشته از نکته نخست که در باب فرهنگ رانندگی ذکر شد، مهم‌ترین عیب سرعت‌کاه‌ها صدمات جانی مستقیمی است که با این ابزار کنترل سرعت پیوند خورده است. هر ثانیه تأخیر در سرویس‌دهی وسایل نقلیه اورژانسی مثل آمبولانس، آتش‌نشانی یا پلیس می‌تواند نتایج ناگوار جبران‌ناپذیری پدید آورد. از این گذشته سرعت‌کاه‌هایی موسوم به اِستاد که در آسفالت کاشته شده و شبیه زائده‌هایی توپی شکل هستند، خطر جدی برای موتورسیکلت و دوچرخه‌سواران به حساب می‌آیند. موتور یا دوچرخه به سادگی تعادل خود را روی سطح کم اصطکاک این توپک‌های فلزی یا پلاستیکی از دست می‌دهد و سرنگون می‌شود. در باب خطر سلامتی سرنشینان خودرو نیز باید خاطرنشان کرد هرقدر سرعت خودرو را پیش از عبور از سرعت‌کاه کم کنیم، باز هم ناگزیر تکانه‌های فیزیکی نامطلوبی بر سرنشینان خودرو وارد می‌گردد. این بالا و پایین شدن‌ها موجب وارد آمدن فشار به ستون فقرات و سیستم گوارش می‌شود.

سوم: سرعت‌کاه‌ها بر سلامت خودرو- اعم از قطعات جلوبندی، اتاق و شاسی- تأثیر زیان‌باری می‌گذارند. از بین رفتن سرمایه اقتصادی و تسریع در فرسایش خودروها تنها شاید به سود تعمیرکاران خودرو و صاحبان گاراژها باشد.

چهارم: با هربار ترمز گرفتن پشت این سرعت‌کاه‌ها و فشردن دوباره پدال گاز برای بازگشت به سرعت پیشین، سوخت مازادی مصرف می‌شود. چه اینکه اگر سرعت خودرو ثابت بماند، مصرف سوخت در حداقل مقدار خود باقی خواهد ماند و نیاز به شتاب‌گیری مجدد است که مصرف لحظه‌ای سوخت را دوچندان می‌کند. اگر فقط به بعد اقتصادی مخرب سرعت‌کاه‌ها بپردازیم، با توجه به آمار مصرف روزانه به طور متوسط ۴ میلیون لیتر بنزین در سفرهای درون‌شهری مشهد و با فرض تأثیر فزاینده ده درصدی این سرعت‌کاه‌ها بر مصرف بنزین، چیزی در حدود ۴۰۰ هزار لیتر بنزین تلف می‌شود که معادل تومانی آن بسیار زیاد است.

پنجم: کاهش چندباره و نابجای سرعت در یک سفر درون‌شهری ناگزیر بر حجم ترافیک متوسط شهری افزوده و روزانه هزاران نفرساعت وقت شهروندان را تلف می‌کند. با فرض اینکه از جمعیت چند میلیون نفری شهر مشهد روزانه به طور متوسط حداقل یک میلیون نفر سفر انجام شود و این پدیده فقط یک دقیقه به طول مدت هر سفر بیفزاید، یک میلیون نفردقیقه و به عبارتی حدود ۱۷ هزار نفرساعت از وقت شهروندان مشهدی هدر می‌رود. این مقدار معادل کار مفید هشت ساعته حدود ۲۰۰۰ نفر در روز است. حساب کنید با حذف این سرعت‌کاه‌ها چه میزان از سربازان راهنمایی و رانندگی در مشهد می‌توانند به مرخصی بروند. همچنین پیروافزایش ترافیک، شاخص آلودگی هوا نیز بالا می‌رود.

ششم: عامل احساس لذت در رانندگی در برابر ایمنی سرنشینان و عابران اهمیت خاصی ندارد، با این حال باید سعی کرد تا حد امکان فعالیت رانندگی را که در مشهد با توجه به حجم مسافر شغلی فراگیر است، دل‌چسب نمود. بر هیچ راننده‌ای پوشیده نیست که نبود این سرعت‌کاه‌ها البته به شرط رعایت مقررات رانندگی و پایبندی به حد مجاز سرعت لذت رانندگی را بالا می‌برد و این احساس که استاندارد بودن معابر و خیابان‌های شهر از الزامات آن است، سبب ارتقای شاخص سلامت‌روان جامعه خواهد بود.

آیا زمان آن فرا نرسیده است که شهرداری محترم مشهد تحقیقی جامع و کارشناسانه را در این حوزه به انجام رساند، مزایا و مضرات این پدیده را موشکافانه برآورد کند و در صورت منفی بودن برآیند تأثیر آن، دست‌کم از فراوانی بالای این سرعت‌کاه‌ها بکاهد؟ اگر کسی به ما بگوید که ما باید همه این معایب را به جان بخریم تا خیابان‌های شهرمان مکانی ایمن‌تر برای عابران و سرنشینان خودرو شود، می‌توان از وی پرسید آیا این راهکار تنها راه‌حل یا بهترین گزینه موجود برای جلوگیری از تصادفات و خسارت‌هاست؟ پاسخ این نوشته به این پرسش، معطوف نمودن توجه خودمان و مسئولان به یافتن راه‌حل‌های پایدارتر است. آنچه در نهایت ضامن ایمنی سفر و سلامت سرنشینان خودرو است، رعایت خودخواسته و آگاهانه قوانین و نهادینه شدن روحیه احترام به قانون در ماست و نه اجبار فیزیکی در کاهش تخلفات.

یادداشت

مالیات عایدی بر سرمایه

رضا جبلی
کارشناس مالی و اقتصادی

مالیات عایدی بر سرمایه در کشور ما مانند بسیاری از کشورها اعمال می‌شود. این مالیات بر بازدهی حاصل از سرمایه‌گذاری در تملک دارایی‌های سرمایه‌ای وضع می‌شود. از معرفی مالیات بر عایدی سرمایه در جهان بیش از یک قرن می‌گذرد، اما سرعت گسترش این مالیات در ۵ دهه اخیر، آن را بعد از مالیات بر ارزش افزوده در جایگاه دوم قرار داده است. عایدی سرمایه اختلاف بین خرید دارایی به اضافه هزینه‌ها در طول نگهداری دارایی و قیمت فروش آن است. مالیات بر عایدی سرمایه نیز به‌عنوان درصدی از عایدی سالیانه تعریف می‌شود. عایدی یا منفعت سرمایه مبتنی بر این فرض است که درآمد مورد انتظاری که در زمان فروش دارایی حاصل می‌شود، بیش از درآمد پیش‌بینی‌شده در زمان خرید بر آن دارایی فرایند کسب‌وکارهای مشمول مالیات استفاده می‌شود در پایه این نوع مالیات لحاظ نمی‌شود، وضع مالیات بر عایدی سرمایه به‌خصوص در عرصه بازار دارایی‌هایی مانند خودرو، طلا، مسکن، زمین و ارز می‌تواند راهکار مناسبی برای کاهش سوداگری و دلالی در این بازارها باشد. مهم‌ترین دلایل و اهداف اخذ مالیات عایدی بر سرمایه شامل یکپارچگی، انجام نظام مالیاتی، کنترل سوداگری و سفته‌بازی در بخش‌های سرمایه‌پذیر از جمله مسکن، ارز، سکه و...، جلوگیری از فرار مالیاتی درآمد سایر منابع مشمول مالیات و کمک به توزیع صحیح درآمدها بین اشخاص جامعه می‌شود. اخذ مالیات بر عایدی سرمایه می‌تواند تأثیرات درخور ملاحظه‌ای بر اقتصاد و حتی تصمیم‌گیری فعالان اقتصادی داشته باشد. شوک‌های ادواری بخش مسکن عموما تحت‌تأثیر شوک‌های اقتصادی سوداگری در این بازار قرار دارد و مهم‌ترین ابزار دولت برای مدیریت و کنترل آن نظام مالیات بر بخش مسکن است. نوسانات و پراکندگی قیمت مسکن در کشورهایی که مالیات بر عایدی سرمایه در بخش مسکن برقرار است، نسبت به کشورهایی که بدون این نظام مالیاتی هستند کمتر است. این موضوع به ثبات بلندمدت بازار مسکن در این کشورها منجر شده است. در نظریه سبد دارایی‌ها و نظریه بورس‌بازی، تأکید بر این است که تقاضای بورس‌بازی عامل اصلی وقوع شوک‌ها و نوسانات قیمت مسکن بوده و به همین دلیل یکی از ابزارهای قوی کنترل و هدایت بورس‌بازی مسکن به حداقل رساندن زیان‌های وارده بر بخش زمین و مسکن، استفاده از مالیات بر عایدی سرمایه در این بخش است. بی‌شک هر ۳ مالیات بخش مسکن اعم از مالیات بر عایدی سرمایه، مالیات بر خانه‌های خالی و مالیات بر املاک گران‌قیمت، باعث کاهش نوسانات قیمتی مسکن می‌گردد.

حال می‌پردازیم به فعالیت‌های تولیدی: اکنون تولید در کشور بسیار پرمخاطره و کم‌سود است و در مقابل فعالیت‌های غیرتولیدی و سوداگرانه نیز سودهای امن و درخور توجهی را در اختیار فعالان آن قرار می‌دهد. همین موضوع عامل هدایت عمده نقدینگی در کشور به سمت فعالیت‌های غیرمولد و آسیب‌زننده به اقتصاد شده است. دریافت نکردن مالیات از عایدی سرمایه و بالعکس، دریافت مالیات به‌موقع از قشر کارمند و کارگر، فعالیت‌های غیرمولد را تشویق می‌کند و مقدار زیادی از سرمایه انسانی در پی آن هدر می‌رود. نبود مالیات بر عایدی سرمایه یک حفره بسیار مخرب در اقتصاد است که اجازه می‌دهد منابع سرمایه‌گذاری به سمت احتکار مسکن و سایر فعالیت‌های غیرمولد هدایت شوند و از شرکت‌ها و بنگاه‌هایی که می‌توانند اقتصاد را رشد دهند، دریغ کرد. سرمایه‌داری صاحبان ثروت و دست به دست شدن سرمایه در بین آن‌ها هیچ‌گاه به قشرهای متوسط و کم‌درآمد فرصت کسب سرمایه را نمی‌دهد. با افزایش قیمت سرمایه‌ها و عدم دریافت یا پرداخت مالیات، انگیزه‌ها برای کسب سود از طریق افزایش قیمت سرمایه بدون ایجاد ارزش افزوده بالا می‌رود و بدین نحو پول‌دارها پول‌دارتر می‌شوند و فقرا فقیرتر می‌گردند.

مناقصه انجام امور پشتیبانی شرکت بهره برداری قطار شهری مشهد به صورت حجمی
شرکت بهره برداری قطار شهری مشهد
شرح در صفحه ۲

سرکار خانم کندی
عضو محترم شورای شهر مشهد مقدس
و جناب آقای مهندس فرهادی
شهردار محترم منطقه ۹ شهرداری مشهد
از زحمات و تلاش های خالصانه شما در جهت رفع مشکل پیش آمده و بازگشایی راه ماشین رو کبه فاز ۲ تجاری رضا شهر کمال تشکر را داریم.
کبه فاز ۲ تجاری رضا شهر
(عباس جبلوفی)