

الإصلاحات الضريبية التركية الجديدة خطوة إلى الوراء

وزير الخزانة والمالية بيرات البيروق قال في عرض نهاية سبتمبر الماضي إن حجم الاقتصاد غير الرسمي زاد إلى 36 بالمئة من الناتج المحلي الإجمالي. هذا، يمكن فقط لنظام ضريبي أكثر منطقي وأكثر عقلانية أن يقلص الاقتصاد غير الرسمي، لكن الإجراءات المقترحة قد تشجعه. ومن شأن تخفيض عدد الشرائح الضريبية وخفض أعلى معدل للضريبة أن يشجع الناس على عدم إخفاء مصادر الدخل الإضافية. لكن الإصلاحات الضريبية التي تقترحها الحكومة تشمل زيادة عدد الشرائح الضريبية وزيادة أعلى معدل لضريبة الدخل من 35 في المئة إلى 45 في المئة.

من المتوقع أن يزيد الإصلاح الضريبي المقترح من تعقيد نظام المالية العامة في تركيا، بدلاً من ترشيده، ما يعيق الضغوط على البلاد التي تعاني من أزمات مالية. وقد يبدو هذا خياراً معقولاً للحكومة التي تركز فقط على زيادة العائدات الضريبية على المدى القصير، ولكن حتى تلك التوقعات قصيرة الأجل قد لا تتحقق ومن المرجح أن تخفض العائدات الضريبية في الأجلين المتوسط والطويل. ثمة قضية أخرى أيضاً، إذ من المستحيل تطبيق نظام ضريبي فعال في بلد يشك فيه الناس في شرعية الإنفاق العام ويخشون من الفساد. في مثل هذه الظروف يميل الناس إلى التهرب من دفع الضرائب. تحتاج تركيا بشدة إلى إصلاح النظام الضريبي، ولكنها تحتاج إلى القبول واليقظة من خلال الإصلاحات السياسية، وهذا بدوره ممكن فقط من خلال احترام سيادة القانون.

وقد وضع صناع السياسات في تركيا، النظام الضريبي بحيث يتم خصم الضرائب من المصدر اعتقاداً منهم بأن معظم الموظفين يفتقرون إلى المهارات التعليمية لتقديم عوائد سنوية أكثر تعقيداً. ولكن هذا لم يعد هو الحال.

لقد دعت رابطة الصناعة والأعمال التركية وهي أكبر مجموعة أعمال في البلاد الأسبوع الماضي إلى إعادة النظر في الإصلاحات الضريبية المقترحة، وقالت إنها ستزيد العبء الضريبي على الشركات.

تركيا تحتاج بشدة إلى إصلاح النظام الضريبي، ولكنها تحتاج أيضاً إلى القبول والثقة من خلال الشرعية السياسية، وهذا ممكن فقط من خلال احترام سيادة القانون

وقالت الرابطة في بيان "تمثل اللوائح الضريبية واحدة من القضايا الأساسية لاقتصادنا والحياة العامة. ما تحتاجه بلادنا هو إصلاح ضريبي من شأنه أن يقلل من حجم الاقتصاد غير الرسمي، ويوسع القاعدة الضريبية ويجعل قوانيننا الضريبية أكثر بساطة وعدلاً وأكثر قابلية للفهم". ويعتبر الاقتصاد غير الرسمي أحد أهم المشكلات، التي تواجه البلاد والسبب الأساسي في عدم إنشاء نظام قوي للحصول الإيرادات يدعم عوائد الخزينة العامة للدولة.

إيسار كاراكاش
كاتب في موقع
أحوال تركية

قدم حزب العدالة والتنمية الحاكم في تركيا حزمة إصلاحات ضريبية لا تعالج أهم مشاكل تحصيل الإيرادات ويمكن وصفها بأنها مناهضة للإصلاح لأنها قد تزيد الأوضاع الاقتصادية سوءاً. تتضمن الحزمة ضرائب جديدة في ثلاثة قطاعات رئيسية هي الخدمات الرقمية والعقارات عالية القيمة وخدمات الإسكان، كما تشمل إجراء تغييرات على معدلات ضريبة الدخل. هذه الضرائب لا تهدف إلى إعادة تصميم النظام الضريبي أو ترشيده، بل تركز بدلاً من ذلك على زيادة الإيرادات من أجل مواجهة العبء المالي للسياسات الشعبية الموجهة نحو الانتخابات على مدى ثلاث سنوات.

أي إصلاح ضريبي حقيقي يحتاج إلى تبسيط النظام الضريبي وتوسيع معدلات الضرائب. لكن الأهم من ذلك أن يهدف إلى زيادة النسبة المئوية للأشخاص الذين يدفعون ضريبة بالفعل. وهذا يعني زيادة عدد الأشخاص الملزمين بتقديم إقرارات ضريبية سنوية.

وهذا لا يعني أن الجميع سيدفعون الضرائب، لكنه سيؤسس علاقة بين الأفراد ونظام المالية العامة، مما يزيد من وعي الناس كدافعي ضرائب، وهو أمر ضروري لنظام اقتصادي يتسم بالكفاءة، لكن الأهم من ذلك هو الأساس لحكم القانون ولديمقراطية قوية. يجب على تركيا أيضاً فرض ضريبة دخل سلبية، مما يعني تقديم الدعم للأشخاص الذين يقل دخلهم الصافي عن عتبة معينة.

ضغوط جزائرية لتغيير نموذج استهلاك الطاقة

استخدام التكنولوجيا والمصادر المتجددة لتقليص فاتورة الطاقة الباهظة



هدر الطاقة مشكلة الجزائر المزمنة

ويقول شمس الدين شيتور، الأستاذ بالجامعة الجزائرية إن تعزيز كفاءة استهلاك الطاقة أمر ضروري للجزائر لمواجهة تحديات ارتفاع الطلب المحلي على الكهرباء من خلال المصادر المستدامة.

وأوضح أن ثورة الكهرباء الخضراء تعتبر تحدياً يجب أن تتبناه الجزائر وذلك من أجل الخروج تدريجياً من تبعية الطاقات الأحفورية والانتقال إلى الطاقات المتجددة.

وتعتمد دول شمال أفريقيا منذ سنوات على الطاقات المتجددة كطاقة الشمس والرياح لاسيما في مصر، التي تراهن على تطوير إمكاناتها لإحداث ثورة الكهرباء الخضراء.

وذكر شيتور بأنه ابتداء من 2030 ستوقف كليا أنشطة الطاقة الأحفورية بكل من الولايات المتحدة وأوروبا لأن السيارة الكهربائية ستصبح الأكثر استعمالاً.

كما دعا إلى إعطاء أهمية أكبر للاقتصاد الدائري وقطاع تدوير النفايات لتقادي التبخير.

ويجمع محللون على ضرورة اقتحام "سوناطراك" مجال الاستثمار في الطاقة الشمسية والسماح للمواطنين بالمشاركة في هذا المجال من خلال تركيب الألواح الشمسية الخاصة مع مساهمة للدولة بنحو 50 بالمئة.

ويرى شيتور أن هذا المشروع يستجيب لظرف لا يندرج ضمن الأولويات حيث كان من الأجر انتظار أشهر بعد تنصيب الحكومة الجديدة حتى يجري نقاش وطني يشمل جميع المواطنين والحديث عن إعداد هذا المشروع.

ويعتبر المواطنون أن حكومة تصريف الأعمال غير مؤهلة لطرح الملفات العميقة في ظل وضع سياسي انتقالي يتسم بالتعقيدات.

وتكتفئ السلطات الشهر الماضي، عن معالم استراتيجية جديدة لإنتاج الكهرباء بإنشاء محطات هجينة وتطوير المصادر المتجددة لمواجهة الاحتياجات المستقبلية بعد تزايد التكاليف التشغيلية للمحطات القديمة العاملة بالنفط والغاز.

كشفت الأوساط الاقتصادية الجزائرية من ضغوطها على السلطات لدفعها إلى الإسراع بتغيير نموذج استهلاك الطاقة، في ظل الظروف التي تمر بها الدولة النفطية بسبب نمو الطلب بكافة القطاعات الاقتصادية وارتفاع مستوى معيشة السكان، في وقت تزايد فيه الحاجة إلى مساهمة الطاقات المتجددة في مزيج استهلاك الطاقة.

الجزائر - وجه عدد من الخبراء الجزائريين انتقادات شديدة للسلطات بسبب قصر نظرها في التعامل مع ملف الطاقة الذي لا يزال يشكل صداعاً مزمناً منذ سنوات طويلة.

ويعتبر الكثيرون أن سبب الأزمة الاقتصادية يعود أساساً إلى طريقة التعامل مع قطاع الطاقة خلال سنوات حكم الرئيس السابق عبدالعزيز بوتفليقة طيلة عقدين من الزمن.

وشكلت البيروقراطية التي عرقلت جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة للبلاد، واستفحال الفساد في مفاصل الدولة، عاملين أساسيين لعدم استفادة البلاد من ثرواتها الطبيعية على النحو المطلوب.

وترتفع أصوات الأوساط الاقتصادية لتغيير نموذج استهلاك الطاقة والمضي قدماً في استغلال الطاقات المتجددة بفتح أبواب الاستثمار في هذا المجال.

وفرض واقع الاقتصاد الجزائري وما يمر به من حالة ركود في ظل تراجع إنتاج النفط وانخفاض احتياطات البلاد من العملة الصعبة، المسارعة في تعديل قانون المحروقات لإعادة الثقة إلى السوق المحلية.

وأكد عبدالمجيد عطار الرئيس المدير العام لسوناطراك أن مشروع قانون المحروقات يجب أن يندرج ضمن سياسة شاملة لقطاع الطاقة تأخذ بعين الاعتبار الانتقال الطاقوي والتنمية المستدامة مع الإسراع بتأسيس المجلس الوطني للطاقة.

ونسبت وكالة الأنباء الجزائرية الرسمية لعطار قوله إنه "من أجل إعداد مثل هذا القانون يجب أن نضمن أولاً الاستقرار على المستوى القانوني الذي سيضمن بدوره للمستثمرين أن الحكومة المقبلة لن تغيّر النظر فيه".

وأضاف "صحيح أن مشروع القانون جيد عموماً وهو يحافظ على السيادة الوطنية، لكنه لا يستجيب لمشاكل سوناطراك من جانب البترول والغاز".

واعتبر أن القانون السابق حول المحروقات أحسن بكثير من مشروع القانون الحالي نظراً لأنه أعطى أفضل النتائج النفطية وبفضله تم تجديد جميع الاحتياطات.

وأحدثت الجزائر تغييرات في قانون المحروقات شملت إلغاء الرسوم الضريبية على أنشطة المنبع والرسوم الجمركية على الواردات والسلع والمواد المستخدمة لاستكشاف واستغلال المحروقات.



شمس الدين شيتور

ثورة الكهرباء الخضراء

تحد يجب أن تتبناه الجزائر

كما أعفى القانون نشاط نقل المحروقات بالأنابيب من رسوم القيمة المضافة في علاقة بسلع وخدمات مرتبطة بهذه الأنشطة، وكذلك تم إعفاؤها من الحقوق والرسوم والإتاوات الجمركية في حال استيراد مواد ومنتجات موجهة لتلك الأنشطة.

ورغم هذه التغييرات الهادفة إلى جلب المستثمرين وإلغاء القيود الجمركية والضريبية، تنتقد أوساط قطاع المحروقات الجزائري عدم تطوير الطاقات المتجددة لمواجهة التغيرات التي قد تحصل في القطاع.

ويشير عطار إلى الضرورة الحتمية لتغيير نموذج استهلاك الطاقة في الدولة العضو في منظمة أوبك، بما في ذلك سياسة الأسعار وتطوير الطاقات المتجددة.

فولكسفاغن تقود سباق خفض أسعار السيارات الخضراء

ويؤكد المختصون أن الأسعار المرتفعة لا تزال العقبة الأساسية أما انتشار استخدام السيارات الكهربائية.

ورغم المخاوف التي تسيطر على المستهلكين من جدوى هذه السيارات، لكن هناك إقبالاً عليها في دول مثل النرويج التي تكون في بلادها مليون محطة لشحن السيارات في البلاد صديق للبيئة.

كما تعمل العديد من الدول مثل الولايات المتحدة على توسيع شبكة مناطق الشحن المخصصة لهذا النوع من المركبات.

وفي محاولة لتعزيز شبكة الشحن في ألمانيا، أكدت ميركل في رسالة عن طريق الفيديو الأحد الماضي، أنه ينبغي أن تكون في بلادها مليون محطة لشحن السيارات الكهربائية خلال العقد المقبل.

وقالت ميركل "من أجل هذه الغاية، نريد إقامة مليون نقطة شحن بحلول عام 2030. ويتعين على صناعة السيارات في ألمانيا أن تمتلك في الوقت الحاضر نحو 20 ألف نقطة شحن فقط.

وبحسب التقديرات الرسمية لهيئات صناعة السيارات في البلاد، فإن ألمانيا تمتلك في الوقت الحاضر نحو 20 ألف نقطة شحن فقط.

وجاءت تصريحات ميركل قبيل يوم من اجتماعات مع مسؤولين في قطاع صناعة السيارات لبحث كيفية تسريع الخطى باتجاه السيارات الخضراء ولا تتسبب في الكثير من الانبعاثات الملوثة للبيئة.

ويركز الاجتماع على الترويج لبدائل البنزين والسيارات التي تعمل بخلايا وقود الهيدروجين وتلك التي تعمل بالبطاريات على أن تتشارك الحكومة وقطاع صناعة السيارات في تحمل تكاليف الدعم لجذب المشترين.

وتستثمر الشركة مليارات اليوروهات في التحول من محركات الاحتراق الداخلي إلى المحركات البديلة، مثلها في ذلك مثل منجني السيارات الآخرين.

وحتى الآن، يعتبر موديل سماتر، الذي تنتجه شركة دايملر المصنعة لسيارات مرسيدس بنز، وهو موديل كهربائي صغير، أرخص سيارة كهربائية في العالم بسعر يبدأ من 23 ألف يورو.

وكانت شركة تسلا الأمريكية الناشئة المتخصصة في صناعة المركبات الكهربائية قد أجرت إصلاحات لخفض التكاليف من أجل خفض أسعار سياراتها.

100 ألف سيارة من طراز أي دي 3 الكهربائية ستتنتجها فولكسفاغن في النصف الثاني من عام 2020

ووجاء الحدث المفصلي في مصنع فولكسفاغن بمدينة تسفيكاو قبيل ساعات من بداية "قمة السيارات" التي عقدت في برلين، وهي الفعالية التي من المقرر أن يبحث فيها السياسيون وممثلو قطاع السيارات قضايا التحول الرئيسية مثل التنقل بالسيارات الكهربائية ومستقبل الوظائف والقيادة الذاتية.

وستكون السيارة أي دي 3 أول طراز ضمن سلسلة جديدة تعتمده فولكسفاغن لإطلاقها لجذب جمهور واسع ولتكون الأساس لطرازات أخرى من السيارات الكهربائية.

ومن المتوقع أن يبدأ الزبائن من خارج ألمانيا الحصول على هذا الطراز منتصف العام المقبل، إذ تعزز فولكسفاغن إنتاج نحو مئة ألف سيارة في مصنعها في تسفيكاو.

هانوفر (ألمانيا) - أعطت مجموعة فولكسفاغن الألمانية العملاقة لتصنيع السيارات الضوء الأخضر بشكل رسمي

الإثنين لإنتاج سيارتها الصغيرة طراز أي دي 3 الكهربائية كليا، ليتم تصنيعها على نطاق واسع.

وتؤكد مشاركة المستشار الألمانية أنجيلا ميركل في فعاليات الإطلاق، إلى جانب الرئيس التنفيذي للمجموعة الألمانية هيربرت ديس، جدية الحكومة في دعم القطاع المحلي للتحول سريعا إلى صناعة السيارات الخضراء مستقبلا.

وبهذه الخطوة، أشعلت فولكسفاغن سباق خفض أسعار الموديلات الكهربائية، حيث ستطرح هذه المركبة الصديقة للبيئة بسعر أقل من 30 ألف يورو في ألمانيا.

وتسعى الحكومة الألمانية إلى عدم إقتال كاهل قطاع السيارات بالبلاد بحدود نسب الانبعاثات الكربونية الجديدة في الاتحاد الأوروبي، رغم التباين في مواقف المسؤولين.

وجاء الحدث المفصلي في مصنع فولكسفاغن بمدينة تسفيكاو قبيل ساعات من بداية "قمة السيارات" التي عقدت في برلين، وهي الفعالية التي من المقرر أن يبحث فيها السياسيون وممثلو قطاع السيارات قضايا التحول الرئيسية مثل التنقل بالسيارات الكهربائية ومستقبل الوظائف والقيادة الذاتية.

وستكون السيارة أي دي 3 أول طراز ضمن سلسلة جديدة تعتمده فولكسفاغن لإطلاقها لجذب جمهور واسع ولتكون الأساس لطرازات أخرى من السيارات الكهربائية.

ومن المتوقع أن يبدأ الزبائن من خارج ألمانيا الحصول على هذا الطراز منتصف العام المقبل، إذ تعزز فولكسفاغن إنتاج نحو مئة ألف سيارة في مصنعها في تسفيكاو.

وتستثمر الشركة مليارات اليوروهات في التحول من محركات الاحتراق الداخلي إلى المحركات البديلة، مثلها في ذلك مثل منجني السيارات الآخرين. وحتى الآن، يعتبر موديل سماتر، الذي تنتجه شركة دايملر المصنعة لسيارات مرسيدس بنز، وهو موديل كهربائي صغير، أرخص سيارة كهربائية في العالم بسعر يبدأ من 23 ألف يورو.

وتستثمر الشركة مليارات اليوروهات في التحول من محركات الاحتراق الداخلي إلى المحركات البديلة، مثلها في ذلك مثل منجني السيارات الآخرين.

وحتى الآن، يعتبر موديل سماتر، الذي تنتجه شركة دايملر المصنعة لسيارات مرسيدس بنز، وهو موديل كهربائي صغير، أرخص سيارة كهربائية في العالم بسعر يبدأ من 23 ألف يورو.

وكانت شركة تسلا الأمريكية الناشئة المتخصصة في صناعة المركبات الكهربائية قد أجرت إصلاحات لخفض التكاليف من أجل خفض أسعار سياراتها.

100 ألف سيارة من طراز أي دي 3 الكهربائية ستتنتجها فولكسفاغن في النصف الثاني من عام 2020

ووجاء الحدث المفصلي في مصنع فولكسفاغن بمدينة تسفيكاو قبيل ساعات من بداية "قمة السيارات" التي عقدت في برلين، وهي الفعالية التي من المقرر أن يبحث فيها السياسيون وممثلو قطاع السيارات قضايا التحول الرئيسية مثل التنقل بالسيارات الكهربائية ومستقبل الوظائف والقيادة الذاتية.

وستكون السيارة أي دي 3 أول طراز ضمن سلسلة جديدة تعتمده فولكسفاغن لإطلاقها لجذب جمهور واسع ولتكون الأساس لطرازات أخرى من السيارات الكهربائية.

ومن المتوقع أن يبدأ الزبائن من خارج ألمانيا الحصول على هذا الطراز منتصف العام المقبل، إذ تعزز فولكسفاغن إنتاج نحو مئة ألف سيارة في مصنعها في تسفيكاو.

