



معاون وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» عنوان کرد

خروج آزادراه تهران-شمال از رکود چندین ساله



عکس: ایران

گفت و گو

می‌یابد. به این ترتیب ساخت آزادراه نزدیک به ۳٫۵ برابر متوسط سالانه خواهد بود که به نسبت آمار سالانه ساخت آزادراه که حدود ۸۵ کیلومتر است، اتفاق مهمی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. در حال حاضر حدود ۳۵۰ هزار میلیارد تومان طرح‌های نیمه تمام داریم. بهره‌برداری از فاز نخست قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال به طول ۲۲ کیلومتر، آزادراه شیراز-اصفهان که طولانی‌ترین آزادراه کشور است به طول ۲۱۲ کیلومتر، باقیمانده آزادراه منجیل-رودبار به عنوان گلوگاه آزادراه قزوین-رشت به طول ۸٫۵ کیلومتر که حدود ۷٫۵ کیلومتر آن تونل و پل است بخشی از برنامه‌هایی است که توسط شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل در برنامه تکمیل و بهره‌برداری امسال قرار دارد. همچنین تکمیل و بهره‌برداری از بخشی از

آزادراه مرند-تبریز و بخشی از آزادراه مرغه-هشتروند از دیگر برنامه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل است.

برای تکمیل راه‌های شریانی، چند کیلومتر آزادراه نیاز داریم؟

در حوزه آزادراهی ۲ هزار و ۸۰۰ کیلومتر آزادراه وجود دارد که نیاز کشور حداقل به ۱۰ هزار کیلومتر آزادراه است. پیش از ۱۰ هزار کیلومتر مسیر آزادراهی، بزرگراهی ریلی در کشور در حال اجراست که ارزش روز این پروژه‌ها ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بوده و پیشرفت فیزیکی ۳۵ تا ۴۰ درصدی دارد. زیرساخت‌های حمل‌ونقل از عوامل پیشرفت کشورهاست و متناسب با رشد اقتصادی باید زیرساخت‌های حمل و نقل توسعه پیدا کنند. موقعیت جغرافیایی ایران ویژه بوده و در پل ارتباطی شرق و غرب دنیا قرار گرفته است، بهترین مسیر حمل‌ونقل

باز و مسافر عبور از کشور ماست؛ اگر مسیرهای اصلی را توسعه دهیم ازران‌ترین و کوتاه‌ترین مسیریان است و باید در این زمینه برنامه داشته باشیم. در حال حاضر ۸۲ هزار کیلومتر مسیر جاده اصلی و فرعی بزرگراهی و آزادراهی و ۱۳۰ هزار راه روستایی در کشور وجود دارد و در کل ۲۱۰ هزار کیلومتر راه در کشور موجود است. نخستین آزادراهی که در سال ۱۴۰۲ افتتاح شد باند رفت منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال، به طول ۲۲ کیلومتر است. این بخش از آزادراه از دواپ شهرستانک تا پل زنگوله به طول ۲۲ کیلومتر امتداد می‌یابد که کاهش ۵ کیلومتر از طول مسیر موجود کرج-چالوس، کاهش ۲۰ دقیقه‌ای از زمان سفر را به همراه دارد و با حذف گردنه کندوان و اصلاح قوس‌های موجود در مسیر موجب افزایش ایمنی سفر خواهد شد.

قطعه ۲ آزادراه تهران-شمال را می‌توانیم هم از نظر اجرا هم تأمین سرمایه، پروژه‌های صدرصد داخلی تلقی کنیم؟

این آزادراه بواسطه نوع کار، قرار گرفتن در صعب‌العبورترین منطقه کشور و بافت زیربنایی و پیچیده البرز، کار دشواری در مهندسی بود. در واقع پروژه شامل اینچه ممتد سنگین پیوسته به هم تونل، پل، دیواره‌های دولت و بنیاد مستضعفان به صورت سرمایه‌گذاری مشترک، پروژه به پیمانکار داخلی سپرده شد و بعد از سال‌ها پروژه از رکود چندین ساله خارج شد. مشاوران و پیمانکاران داخلی قطعه ۲ آزادراه را می‌سازند. یکی از دلایل توقف چندین ساله پروژه، پیمانکاران خارجی بودند اما با ورود پیمانکاران توانمند داخلی و پرداخت سهم دولت و بنیاد، پروژه سرعت گرفت. مهندسان و پیمانکارانی که برای

این کار انتخاب شدند به نحو احسن طبق برنامه زمانبندی کار خود را انجام دادند و پروژه‌های عظیم را به مردم تحویل دادند.

آزادراه تهران-شمال ارتباط پایتخت را به شمال کشور برقرار می‌کند و بخشی از کریدور آزادراهی شمال و جنوب ماست که از دریای مازندران تا خلیج فارس در حال احداث است و قطعات مختلفش در حال اجراست.

ساخت مسیر برگشت منطقه ۲ چند سال زمان می‌برد؟

بلافاصله بعد از اتمام منطقه یک در سال ۹۸، همه تجهیزات و پیمانکاران به منطقه ۲ منتقل شدند و در ۴٫۵ سال باند رفت منطقه ۲ احداث شد. طبق اولویت بندی، بهره‌برداری از این منطقه در مراحل مختلف صورت می‌گیرد. آزادراه تهران-شمال محورهای جنوبی البرز را به منطقه توریستی شمال کشور در استان مازندران متصل می‌کند. مسیر تهران-شمال، بخشی از کریدور شمال-جنوب در بخش آزادراهی است. با تکمیل این آزادراه، بخش‌های بیشتری از کریدور شمال-جنوب زیر بار ترافیک می‌رود. جمعیت زیادی در استان‌های شمالی، تهران و البرز و همچنین مردم سراسر کشور می‌توانند از این آزادراه برای ترددی روان، راحت و بدون دغدغه استفاده کنند.

ساخت آزادراه تهران-شمال اهدافی مانند افزایش ظرفیت تردد بین شهرهای مرکز کشور به شمال، کاهش تصادفات، کاهش زمان سفر، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی را دنبال می‌کند. آزادراه ۱۲۱ کیلومتری تهران-شمال از دره کن تقاطع ورودی شهر چالوس در مازندران به اتمام می‌رسد.

نخستین منطقه آزادراه به چه بهره برداری

رسید منطقه ۴ از مرزن آباد تا چالوس به طول ۲۰ کیلومتر است که سال ۹۱ تکمیل شد. منطقه یک آزادراه که سال ۹۸ ساخته شد مسیر تهران به شمال را بسیار کوتاه می‌کند و نیاز نیست از تهران به کرج تردد شود و مستقیم تردد به سمت شهرستانک خواهد بود. منطقه ۲ نیز به طول ۲۲ کیلومتر آماده شده است. ۸۶ درصد طول ۲۲ کیلومتری منطقه ۲ تونل و پل است، ۱۶ رشته تونل، ۹ پل بزرگ و ۱۱ دیوار حائل بلند به طول یک کیلومتر در این منطقه ساخته شده است. برای رفاه حال مردم یک باند آزادراه که زودتر آماده شده به بهره‌برداری می‌رسد که از شهرستانک تا پل زنگوله در استان مازندران است. این منطقه همیشه شاهد بار ترافیکی سنگینی است که با ساخت مسیر رفت بخشی از بار ترافیک کاهش می‌یابد. باند دوم نیز الان با پیشرفت فیزیکی ۴۵ درصد در حال احداث است. منطقه ۲ آزادراه تهران-شمال تونل کندوان و گردنه‌های ورودی و خروجی به سمت مازندران را حذف می‌کند و ایمنی سفر به این ترتیب بسیار بالا می‌رود.

باند رفت طوری طراحی شده که در مواقع پیک سفر، از شمال به جنوب و از جنوب به شمال بتوانیم می‌توان در مواقع پیک از این محدوده به‌صورت رفت یا برگشت استفاده کنیم. آزادراه تهران-شمال تقریباً از دو طرفه است و تا افتتاح باند برگشت می‌توان در مواقع پیک از این محدوده به‌صورت رفت یا برگشت استفاده کرد. آزادراه تهران-شمال تقریباً از هر آنچه مردم از رئیس جمهور انتظار دارند، در این سازمان پیگیری کنیم تا محقق شود. منظور تصریح کرد: در چهارچوب رویکرد تحولی سازمان، قرار نیست سازمان برنامه و بودجه یک دستگاه متفاوت و متمایز و برتر نسبت به سایر دستگاه‌ها باشد، بلکه اولویت بر احیای جایگاه سازمان در راستای خدمت‌رسانی به مردم بوده و باید نهایت تلاش را برای خدمت‌گزاری به مردم انجام دهیم. معاون رئیس‌جمهور با اشاره به نقش است. آزادراه تهران-شمال بزرگترین پروژه راهسازی کشور و پر هزینه‌ترین پروژه است؛ این آزادراه تونل و پل‌های بسیاری دارد، اهمیت ساخت این آزادراه در مرحله نخست افزایش ایمنی مسافران است. بعد از افتتاح منطقه یک حتی یک تصادف منجر به فوت بر اثر موارد ایمنی ندا شتیم.

رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور با بیان اینکه به دنبال کاهش تورم برای کمک به معیشت مردم هستیم، گفت: درصدد هستیم پوشش‌های بیمه‌ای و حمایتی بیماران صعب‌العلاج را با هدف کمک به تأمین هزینه‌های درمانی آنها تقویت نماییم. به گزارش تسنیم، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، روز سه‌شنبه ۱۳ تیرماه ۱۴۰۲ برای پاسخگویی برخی به تماس‌های تلفنی شهروندان در مرکز ارتباطات مردمی ریاست جمهوری حاضر شد و به پرسش‌ها، طرح‌ها، نظرات و درخواست‌های مردم پاسخ داد. داوود منظور در ادامه با بیان اینکه سازمان برنامه و بودجه کشور به عنوان معاونت رئیس‌جمهور، سیاست‌ها و مسئولیت‌های رئیس‌جمهور را در حوزه برنامه‌های تأمین مالی دولت انجام می‌دهد، افزود: بنابراین تکلیف ما این است که هر آنچه مردم از رئیس‌جمهور انتظار دارند، در این سازمان پیگیری کنیم تا محقق شود. منظور تصریح کرد: در چهارچوب رویکرد تحولی سازمان، قرار نیست سازمان برنامه و بودجه یک دستگاه متفاوت و متمایز و برتر نسبت به سایر دستگاه‌ها باشد، بلکه اولویت بر احیای جایگاه سازمان در راستای خدمت‌رسانی به مردم بوده و باید نهایت تلاش را برای خدمت‌گزاری به مردم انجام دهیم. معاون رئیس‌جمهور با اشاره به نقش است. آزادراه تهران-شمال بزرگترین پروژه راهسازی کشور و پر هزینه‌ترین پروژه است؛ این آزادراه تونل و پل‌های بسیاری دارد، اهمیت ساخت این آزادراه در مرحله نخست افزایش ایمنی مسافران است. بعد از افتتاح منطقه یک حتی یک تصادف منجر به فوت بر اثر موارد ایمنی ندا شتیم.



برای اتمام آزادراه تهران-شمال باند برگشت منطقه ۲ و منطقه ۳ باید تکمیل و ساخته شود. آیا برنامه زمانبندی پایان ساخت آزادراه تعیین شده است؟

در منطقه ۳، مشکل اجرا نداریم. پیمانکاران ما توانایی اجرای منطقه ۳ را دارند و تجهیزات حفاری را نیز داریم. اما تلاش ما این است که با توجه به هزینه بالای آن از منابع خارجی یا روش‌های تأمین مالی خارج از بودجه استفاده کنیم. بیشتر مذاکرات خارجی برای تأمین مالی است و اجرا ۸۰ تا ۱۰۰ درصد داخلی خواهد بود. زمانبندی اتمام آزادراه ۶ تا ۶ سال است اما این برنامه در صورت تأمین مالی به‌موقع اجرا می‌شود. برای اتمام آزادراه ۶۵۰ هزار میلیارد تومان منابع نیاز است، البته تلاش ما این است که منطقه ۳ را به‌صورت قطعه قطعه کرده ارزش هر روز این پروژه‌ها ۳۰۰ هزار میلیارد تومان بوده و پیشرفت فیزیکی ۳۵ تا ۴۰ درصدی دارد. زیرساخت‌های حمل‌ونقل از عوامل سرمایه‌گذاری مشترک، پروژه به پیمانکار داخلی سپرده شد و بعد از سال‌ها پروژه از رکود چندین ساله خارج شد. مشاوران و پیمانکاران داخلی قطعه ۲ آزادراه را می‌سازند. یکی از دلایل توقف چندین ساله پروژه، پیمانکاران خارجی بودند اما با ورود پیمانکاران توانمند داخلی و پرداخت سهم دولت و بنیاد، پروژه سرعت گرفت. مهندسان و پیمانکارانی که برای

پروژه آزادراه تهران-شمال دوشوارترین پروژه کشور و منطقه خاورمیانه بوده و پروژه‌ای با این حجم تونل و پل پشت سرهم در طول ۱۲۱ کیلومتری آزادراه نداریم. موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و عبور کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب از یک سو و تحول و پیشرفت‌های اقتصادی از سوی دیگر، ضرورت توسعه شبکه آزادراهی کشور را به منظور افزایش درآمد‌های ملی، ایمنی و آسایش سفرهای جاده‌ای و کاهش هزینه‌های انرژی، کاهش قیمت تمام شده کالا و... چند وجه برابر می‌کند.

ثبت ۹۷ درصد اطلاعات املاک کشور در سامانه اسکان

در دولت سیزدهم و با توجه به اهمیت اجرای قانون ساماندهی بازار مسکن، تا ۹۷ درصد اطلاعات ملکی-سکونت‌ی خانوارها در سامانه اسکان و املاک بارگذاری شده است

گزارش

بر اساس آخرین سرشماری نفوس و مسکن که در سال ۱۳۹۵ برگزار شد، برآوردها نشان داد که بیش از ۲٫۵ میلیون واحد مسکونی خالی وجود دارد که یک پنجم آن معادل ۵۰۰ هزار واحد به پایتخت؛ برخی شهرها و شهرک‌های اقماری آن اختصاص دارد اما از آنجا که هیچ گاه بانک اطلاعاتی دقیقی از تعداد واحدهای مسکونی و غیرمسکونی یا سایر کاربری‌ها در کشور وجود نداشته، امکان بهینه‌سازی از این ظرفیت بالقوه در راستای ساماندهی بازار اجاره مسکن و کاهش اجاره‌بها از طریق افزایش عرضه خانه‌های خالی با ابزار مالیاتی وجود نداشته است. این کمبود بانک اطلاعاتی سبب شد تا مجلس دهم با الحاق ماده‌ای جدید به این قانون مالیات‌های مستقیم با عنوان ماده ۵۴ مکرر، واحدهای خالی از سکنه را مشمول مالیات بر اجاره‌بها و بر اساس نصیر ۷ ماده ۱۶۹ مکرر این قانون، وزارت راه و شهرسازی را مسئول ایجاد سامانه‌ای با عنوان سامانه املاک و اسکان کشور برای تهیه بانک اطلاعاتی واحدهای مسکونی کرد.

بازر دو دیگر در مجلس یازدهم و در آذر ماه ۱۳۹۹ ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم اصلاح و مقرر شد تا وزارت راه و شهرسازی علاوه بر اینکه سامانه جامع املاک و اسکان کشور را طراحی، به روزرسانی و

اطلاعات مرتبط با بخش مسکن را در آن بارگذاری می‌کند، مطابق اطلاعات به دست آمده، آمار دقیق خانه‌های خالی از سکنه را به سازمان امور مالیاتی برای اخذ مالیات از مالکان این واحدها معرفی کند؛ در کنار تکلیف وزارت راه و شهرسازی، شهروندان نیز مکلف شده‌اند تا اطلاعات سکونت‌ی ملکی خود را در سامانه املاک و اسکان درج کنند؛ با این حال به خاطر ضعف پشتوانه قانونی مذکور مبنی بر عدم تکلیف سایر دستگاه‌ها دارند اطلاعات ملکی-سکونت‌ی خانوارها نسبت به ارائه این اطلاعات در اختیار خود به وزارت راه و شهرسازی از یک سو و نیز عدم اجرای دقیق قانون از سوی دولت قبل مبنی بر اعمال برخی محدودیت‌های ذکر شده در قانون مالیات‌های مستقیم برای افرادی که پروفاایل خود در سامانه املاک و اسکان را تکمیل نمی‌کنند (از جمله عدم صدور رسته‌چک پیش‌بینی‌ها بود. با این حال در مراجع مردمی و خوداظهاری برای تکمیل این سامانه بسیار کمتر از پیش‌بینی‌ها بود. با این حال در دولت سیزدهم و با توجه به اهمیت اجرای قانون مالیات بر خانه‌های خالی، وزارت راه و شهرسازی توانست با طراحی سامانه‌های مختلف برای تقاطع‌گیری از اطلاعات در اختیار سایر دستگاه‌ها، تا ۹۷ درصد اطلاعات ملکی-سکونت‌ی خانوارها را از سایر منابع مانند اطلاعات دستگاه‌های خدمات‌رسان شامل آژانس‌ها و سایر واحدهای

شهرداری در خصوص صدور پروانه ساخت یا پایان کار ساختمان‌ها و نیز اطلاعات سازمان ثبت اسناد و املاک، در این سامانه بارگذاری و امکان مالیات‌یستانی از مالکان خانه‌های خالی را فراهم کند. این سامانه همچنین برای شناسایی واحدهای لوکس برای اخذ مالیات کارایی دارد. در این میان همچنان مالیات خانه‌های گرانقیمت و خانه‌های خالی ارقام وصولی بسیار پایینی دارد. بر این اساس از خانه‌های خالی تنها یک میلیارد و ۴۸۹ میلیون تومان مالیات از خانه‌های گرانقیمت تنها ۵ میلیارد و ۸۹۰ میلیون تومان را شامل می‌شود.

خوداظهاری در سامانه

از آنجایی که سامانه املاک و اسکان از مهم‌ترین سامانه‌هایی است که تاکنون در کشور طراحی شده همه خانوارها اعم از مالکان و مستأجران می‌بایست اطلاعات واحدهای مسکونی تحت‌تمک یا تحت بهره‌برداری خود را در این سامانه ثبت کنند. بر همین اساس همه افراد زیر ضرورت دارد پس از ورود به سامانه، اطلاعات واحدهای مسکونی مورد بهره‌برداری یا تحت‌تمک خود را ثبت کنند:

- مستأجران فاقد مالکیت مسکن
- مستأجران دارای مسکن که مسکن خود را در بازار اجاره عرضه کرده‌اند
- مستأجران مستاجر هستند
- مالکانی که از واحد مسکونی خود بهره‌برداری می‌کنند و در آن سکونت دارند
- مالکانی که از واحد یا واحدهای تحت‌تمک خود را در آن ثبت

کرده‌اند اما همچنان تا تکمیل نهایی آن فاصله زیادی وجود دارد، گفت: بدون تجهیز این سامانه به اطلاعات سکونت‌ی خانوارها، هیچ شناسی برای تنظیم بازار مسکن ایران و مقابله با سوداگری وجود ندارد. وی بیان کرد: سامانه املاک و اسکان تنها ابزاری است که می‌تواند به صورت کارآمد در خدمت برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران قرار گیرد و برنامه‌ریزان متناسب با نیاز خانواده‌ها، برنامه‌ریزی کنند زیرا بدون داده و اطلاعات امکان برنامه‌ریزی کشور را مشخص کند و به صورت نقطه‌ای نیاز هر محله، شهر روستا را مشخص سازد؛ در حالی که بدون سکونت‌ی اطلاعاتی تنها پیشبرد اصولی و دقیق برنامه‌ها غیرممکن است بلکه شناسایی خانه‌های خالی و احتکارکنندگان مسکن نیز مستغنی خواهد بود.

نیازسنجی کمبود مسکن

در همین ارتباط پرویز آقایی کارشناس مسکن در گفت‌وگو با «ایران اقتصادی» با بیان اینکه سامانه املاک و اسکان سال‌هاست که مورد بهره‌برداری قرار گرفته و طیف وسیعی از خانوارهای ایرانی اطلاعات سکونت‌ی یا واحدهای تحت‌تمک خود را در آن ثبت

تشویقی و سیاست‌های مالیاتی، واحدهای خالی از سکنه را به بازار عرضه کرد. تا زمانی که این سامانه به اطلاعات سکونت‌ی خانوارها، هیچ شناسی برای تنظیم بازار مسکن ایران و مقابله با سوداگری وجود ندارد. وی بیان کرد: سامانه املاک و اسکان تنها ابزاری است که می‌تواند به صورت کارآمد در خدمت برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران قرار گیرد و برنامه‌ریزان متناسب با نیاز خانواده‌ها، برنامه‌ریزی کنند زیرا بدون داده و اطلاعات امکان برنامه‌ریزی کشور را مشخص کند و به صورت نقطه‌ای نیاز هر محله، شهر روستا را مشخص سازد؛ در حالی که بدون سکونت‌ی اطلاعاتی تنها پیشبرد اصولی و دقیق برنامه‌ها غیرممکن است بلکه شناسایی خانه‌های خالی و احتکارکنندگان مسکن نیز مستغنی خواهد بود.

بازار اجاره عرضه کرده‌اند یا خالی از سکنه است، لازم است اطلاعات مورد نیاز را در این سامانه ثبت کنند، یعنی تمام خانوارهای ایرانی چه مالک و چه مستأجر لازم است اطلاعات سکونت‌ی و اطلاعات مربوط به واحدهای مسکونی تحت‌تمک خود را ثبت کنند تا متناسب با نیاز هر منطقه جغرافیایی بتوان منابع، بودجه، زمین، تسهیلات مالی و... را تخصیص داد. این پژوهشگر اقتصاد مسکن تأکید کرد: هدف اصلی سامانه جامع املاک و اسکان کشور ثبت اطلاعات بازار اجاره عرضه کرده‌اند و خود مستأجران، «مالکانی که از واحد مسکونی خود بهره‌برداری می‌کنند و در آن سکونت دارند» و «مالکانی که از واحد یا واحدهای مسکونی خود بهره‌برداری نمی‌کنند و آن را به

اهداف اصلی سامانه املاک و اسکان

سامانه املاک و اسکان برای ساماندهی بازار مسکن از اهداف زیر را دنبال می‌کند:

- * آنگیزه‌بخشی به مالکان برای ورود خانه‌های خالی به بازار پس از شناسایی آنها
- * برآورد نیاز به مسکن در نقاط مختلف کشور به صورت دقیق
- * شناسایی و به‌روزرسانی اطلاعات مورد نیاز برنامه‌ریزان کشور از جمله کیفیت واحدهای مسکونی، شناسایی مالکان و مستأجران، شناسایی محل سکونت خانوارهای کشور و... که در برنامه‌ریزی و آمایش شهری و منطقه‌ای و آمایش سرزمین ضرورت دارد
- * ساماندهی بافت‌های فرسوده، املاک رها شده و املاک خالی دارای مشکلات و رهنه‌ای
- * آسیب‌شناسی واحدهای مسکونی کشور به تفکیک شهرها و روستاها و تخصیص بودجه و برنامه‌های دقیق برای رفع آنها.

۱۳۷ همت درآمد مالیاتی سه ماهه ۱۴۰۲

بر اساس آمار درآمدهای مالیاتی کل کشور از آغاز سال ۱۴۰۲ تا پایان خرداد ماه، درآمد حاصل از مالیات بر حقوق برابر با ۱۶ هزار و ۳۹۱ میلیارد تومان است که حدود ۱۲ درصد کل درآمدهای مالیاتی را شامل می‌شود. به گزارش شادا، بر اساس آمار عملکرد درآمدهای مالیاتی کل کشور از آغاز سال ۱۴۰۲ تا پایان خرداد ماه، مجموع درآمدهای مالیاتی اعم از مالیات‌های مستقیم و مالیات بر کالاها و خدمات در فصل بهار برابر با ۱۳۷ هزار و ۵۹ درصد آن، درآمد حاصل از مالیات‌های مستقیم با رقم ۸۰ هزار و ۶۴۶ میلیارد تومان و بیش از ۴۱ درصد آن درآمد مالیاتی حاصل از مالیات بر کالاها و خدمات با رقم ۵۶ هزار و ۵۶۲ میلیارد تومان بوده است. در بررسی درآمدهای مالیاتی مستقیم، مالیات بر اشخاص حقوقی با ۴۵ هزار و ۶۴۲ میلیارد تومان، درآمد حاصل از مالیات بر درآمد ۲۷ هزار و ۱۹۴ میلیارد تومان و درآمد حاصل از مالیات بر ثروت ۷ هزار و ۷۹۱ میلیارد تومان بوده که حدود ۵۰ درصد مالیات بر ثروت با رقم ۳ هزار و ۸۵۸ میلیارد تومان درآمد حاصل از مالیات بر نقل و انتقال سهام بوده است. همچنین در بخش مالیات بر ثروت، درآمد مالیاتی حاصل از مالیات بر واحدهای مسکونی گرانقیمت (با احتساب عرضه و عیان) رقم ۵ میلیارد و ۸۹۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان بوده و مالیات بر انواع خودروهای سواری و وانت دوگانه‌دار دارای شماره انتظامی شخصی گرانقیمت ۴۹۲ میلیارد و ۴۲۲ میلیون تومان بوده است. همچنین درآمد حاصل از مالیات بر حقوق برابر با ۱۶ هزار و ۳۹۱ میلیارد تومان است که حدود ۱۲ درصد کل درآمدهای مالیاتی را شامل می‌شود.