درخواست بخشودگی جرایم بیمه‌ای واحدهای کوچک

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران درخواست خود را به منظور بخشودگی جرایم بیمه‌ای واحدهای تولیدی کوچک و متوسط به سازمان تامین اجتماعی ارائه کرد. صادق نجفی ضمن اعلام این خبر، اظهار کرد: پیگیری‌های مختلفی به منظور بخشش جرایم بیمه‌ای واحدهای صنعتی کوچک و متوسط توسط سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی انجام شده و به تازگی نیز در این خصوص با سازمان تامین اجتماعی نامه‌نگاری کرده‌ایم که باید منتظر بمانیم و ببینیم چه تصمیمی توسط مسئولان این سازمان اتخاذ خواهد شد. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: به‌طور حتم چنین بخشودگی موجب خواهد شد شرایط مطلوب‌تری برای واحدهای تولیدی به وجود آید.

بخش خصوصی نیازمند فضایی رقابتی در اقتصاد

رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، با بیان اینکه بخش‌های عمومی و شبه دولتی نسبت به بخش خصوصی از امتیازهایی برخوردار هستند، گفت: بخش خصوصی برای فعالیت در اقتصاد کشور نیازمند فضایی رقابتی است. مسعود خوانساری افزود: در شرایط کنونی بازار برای بخش خصوصی رقابتی نیست و میان بخش‌های عمومی و خصوصی تمایزهایی در برخورداری از امتیازها وجود دارد. رئیس اتاق بازرگانی تهران افزود: در صورتی که بخش‌های خصوصی و عمومی در فضای رقابتی کاملی فعالیت کنند، به‌طور حتم بخش خصوصی برنده است؛ زیرا هم بهره‌وری و هم کارایی بخش خصوصی نسبت به بخش عمومی بالاتر است.

هزینه‌های جدید به معادن تحمیل نکنید

رییس انجمن سنگ‌آهن گفت: ادامه روند فعلی تحمیل هزینه با عناوین و بهانه‌های بی‌سابقه به معادن کوچک و متوسط، آینده فعالیت آنها را مبهم کرده است. مهرداد اکبریان با انتقاد از نگاه دولت به مقوله مطالبات گفت: متأسفانه در دولتی که با شعار حمایت از بخش خصوصی رأی آورد و پا به میدان گذاشت، شاهد رفتارهایی با این بخش هستیم که بسختی بتوان نمونه‌هایی از آن‌ها در دولت‌های گذشته سراغ گرفت. مسئولان دولتی طی سال‌های اخیر دائما تغییر کرده‌اند و هر مسئول تازه‌نفسی بدون توجه به مشکلات و معضلات انباشته شده بخش خصوصی، تکالیف و انتظارات جدیدی از ما تعریف می‌کند که نشان‌دهنده بی‌اطلاعی، عدم شناخت و ناپختگی است.

فرآیند تولید تا فروش خودرو زیر ذره‌بین نمایندگان مجلس

«ناکارآمدی» محور تفحص از خودروسازان

گروه صنعت، معدن و تجارت: کمیسیون صنایع و معادن مجلس همچنان پیگیر وضعیت صنعت خودروسازی است. افزایش قیمت خودروهای داخلی، حاشیه‌های شیوه پیش‌فروش، موضوعات مربوط به زنجیره تولید تا فروش خودروهای داخلی حالا تبدیل به یکی از موضوعات مورد توجه نمایندگان مجلس شده تا جایی که به گفته محمدرضا نجفی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ۳۴ امضا از سوی نمایندگان برای انجام تحقیق و تفحص از علل «ناکارآمدی» شرکت‌های خودروساز داخلی در حوزه‌های کیفیت، قیمت، طراحی، تکنولوژی، فروش، خدمات پس از فروش و آثار زیست محیطی خودروهای تولیدی در شرکت‌های خودروسازی داخلی جمع‌آوری شده است. کارشناسان حوزه صنعت خودرو معتقدند که آخرین کاری که متولیان صنعت حق دارند با شفافیت و تشریح دلایل آن در قبال مصرف کنندگان انجام دهند، افزایش قیمت است. به این ترتیب قبل از آن حتما باید اطمینان حاصل شود که خودروهای تولید شده توسط خودروسازان داخلی با قیمت و شرایط مناسب تولید شده و در فرآیند تامین تولید و بازار دچار هزینه‌های اضافی ناشی از نقصان در برنامه‌ریزی و عملکرد نشده و احیانا مردم هزینه ضعف‌ها و کاستی‌های فرآیند تامین، تولید، بازار و فروش را پرداخت نمی‌کنند خصوصا زمانی که قیمت عملا به صورت یک طرفه تعیین یا افزایش داده می‌شود. نجفی در همین ارتباط می‌گوید که مجلس باید بداند مازاد هزینه‌های ایجاد شده که منجر به افزایش قیمت تمام شده گردیده ناشی از اشکال در فرآیند مدیریت تامین تولید و بازار است یا روندی منطقی و طبیعی را طی کرده است.

■ **تقاضای تحقیق و تفحص در ۱۰ محور**

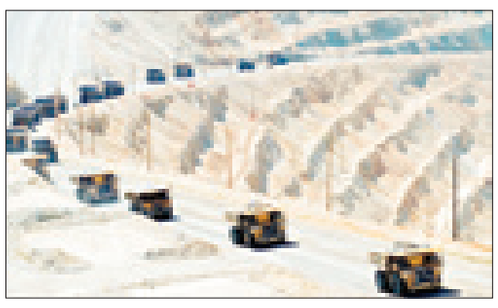
محمدرضا نجفی با بیان اینکه «ناکارآمدی» محور تحقیق و تفحص از فرآیند تولید تا فروش خودرو خواهد بود، در گفتگو با ایسنا، اظهار کرد: این تقاضای تحقیق و تفحص با ۱۰ محور تهیه شده و به زودی به هیئت رئیسه مجلس تقدیم خواهد شد. این تحقیق و تفحص به اعتبار گزارش‌های متعدد و درخواست‌های فراوان مشتریان ناراضی شرکت‌های خودروسازی تهیه شده است. این نماینده مجلس با اشاره به بخشی از محورهای ۱۰ گانه این تحقیق و تفحص گفت: این تحقیق و تفحص با محور بررسی علل زیان‌دهی شرکت‌های خودروسازی اصلی داخلی و شرکتهای تابعه با تیراژ بالای تولید و استفاده ناکافی از ظرفیت‌های موجود برنامه‌های خودروسازان، برای طراحی و تولید خودروهای با کیفیتی بالا و قیمت مناسب برای اقشار متوسط و ضعیف جامعه، بررسی چگونگی عقد قرارداد با شرکت‌های پژو، رنو و سیتروئن توسط سازمان گسترش و نوسازی و شرکت‌های خودروساز و تاثیرات آن بر دانش فنی شرکت‌های خودروسازی داخلی از حیث طراحی و بررسی پیشرفت قراردادها، بررسی نحوه تعامل خودروسازان با نهادهای صنفی و علل دخالت در فرآیند انتخابات آنها، بررسی موضوع توقف ثبت سفارش واردات خوروهای خارجی که موجب افزایش شدید قیمت و آشفتگی و بی‌ثباتی بازار شد، بررسی عوامل نارضایتی مردم از مکانیزم فروش و خدمات پس از فروش خودرسازان و مشکلات موجود در ثبت نام اینترنتی خودرو، بررسی چگونگی انتخاب و عقد قرارداد با شرکت‌های خود قطعه‌ساز، محاسبات آنالیز قیمت قطعات و تعداد شرکت‌ها برای تامین قطعات و چگونگی استفاده از ظرفیت شرکت‌های تابعه زیرمجموعه در ساخت و تامین قطعات، بررسی خریدهای خارجی و نحوه انتخاب فروشندگان خارجی و بررسی میزان تناسب خریدها با نیاز واقعی سالانه است.

■ **بررسی دلایل افزایش قیمت خودروهای داخلی**

پیش از این برخی از نمایندگان مجلس بر ضرورت انجام تحقیق و تفحص از صنعت خودروی کشور در ارتباط با افزایش قیمت‌های صورت گرفته در محصولات خودروسازان داخلی تاکید کرده بودند. آن زمان نیز برخی نمایندگان مجلس اعلام کرده بودند که دلایل افزایش قیمت انواع خودروهای ایرانی را پیگیری و گزارش‌ها را اخذ و بررسی خواهند کرد و اگر این اطمینان حاصل شود که افزایش قیمت خودروها برای جبران قیمت تمام شده مازاد ناشی از ضعف‌های مدیریتی و هزینه‌های متورم و سربار خودروسازان بوده، تقاضای تحقیق و تفحص از فرآیند تامین، تولید، قیمت‌گذاری و فروش را در مجلس به جریان خواهد افتاد که این یعنی اگر نمایندگان نسبت به منطق و دلایل این افزایش قیمت قانع نشوند حتما از ابزارهای نظارتی برای کنترل قیمت تمام شده و کیفیت تولیدات استفاده خواهند کرد. حقیقت این است که افزایش قیمت‌ها در بازار خودروهای داخلی در عمل به دلیل افزایش قیمت تمام شده و یا تحصیل سود بیشتر از سوی شرکت تولید کننده بوده است. با این حساب در هر دو صورت، افزایش قیمت و سودآوری تابع یک منطق است که اگر این منطق رعایت نشده باشد حتما از مکانیزم‌های نظارتی مجلس برای اصلاح قیمت‌ها استفاده خواهد شد. اتفاقی که حالا براساس صحبت‌های نجفی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با جمع‌آوری ۳۴ امضا از نمایندگان مجلس در حال آغاز است.

غرقی در گفتگو با «تجارت»: حمایت از بخش خصوصی در حد حرف است

معادن در آستانه ورشکستگی



گروه صنعت، معدن و تجارت: اواسط بهمن ماه بود که نمایندگان مجلس با ۱۱۵ رای موافق مصوب کردند که دولت موظف است علاوه بر عوارض آلایندگی تا یک درصد از درآمد ناشی از فروش مواد معدنی و فعالیت‌های صنایع معدنی را دریافت و به خزانه کل کشور واریز کنند. این موضوع اما از همان ابتدا با حاشیه‌هایی مواجه شد و فعالان بخش معدن نسبت به احتمال ورشکستگی برخی معادن با اجرای این دستورالعمل هشدار دادند. در تازه‌ترین واکنش‌ها حسن حسینقلی، رییس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های صنایع و معادن سرب و روی در گفتگو با ایسنا این قانون را باعث نزولی شدن اشتغال معادن اعلام کرده است.

■ **حمایت از بخش خصوصی در حد حرف است**

در همین ارتباط سجاد غرقی، عضو کمیسیون معادن و صنایع معدنی اتاق ایران در گفتگو با خبرنگار «تجارت» با بیان اینکه این مصوبه بدون توجه به وضعیت سود معادن و قیمت مواد معدنی، برداشت خود را از محل درآمد خالص واحدهای معدنی انجام می‌دهد که این موضوع می‌تواند به بخش بزرگی از معادن ضربه وارد کند، تصریح کرد: معدن به عنوان یکی از اصلی‌ترین راهکار ایجاد اشتغال در ایران به شمار می‌رود. سوال این است که با انجام چنین تصمیمات غیر کارشناسی می‌توان به دنبال رویکرد مشخصی برای حل مشکل بیکاری بود، آن‌هم در شرایطی که با اخذ چنین تصمیماتی مشخص است که حمایت از بخش خصوصی در تولید در بودجه سال ۱۳۹۷ تنها در حد حرف است.

این عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ادامه داد: دولت اکنون معادن بزرگی در اختیار دارد و با وجود این که تعداد آنها زیاد نیست درآمد آنها از مجموع بسیاری از معادن بخش خصوصی بیشتر است و پیشنهاد می‌شود به جای این که دولت از جیب دیگران هزینه کند، طرح‌های خود برای تامین هزینه‌های محیطی را از محل همین معادن بزرگ و از جیب خود خرج کند. غرقی با اشاره به اینکه به نظر می‌رسد افرادی که این موضوع را تصویب کرده‌اند، کمتر آگاهی نسبت به درآمدهای بخش معدن در شرایط فعلی اقتصاد کشور نداشته‌اند، خاطرنشان کرد: اکثر معادنی که در حال حاضر در کشور مشغول فعالیت هستند، معادن کوچک مقیاس هستند که سود چندانی نمی‌توانند کسب کنند و این یک درصد درآمد ناشی از فروش محصولات در عمل می‌تواند بخشقابل توجهی در درآمدهای این معادن کوچک مقیاس را شامل شود و با اجرای این مصوبه انگیزه معادن‌داران کوچک به نوعی از بین رفته و ممکن است به توقف فعالیت و یا تعدیل نیروهای کار معادن منجر شود. این کارشناس معدن در پایان گفت: باید کاهش هزینه‌های بخش تولید در اولویت سیاست‌های دولت و مجلس باشد و طرح‌هایی از این دست نه تنها فضا را برای تولید مساعدتر نمی‌کنند، بلکه موجب ضررهای هنگفتی به تولیدکنندگان بخش معدنی می‌شود و باعث خواهد شد که بسیاری از معادن کوچک و متوسط به چالش‌های جدی در مسیر کسب و کار خود دچار شوند.

■ **هشدار درباره ورشکستگی معادن**

حسن حسینقلی، رئیس اتحادیه صادرکنندگان سرب و روی نیز در گفتگو با ایسنا، با انتقاد به قانونی که اخیرا در بررسی‌های مواد قانون بودجه سال ۱۳۹۷ در مجلس تصویب شد گفت: وقتی چنین قانونی در مجلس در تصویب می‌شود به نظر می‌رسد که نمایندگان از فضای اشتغال و تولید دور هستند و از این حوزه برداشت درستی ندارند. وی افزود: در ۱۰ سال گذشته بلاهای بسیاری به سر فضای کار و تولید در معدن آمده که اگر قرار باشد آنها را لیست کنیم می‌توان به اضافه شدن ۹ درصد مالیات ارزش افزوده به درآمد معادن، افزایش حقوق دولتی و سختگیری‌های بیمه و سازمان امور مالیاتی اشاره کرد؛ حالا در یک قانون قرار است یک درصد از درآمد معادن توسط دولت گرفته شود. رئیس اتحادیه صادرکنندگان سرب و روی با بیان اینکه برخی تصور صحیحی از یک درصد فروش معادن ندارند، اظهار کرد: برای خیلی از معادن یک درصد از فروش معادل ۳۰ درصد از سود آن‌هاست که وقتی چنین کسری بزرگی را در کنار ۹ درصد مالیات، هزینه‌های بیمه و موارد دیگری مثل حقوق دولتی قرار دهیم، می‌بینیم که معادن به سمت ورشکستگی حرکت می‌کنند. این فعال معدنی ادامه داد: به نظر می‌رسد نگاه مسئولین برای طرح چنین قوانینی بیشتر به چند معدن بزرگ مثل گل گهر و چادرملو است؛ در حالی که اکثریت بزرگ جامعه معدن ایران را معادن کوچک و متوسط تشکیل می‌دهند و به جرات می‌توان گفت که بسیاری از معادن سنگ آهن کوچک و متوسط خصوصی به خاطر قوانینی از این دست و محدودیت‌های صادراتی تعطیل شدند و بخش معدن در حوزه اشتغال مسیر نزولی را طی می‌کند. حسینقلی همچنین گفت: با اجرای چنین قوانینی انگیزه برای تولید در بخش‌های معدنی کاهش پیدا خواهد کرد.

جذب ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه خارجی در صنعت قطعه‌سازی

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: حدود سه میلیارد یورو و بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری ثابت در صنعت قطعه‌سازی مورد نیاز است، اما تاکنون و در فضای پسابرجام نزدیک به ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری خارجی جذب شده است. آرش محبی‌نژاد در گفتگو با ایرنا با اشاره به امضاء تفاهم‌نامه همکاری بین انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان کشور و انجمن قطعه‌سازان فرانسه افزود: این تفاهم‌نامه که در هفت سرفصل به امضا رسیده، به ارتقای فناوری قطعه‌سازان ایرانی، حضور فرانسوی‌ها در بازار قطعه‌سازی ایران، استفاده از مزیت‌های نسبی تولید در کشورمان و صادرات تولیدات کمک خواهد کرد. وی ابراز امیدواری کرد که با امضای این تفاهم‌نامه، شاهد جذب بیشتر سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت قطعه‌سازی کشورمان باشیم که یکی از پاشنه آشیل‌های این صنعت است. محبی‌نژاد خاطرنشان کرد: ایجاد کمیسیون مشترک اقتصادی و صنعتی بین ۲ انجمن به منظور انجام تجزیه و تحلیل‌های فنی و اقتصادی، ارتقای راهبردی قطعه‌سازان و تامین کنندگان زنجیره تامین برای ورود به بازار خودروسازی، بازار لوازم یدکی و توسعه بازارهای خودرویی، اعزام گروه‌هایی از قطعه‌سازان ۲ کشور برای بازدید از امکانات و پتانسیل‌های ۲ طرف و برگزاری همایش‌ها و سمینارهایی در هر ۲ کشور در راستای ارتقای رقابت‌پذیری، بهبود کیفیت محصولات، ارتقای مدیریت، کاهش قیمت تمام شده و غیره، از جمله محورهای اصلی این تفاهم‌نامه است. دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: تقویت فضای مشارکتی در قالب شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک (جوینت ونچرها) برای ارتقای دانش فنی، اعطای لیسانس به شرکت‌های داخلی و انتقال فناوری، صادرات محصولات تولیدی در ایران و قرار گرفتن شرکت‌های قطعه‌ساز ایرانی در زنجیره تامین جهانی خودروسازان فرانسوی، برگزاری نمایشگاه‌های قطعه‌سازی در هر ۲ کشور و سایر کشورها و در نهایت، بهبود صنعت قطعه‌سازی و فضای کسب و کار، سایر محورهای تفاهم انجام شده است. وی ابراز امیدواری کرد با عقد این تفاهم مشترک، خودروسازان و قطعه‌سازان ۲ کشور بتوانند به تقویت روابط تجاری پرداخته و هدف صادرات ۳۰ درصد محصولات تولیدی که می‌تواند شامل قطعات خودرویی نیز باشد، محقق شود. محبی‌نژاد با تاکید بر لزوم ترسیم نقشه راه آینده قطعه‌سازی کشور، تصریح کرد: بخش مهمی از سرنوشت قطعه‌سازان، محصول سیاست‌گذاری‌ها و حمایت‌های داخلی است، اما در این زمینه کمبودهایی وجود دارد. وی با اشاره به عقب‌افتادگی صنعت قطعه‌سازی در سال‌های گذشته و متاثر از مساله تحریم‌ها و فاصله گرفتن از جامعه جهانی، اظهار داشت: در این پیوند، با امضای تفاهم‌نامه یاد شده سعی شد تا در عرصه پیوستن به زنجیره تامین جهانی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی گام‌های عملی برداشته شود، اما ناگزیر از سیاست‌گذاری‌های مناسب داخلی هستیم. این مقام مسئول صنفی بیان داشت: به عنوان نمونه، قیمت‌گذاری قطعات خودرو در کشور مناسب نیست، زیرا قیمت خودروهای داخلی از سوی شورای رقابت به صورت دستوری تعیین می‌شود که همین مساله می‌تواند به خروج سرمایه‌ها از صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی منجر شود. وی ادامه داد: تعدیل نامناسب قوانین، دیگر موضوعی است که صنعت قطعه‌سازی را رنج می‌دهد؛ در هفته‌های گذشته شاهد افزایش تعرفه واردات خودروهای خارجی بودیم، اما این افزایش تعرفه در قطعات خودرویی و سی.کی.دی (CKD) اتفاق نیفتاد. محبی‌نژاد هشدار داد: تداوم این روند، صنعت قطعه‌سازی را به سمت مونتاژکاری بیشتر سوق خواهد داد.

چالشی مقابل خصوصی‌سازی ایران‌خودرو و سایپا نیست

وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره خصوصی‌سازی ایران‌خودرو و سایپا گفت: چالشی مقابل خصوصی‌سازی سایپا و ایران‌خودرو وجود ندارد و به بورس هم در این زمینه پیشنهاداتی داده شده است. محمد شریعتمداری در گفتگو با ایلنا، درباره خصوصی‌سازی سایپا و ایران خودرو گفت: هیچ‌گونه چالشی مقابل خصوصی‌سازی سایپا و ایران‌خودرو وجود ندارد و این کار باید به تدریج صورت بگیرد، در حال حاضر هم به بورس پیشنهاداتی داده شده است. شریعتمداری ادامه داد: بخش قانونی خصوصی شده و در میز هیأت مدیره ایران خودرو صندلی دارد و طبیعی است که این مسیر ادامه پیدا کند. وی خاطرنشان کرد: آن بخش دولتی صرف که سهام شرکت سازمان نوسازی و توسعه صنعتی کشور است کمتر از ۱۵ درصد سهم دارد. وزیر صنعت درخصوص کاهش تعرفه‌های خودروهای هیبریدی عنوان کرد: تعرفه خودروهای برقی در حال حاضر همان ۵ درصد قبل است که ۴ درصد را مطابق قانون نمی‌توانیم تغییر دهیم و یک درصد هم حداقل نرخ تعرفه‌های قانونی است. شریعتمداری گفت: وزارت صنعت وارد کننده هیچ چیز نیست، همه واردات کالا از طریق بخش‌های دولتی انجام می‌شود و عمده آن چه وارد می‌شود براساس تعرفه‌های مصوبی است که دولت تصویب کرده است.

دست‌هایی برای کاهش تعرفه واردات نخ در کار است

سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به جلسه‌ای در کمیسیون ماده یک سازمان توسعه تجارت برگزار شد و گفت که پیشنهاد شده تا تعرفه واردات نخ به ۳۲ درصد افزایش پیدا کند. سعید باستانی در گفتگو با خانه ملت، با اشاره به اینکه توتستان‌ها همگی از بین رفته‌اند و این صنعت روبه زوال است، ادامه داد: با توجه به اینکه تعرفه نخ پایین است در حال حاضر تولیدی‌های فرش نخ مورد نیاز خود را وارد می‌کنند متاسفانه دست‌هایی برای جلوگیری از افزایش تعرفه واردات نخ نیز وجود دارد. این نماینده مجلس در ادامه با بیان اینکه هفته گذشته جلسه‌ای در کمیسیون ماده یک سازمان توسعه تجارت برگزار شد که در آن پیشنهادی از طرف وزارت جهاد کشاورزی با توجه به کارکارشناسی ارائه شد که تعرفه واردات نخ به ۳۲ درصد افزایش پیدا کند، تصریح کرد: متاسفانه اصل ماجرا منتفی شده اما در شرایط حداقلی می‌توانستند که تعرفه واردات را ۲۶ درصد در نظر بگیرند. باستانی همچنین ادامه داد: متاسفانه لابی‌هایی که هیچ وقت دست از سر صنعت کشور و تعرفه‌های واردات برنداشته‌اند هفته گذشته نیز بار دیگر شاهد یکی دیگر از آنها بودیم که باید تاسف خورد به حال سازمان توسعه تجارتی که وظیفه ذاتی آن تنظیم تعرفه واردات و صادرات به‌نفع تولید داخلی است.

ارزان‌ترین و گران‌ترین سیگار در بازار ایران

در حال حاضر کمترین قیمت هر نخ سیگار در بازار داخلی ۶۰ و بیشترین قیمت آن ۳۰۰ تومان است که با توجه به عوارض جدیدی که امروز از سوی مجلس تصویب شده، این قیمت‌ها در سال آینده افزایش می‌یابد. به گزارش ایسنا، نمایندگان مجلس در جلسه علنی صبح روز گذشته (شنبه) و در ادامه بررسی جزئیات لایحه بودجه ۹۷ در بخش درآمدی بند الحاقی ۷ به تبصره ۶ را به تصویب رساندند که براساس آن از ابتدای سال ۱۳۹۷ به قیمت خرده فروشی هر نخ سیگار تولید داخل با نشان ایرانی ۷۵ ریال، تولید مشترک ۱۵۰ ریال، تولید داخل بانشان بین‌المللی ۲۵۰ ریال و وارداتی ۶۰۰ ریال به عنوان عوارض اضافه می‌شود که وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است این مبالغ را از تولیدکنندگان و واردکنندگان اخذ و به حساب درآمد عمومی موضوع ردیف ۱۱۰۵۱۶ این قانون واریز کند. در این میان براساس اطلاعاتی که از سوی انجمن تولیدکنندگان، واردکنندگان و صادرکنندگان محصولات دخانی در اختیار ایسنا قرار داده است، در حال حاضر قیمت هر پاکت سیگار تولید داخل با نشان داخلی از ۱۲۰۰ تومان تا ۳۰۰۰ تومان است که با توجه به وجود ۲۰ نخ سیگار در هر پاکت، کمترین و بیشترین قیمت هر نخ سیگار تولید داخل با نشان داخلی از ۶۰ تا ۱۵۰ تومان است. همچنین قیمت هر پاکت سیگار تولید داخل با نشان بین‌المللی از ۲۰۰۰ تا ۵۰۰۰ تومان است که با توجه به وجود ۲۰ نخ سیگار در هر پاکت، کمترین و بیشترین قیمت هر نخ سیگار تولید داخل با نشان بین‌المللی از ۱۰۰ تا ۲۵۰ تومان است. علاوه بر این قیمت هر پاکت سیگار وارداتی رسمی از ۲۰۰۰ تا ۶۰۰۰ تومان است که با توجه به وجود ۲۰ نخ سیگار در هر پاکت، کمترین و بیشترین قیمت هر نخ سیگار وارداتی از ۱۰۰ تا ۳۰۰ تومان به فروش می‌رسد. به گزارش ایسنا، بند ۷ الحاقی به تبصره ۶ لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ توسط مجلس شورای اسلامی به لایحه بودجه اضافه شد و در متن لایحه دولت وجود نداشت. این در حالی است که براساس ماده ۷۳ برنامه ششم توسعه در صحن علنی مجلس شورای اسلامی مطرح شد که برای سیگار در طول پنج ساله این برنامه، عوارض و مالیات جدیدی در نظر گرفته نشود و همان عوارض و مالیات موجود در ماده ۷۳ کفایت می‌کند. حال با تصویب نهایی بند الحاقی ۷ متن نهایی لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ توسط مجلس شورای اسلامی، از ابتدای سال ۱۳۹۷ به قیمت خرده فروشی هر نخ سیگار تولید داخل ۷۵۰ ریال، هر نخ سیگار تولید مشترک ۱۵۰ ریال، تولید داخل با نشان بین‌المللی ۲۵۰ ریال و وارداتی ۶۰۰ ریال به عنوان عوارض اضافه می‌شود.

پیشخوان

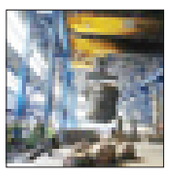
تجارت ۲۱ میلیارد یورویی ایران و اروپا در سال ۲۰۱۷

مبادلات تجاری ایران و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۷ با رشد ۵۳ درصدی نسبت به سال قبل از آن به ۲۱ میلیارد یورو رسید. به گزارش تسنیم، پایگاه خبری کمیسیون اروپا (یورواستات) کل مبادلات تجاری ایران و ۲۸ عضو اتحادیه اروپا را در سال ۲۰۱۷ بالغ بر ۲۱ میلیارد یورو اعلام کرد. مبادلات تجاری ایران و اتحادیه اروپا در این سال که دومین سال اجرایی شدن توافق جامع هسته‌ای است با رشد ۵۳ درصدی نسبت به سال قبل از آن مواجه شده است. در سال ۲۰۱۶ نیز تجارت دو کشور ۷۸ درصد افزایش یافته و به ۱۳,۷ میلیارد یورو رسیده بود. براساس این گزارش رشد واردات اتحادیه اروپا از ایران در سال ۲۰۱۷ بیشتر از رشد صادرات اتحادیه اروپا به ایران در این سال بوده است. واردات اتحادیه اروپا از ایران در سال ۲۰۱۷ با رشد ۸۵ درصدی نسبت به سال قبل از آن به ۱۰,۲ میلیارد یورو رسیده است. کشورهای اروپایی در سال پیش از آن ۵,۵ میلیارد یورو کالا از ایران وارد کرده بودند. صادرات اتحادیه اروپا به ایران در سال ۲۰۱۷ نیز ۳۱ درصد رشد داشته و به ۱۰,۸ میلیارد یورو رسیده است. کشورهای اروپایی در سال ۲۰۱۶ بالغ بر ۸,۲ میلیارد یورو کالا به ایران صادر کرده بودند. تراز تجاری دو طرف در سال ۲۰۱۷ به میزان ۶۰۰ میلیون یورو به نفع اتحادیه اروپا بوده است.

تغییر راهبرد ایران‌خودرو به سمت صادرات سودآور

معاون صادرات و امور بین‌الملل گروه صنعتی ایران‌خودرو با اشاره به تغییر راهبرد ایران خودرو به سمت صادرات سودآور اظهار کرد: در ایجاد پایگاه‌های تولیدی در سایر کشورها، سرمایه‌گذاری مستقیمی صورت نگرفته و ایران خودرو با صادرات خدمات فنی و مهندسی در این خصوص مشارکت کرده و سهم سودآوری در سرمایه‌گذاری‌ها داشته است. مجید کاویانی با بیان اینکه در سال جاری با توجه به شرایط ارز، صادرات سوددهی داشته‌ایم افزود: ما خود را موظف به پاسخ گویی به سهامداران می‌دانیم و دست یابی به اعداد بدون در نظر گرفتن میزان سوددهی به نفع سهامداران ایران خودرو نیست. وی افزود: توسعه بازارهای جدید از جمله جمهوری آذربایجان را هدف گذاری کرده‌ایم تا به عنوان هاب منطقه‌ای ایران خودرو امکان تولید و صادرات به کشورهای مجاور را نیز داشته باشیم. معاون صادرات و امور بین الملل ایران خودرو خاطرنشان کرد: در بازارهایی که سودآوری مورد انتظار را نداشته باشیم، طبق راهبرد کلان ایران خودرو وارد نمی‌شویم، اما اگر سودآوری داشته باشیم طبق مدل تجاری خاصی که تعریف می‌کنیم با شرکای خود در این بازارها ورود خواهیم کرد. وی از کشورهای جمهوری آذربایجان، ارمنستان، تونس، سنگال، عراق و ترکمنستان به عنوان کشورهای اصلی هدف نام برد و گفت: امسال ارزش صادرات محصولات، قطعات یدکی و صادرات ریخته گری حدود ۱۸ میلیون دلار بوده است.

ایران در تولید فولاد جلوتر از فرانسه، اسپانیا و انگلیس



ایران بالاتر از کشورهای صنعتی فرانسه، اسپانیا و انگلیس سیزدهمین تولیدکننده بزرگ فولاد جهان شناخته شد. به گزارش تسنیم، انجمن جهانی فولاد کل میزان تولید فولاد جهان در سال ۲۰۱۷ را ۱۶۹۱ میلیون تن اعلام کرده است. تولید فولاد جهان در این سال نسبت به سال قبل از آن رشد ۵,۳ درصدی داشته است. سهم ایران از کل تولید فولاد جهان در سال میلادی گذشته ۱,۲ درصد برآورد شده است. ایران در این سال ۲۱,۷ میلیون تن فولاد تولید کرده که این رقم نسبت به سال قبل از آن رشد ۲۱,۴ درصدی داشته است. براساس این گزارش ایران در جایگاه سیزدهمین تولیدکننده بزرگ فولاد در سال ۲۰۱۷ قرار گرفته است. تولید فولاد ایران در این سال بیشتر از کشورهای صنعتی مثل فرانسه، اسپانیا، کانادا، لهستان، اتریش، انگلیس و هلند بوده است. ایران در سال پیش از آن با تولید ۱۷,۹ میلیون تن فولاد چهاردهمین تولیدکننده بزرگ فولاد شناخته شده بود که با کنار زدن مکزیک به رتبه سیزدهم صعود کرده است. چین با تولید ۸۳۱ تن فولاد به‌عنوان بزرگترین تولیدکننده فولاد جهان در سال ۲۰۱۷ شناخته شده است و ژاپن و هند به‌ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم از این نظر قرار گرفته‌اند.

جزئیات ضوابط ترخیص خودروهای وارداتی دارای قبض انبار

با مصوبه هیات وزیران، ترخیص خودروهای سواری دارای قبض انبار با لحاظ کردن ۴ شرط بلامانع اعلام شد. به گزارش مهر، با مصوبه هیات وزیران، ضوابطی ۴ بندی برای ترخیص خودروهای وارداتی دارای قبض انبار اعلام شد. در این مصوبه آمده است: هیات وزیران بنا به پیشنهاد مشترک وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت امور اقتصادی و دارایی و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد: ترخیص خودروهای سواری دارای قبض انبار در اماکن گمرکی، مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری- صنعتی به تاریخ ۹/۱۰/۱۳۹۶ و قبل آن و با رعایت شرایط زیر بلامانع است: ۱- پرداخت حقوق ورودی مندرج در جداول الف و ب تصویب نامه شماره ۱۲۵۵۷۳/ت ۵۴۸۰۳ مورخ ۲۹/۱۰/۱۳۹۶- دارا بودن شرایط آیین نامه ضوابط فنی واردات خودرو موضوع تصویب نامه شماره ۱۸۷۵۸/ت ۷۸۸۱۷ ه مورخ ۱۰/۴/۱۳۸۲ و اصلاحات بعدی آن موضوع تصویب نامه شماره ۲۴۷۲۹۷/ت ۷۷۲۲ ه مورخ ۱۵/۱۲/۱۳۹۰ و شماره ۱۶۰۲۵۴/ت ۵۳۵۴۸ مورخ ۱۶/۱۲/۱۳۹۵ در زمان ورود خودرو به کشور و بدون رعایت سال ساخت برای خودروهای تولید شده در سالهای ۲۰۱۵، ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ میلادی ۳- خودروهای با حجم موتور ۲۵۰۰ سی سی و کمتر و بدون الزام به رعایت مفاد مندرج در تبصره (۲) ماده (۱۳) تصویب نامه شماره ۱۲۵۵۷۲/ت ۵۴۸۰۳ ه مورخ ۹/۱۰/۱۳۹۶ تبصره: رعایت ضوابط ثبت سفارش در وزارت صنعت، معدن و تجارت تبصره: تمدید ثبت سفارشات خودروی سواری در سال ۱۳۹۵ مشروط به تامین خدمات پس از فروش مطابق ماده ۴ قانون حمایت از مصرف کنندگان مصوبه ۱۳۸۸ با رعایت مفاد بندهای ۱،۲،۳ این تصویب نامه مجاز است.

تولید ۳ سواری متوقف شد

دی ماه امسال تولید سه مدل سواری متوقف شد. به گزارش ایسنا، در این مدت تولید VELA V۵ اتوماتیک شرکت خودروسازان راین با کاهش ۱۰۰ درصدی همراه بوده و از ۲۵۰ دستگاه در دی ماه سال گذشته به صفر رسید. تولید آسا B۵۰ گروه خودروسازی بهمن نیز متوقف شده و از ۲۳۸ دستگاه در دی ماه ۱۳۹۵ به صفر کاهش یافت. دی ماه امسال تولید لیفان X۵۰ شرکت کرمان موتور نیز ۱۰۰ درصد کاهش یافته و از ۱۲۱ دستگاه در دی ماه ۱۳۹۵ به صفر رسید.