

گزارش



خودروهای سواری بیش از ۳.۵ میلیارد تومان مشمول مالیات می‌شوند

نمایندگان مجلس با اخذ مالیات یک درصد از انواع خودروی سواری و وانت دو کابین در اختیار مالکان اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی غیردولتی که قیمت روز آنها بیش از ۳.۵ میلیارد تومان است، موافقت کردند.

در نشست علنی مجلس شورای اسلامی، ادامه رسیدگی به جزئیات بخش درآمدی لایحه بودجه ۱۴۰۳ در دستور کار مجلس قرار گرفت. براساس این گزارش تمامی مراکز درمانی اعم از دولتی، خصوصی، وابسته به نهادهای عمومی، نیروهای مسلح، خیریه‌ها و شرکت‌های دولتی مکلفند ۱۰ درصد از حق‌الزحمه یا حق‌العمل گروه پزشکی که به‌موجب دریافت وجه صورتحساب‌های ارسالی به بیمه‌ها و یا نقداً از طرف بیمار پرداخت می‌شود، به‌عنوان مالیات علی‌الحساب کسر و به نام فرد مربوط تا پایان ماه بعد از وصول مبلغ صورتحساب به‌حساب سازمان امور مالیاتی کشور واریز کنند.

همچنین انواع خودروی سواری و وانت دو اتاق (کابین) دارای شماره انتظامی شخصی در اختیار مالکان اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی غیردولتی که قیمت روز خودروی آنها بیش از ۳۵ میلیارد ریال است نسبت به مازاد بر این مبلغ مشمول مالیات سالانه خودرو به نرخ یک درصد می‌شوند.

تعیین مالیات ویلاهای با ارزش بیش از ۳۵ میلیارد تومان

مالیات باغ ویلاهای مجاز و واحدهای مسکونی که ارزش هر یک از آنها بیش از ۳۵ میلیارد تومان است، طبق لایحه بودجه ۱۴۰۳ به میزان ۲ درصد تعیین شد. براساس این گزارش زمین‌های فاقد اعیانی دارای کاربری مسکونی، اداری و تجاری، باغ ویلاهای مجاز (با احتساب عرصه و اعیان) و واحدهای مسکونی که ارزش هر یک از آنها بیش از ۳۵۰ میلیارد ریال باشد، مازاد بر این مبلغ مشمول مالیات به میزان ۲ درصد می‌شوند. این مالیات بر عهده شخصی است که در ابتدای سال ۱۴۰۳ مالک املاک فوق بوده است. همچنین واحدهای مسکونی و باغ ویلاهای در حال ساخت، مشمول این مالیات نمی‌شوند. باغ ویلاهای غیرمجاز تا زمان دریافت پروانه ساخت یا اجرای حکم کمیسیون موضوع ماده (۳) قانون حفظ کاربری اراضی زراعی و باغ‌ها، مشمول جریمه‌ای معادل دو برابر مالیات باغ ویلاهای مجاز می‌شوند.

مشخص شدن سازگار معافیت مالیات نهادهای حقوقی

طبق لایحه بودجه ۱۴۰۳، معافیت و تخفیف مالیاتی شامل نهادهای حقوقی می‌شود که درآمد سال گذشته آنها مازاد بر ۴۰ درصد رشد داشته باشد.

محمدهادی سبحانین رئیس سازمان امور مالیاتی کشور به‌عنوان نماینده دولت در مخالفت با این پیشنهاد گفت: این حکم نه تنها منجر به گرانی نمی‌شود بلکه اگر بتوانیم منابع دولت را با مالیات هدفمند افزایش دهیم، رویکرد ضدتورمی انجام داده‌ایم. مصداق این حکم اشخاص حقوقی است و ربطی به اصناف، مشاغل و مردم ندارد. وی با بیان اینکه مالیات ابزار سیاست‌گذاری است، تصریح کرد: باید به‌صورت مؤثر از این ابزار استفاده کنیم و در این حکم گفته می‌شود در تورم ۳۰ یا ۴۰ درصدی نباید به شرکتی که درآمدش فقط ۱۰ درصد رشد دارد، امتیاز و معافیت مالیاتی یا تخفیف مالیاتی بدهیم، بلکه هدف این است که شرکت‌هایی که تلاش می‌کنند با اشتغال و سرمایه‌گذاری بیش از نرخ تورم درآمد داشته باشند، به این شرکت‌ها معافیت مالیاتی داده شود.

۱۳۰ همت (خودروسازان ادعا دارند که تا پایان سال جاری زیان انباشته‌شان به ۲۰۰ همت می‌رسد) زیان انباشته به میان می‌آورد. حال این سؤال باقی است که کمبود قطعه به خاطر هماهنگی خودروسازان با مافیا است و یا اینکه مافیا در حال تحت فشار قراردادن خودروسازان هستند تا دولت سیزدهم با آزادسازی قیمت‌ها موافقت کند. تجربه سال‌های گذشته نشان می‌دهد که همواره مدیران خودروسازی و مافیا به جهت منافع مشترک، یکدیگر را همراهی می‌کنند. این مافیا که در بخش‌های مختلف ریشه دارند، ۱۰ اردیبهشت باعث شدند تا فاطمی امین با رأی نمایندگان مجلس از وزارتخانه صمت خارج شود.

مافیای سازمان یافته

جلال رشیدی کوچی، نماینده مجلس نیز معتقد است: مافیای صنعت خودرو یک جریان است و در طول سال‌های مختلف، این جریان شکل گرفته و تأثیرگذار بوده است. مافیا می‌تواند یک کارشناسی باشد که در بدنه وزارت صمت با ارائه آمار نادرست، وزیر و معاونان وزیر را به گمراهی بکشاند تا تصمیم اشتباهی در حوزه صنعت خودرو بگیرد. مافیا می‌تواند جریانی باشد که با مطرح کردن اینکه ارزش از کشور خارج می‌شود، جلوی واردات خودرو را بگیرد. مافیا یک جریان است و ما دنبال ۴ تا اسم نباید بگردیم. مافیا، جریانی است که طی سال‌های سال اتفاق افتاده و نفوذ کرده و الان ثمره و خروجی آن را می‌بینیم. مافیا، همان جریانی است که وقتی قیمت‌ها کاهش پیدا می‌کند، با یک مصاحبه یا یک تیترو یا یک اظهارنظر، جلوی کاهش قیمت را می‌گیرد.

او ادامه داد: مثالی می‌زنم و بعد شما ببینید چه کسی تحت تأثیر مافیا بوده است. مجلس در سال گذشته قانونی را مبنی بر واردات خودروهای نو مصوب کرد. ماده ۴ قانون ساماندهی بازار خودرو، تمام اختیارات را به وزارت صمت و دولت داد که چه تعداد خودرو وارد شود، چه کیفیتی داشته باشد و حجم موتور خودروها چقدر باشد و... فقط مجلس مصوب کرد که واردات، قانونی شود. من همان زمان در تنظیم آیین‌نامه، بارها چه در فضای مجازی و چه در جلسات متعدد به وزارت صمت اعلام کردم که آیین‌نامه‌ای که می‌نویسید، به جای اینکه به نفع مردم باشد، به نفع خودروساز است و حتماً در راستای افزایش قیمت خواهد بود؛ نه کاهش قیمت. در واقع شرایط خودروهای وارداتی نو را محدود کردند.

تأمین قطعات محصولات خود را تغییر دهند.

اختلال در مسیر استانداردسازی

مهدی اسلام پناه، رئیس سازمان ملی استاندارد، معتقد است: برای استانداردسازی قطعات خودرو، مقاومت‌هایی در صنعت وجود دارد و معمولاً قطعه‌سازان همکاری نمی‌کنند و حتی در برخی موارد دست‌اندرزایی در مسیر ایجاد می‌کنند، بویژه مافیای قطعات وارداتی که تلاش دارند در مسیر استانداردسازی اختلال ایجاد کنند.

او افزود: در ابتدای دولت فقط ۵۰ قطعه استاندارد در صنایع قطعه‌سازی خودرو وجود داشت و مابقی قطعات بدون استاندارد تولید و عرضه می‌شدند اما تا پایان امسال استانداردهای هزار قطعه خودروی مصوب خواهند داشت. بعد از تصویب استانداردها در کمیته‌های فنی و ملی، عرضه این هزار قطعه صرفاً با نشان استاندارد انجام خواهد شد تا مصرف‌کننده هم نسبت به ایمنی و کیفیت آنها اطمینان داشته باشد.

رئیس سازمان ملی استاندارد افزود: تدوین استانداردها براساس معیارهای علمی و مشخصه‌های بین‌المللی است و ما در تعیین شاخص‌ها سهل‌گیری نداریم. در تدوین استانداردها نظر جامعه نخبگانی را هم جویا می‌شویم و استانداردها بعد از تدوین، منتشر می‌شوند تا نظرات افکار عمومی را هم بررسی کنیم، چنانچه موضوعی نیاز به تغییر داشته باشد در استانداردها لحاظ می‌کنیم.

شفاف‌سازی وزیر سابق صمت

سید رضا فاطمی امین، وزیر سابق صمت هم ۹ اردیبهشت ماه سال جاری اعلام کرد که یکی از خودروسازان به‌طور مشخص، مبالغ هنگفتی را در رسانه‌ها هزینه می‌کند تا آشفته بازار خودرو را آشفته‌تر کند. صنعت خودرو یک صنعت بیمار تحت درمان است اما مافیاهایی در بازار و برخی خودروسازان وجود دارد که نمی‌خواهند قیمت خودرو کاهش پیدا کند؛ چراکه از این وضعیت نفع می‌برند. در حقیقت مافیاهایی در بازار و برخی خودروسازان وجود دارند که نمی‌خواهند قیمت خودرو کاهش پیدا کند.

به هر ترتیب مافیای صنعت خودرو سالیان متمادی است که در این حوزه ورود کردند. این مافیا با و لخرجی‌های پرشمار و تطمیع برخی از افراد، مسیری که می‌خواهند را جلوی پای خودروسازان و قطعه‌سازان می‌گذارند. اخیراً هم شاهد آن هستیم که ایران خودرو و سایپا با کمبود قطعه روبه‌رو شدند و صحبت از

حرکت با نقشه مافیا

مافیای صنعت خودرو سالیان متمادی است که با و لخرجی‌های پرشمار و تطمیع برخی از افراد، مسیری را که می‌خواهد جلوی پای خودروسازان و قطعه‌سازان می‌گذارد.

عکس: ایران

«ایران اقتصادی» از شفاف‌سازی ابعاد رانت خواری غول‌های خودروساز گزارش می‌دهد

خودروسازی و قطعه‌سازی در سیطره مافیا

خواهد شد. به‌عنوان مثال یکی از قطعات مهم و ضروری خودرو، کمیاب می‌شود و یا قطعه‌ساز از تأمین آن قطعه به دلیل کمبود نقدینگی، امتناع می‌کند.

مدیران خودروسازی برای آنکه میز و صندلی خود را حفظ کنند و یا خوشبینانه اجازه ندهند که خطوط تولید خودرو به خواب برود، مجبور می‌شوند به خواسته برخی از قطعه‌سازان و یا همان مافیا تمکین کنند.

حسن‌زاده اظهارداشت: قطعه‌سازان و خودروسازان همواره می‌گویند که صنعت خودرو در انحصار نیست و ضرورت دارد که بازار خودرو براساس عرضه و تقاضا تعیین شود اما به واقع اینچنین نیست. وقتی خودروسازان با تعداد محدودی از قطعه‌ساز همکاری دارند و خیلی از شرکت‌های قطعه‌ساز مستقل جایی در خطوط تولید و تأمین قطعات کارخانه‌ای خودرو ندارند، طبیعی است که انحصار باشد.

او ادامه داد: مدیران خودروسازی برای آنکه میز و صندلی خود را حفظ کنند و یا خوشبینانه اجازه ندهند که خطوط تولید خودرو به خواب برود، مجبور می‌شوند به خواسته برخی از قطعه‌سازان و یا همان مافیا تمکین کنند. حسن‌زاده اظهارداشت: قطعه‌سازان و خودروسازان همواره می‌گویند که صنعت خودرو در انحصار نیست و ضرورت دارد که بازار خودرو براساس عرضه و تقاضا تعیین شود اما به واقع اینچنین نیست. وقتی خودروسازان با تعداد محدودی از قطعه‌ساز همکاری دارند و خیلی از شرکت‌های قطعه‌ساز مستقل جایی در خطوط تولید و تأمین قطعات کارخانه‌ای خودرو ندارند، طبیعی است که انحصار باشد. او گفت: یکی از امیدواری‌های جدی ما این است که دولت سیزدهم وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی را ساماندهی کند و اجازه ندهد که مافیای صنعت خودرو به فعالیت خود ادامه دهد و تعیین‌کننده مسیر راه باشد. این فعال صنعتی تأکید کرد: برخی از قطعه‌سازان که همان مافیای صنعت خودرو هستند، در تأمین قطعات خودرو سهل‌انگاری می‌کنند و بارها دیدیم که خودروسازان هم به عمد و یا غیرعمد با آنها همراهی می‌کنند و هرگونه کاهش تولید را به گردن دولت (قیمت‌گذاری دستوری) و یا نبود قطعه می‌اندازند. این درحالی است که خودروسازان می‌توانند منابع

خودرو

مافیای صنعت خودرو آنگذر کردن کلفت شده که صدای سازمان ملی استاندارد را هم در آورده است. رئیس سازمان ملی استاندارد می‌گوید که مافیای واردات قطعات خودرو در مسیر تدوین استانداردها اختلال ایجاد می‌کنند.

مافیای صنعت خودرو، تنها در صنعت قطعه‌سازی و واردات نیستند، بلکه مسیر صنعت خودرو، میزان تولید خودرو و حتی چه خودروهایی باید تولید شود را هم تعیین می‌کنند. براین اساس اگر مدیر خودروسازی بخواهد به باقی خود ادامه دهد و صندلی‌اش را حفظ کند باید با ساز ناکوک مافیا، همراه شود. هر فردی که روبه‌روی این افراد (پشت پرده صنعت خودرو) قرار گیرد، چاره‌ای جز رفتن نخواهد داشت. گفته می‌شود مافیای صنعت خودرو، برخی از قطعه‌سازان هستند که طی چند وقت اخیر با ایجاد شرکت‌های اقماری متعدد، عرصه را برای فعالیت قطعه‌سازان کوچک تنگ کردند: این قطعه‌سازان مشخص می‌کنند که مسیر راه خودروسازان چه باشد و مدیر خودروسازی باید با چه اصولی حرکت کند.

تمکین برای ماندگاری

حسن حسن‌زاده از فعالان صنعت خودرو به ایران اقتصادی گفت: اگر خودروسازی بخواهد روبه‌و اصول خود را داشته باشد و به مافیای توجه نکند، به یکباره با چالش‌های جدی روبه‌رو

ضرورت همکاری اقتصادی ایران و عراق



در بیانیه اتاق بازرگانی تهران که در واکنش به درخواست تحریم کالاهای ایرانی از سوی اتاق بازرگانی اربیل منتشر شده است، به پیوند های دیرینه دو ملت و ملت و علقه‌های فرهنگی هزاران ساله دو ملت از جامعه تجار و بازرگانان ایران و عراق خواست که رنج‌های دیرینه برای دستیابی به میراث امروز را فراموش نکنند و با جنگ زدن به بندهای مودت، با سینه‌های گشاده‌آینده درخشان توسعه همکاری‌های دو جانبه را مدنظر داشته باشند.

نمایندگان بخش خصوصی در اتاق بازرگانی تهران بر ضرورت تداوم همکاری‌های اقتصادی میان دو ملت ایران و عراق تأکید کرده و از اتاق‌های بازرگانی به عنوان خانه فعالان بخش خصوصی خواستند که با حرکت در مسیر چشم‌انداز توسعه روابط دو جانبه، آینده‌ای درخشان برای دو کشور رقم زنند.

تجارت

کاهش تولید یک غول خودروساز

آمار تولید محصولات سواری در شرکت سایپا		
نوع محصول	۱۴۰۱ ماهه ۹	۱۴۰۲ ماهه ۹
خانواده X ۲۰۰ (تیبیا، کونیک، سایپا)	۲۰۱۰۲۷۴	۱۷۸۰۶۱۶
شاهین	۲۴۰۱۶	۳۷۰۶۵۸
سایر	۹۰	۱۰۲۵۰
مجموع	۲۲۵۰۳۸۰	۲۱۷۰۵۲۴

با وجود برنامه‌ریزی ابتدای سال برای افزایش تولید سایپا و وعده مدیرعامل این شرکت برای تحقق برنامه تولید ۸۰۰ هزار دستگاه در سال جاری، در ۹ ماه تولید سواری در این شرکت ۳۰۵ درصد کاهش یافته است.

به گزارش ایرنا، سایپا در ۹ ماه سال ۱۴۰۱ مجموعاً ۲۲۵ هزار و ۳۸۰ دستگاه سواری

توسعه صادرات تجهیزات پزشکی ایران

در حال حاضر حدود ۵۰ مرکز تجاری در اقصی نقاط جهان داریم و در برخی از کشورها بیش از یک مرکز تجاری فعالیت دارد.

احمد فیروزی، مدیرکل اروپا و امریکای سازمان توسعه تجارت ایران با بیان اینکه لهستان و نروژ بازارهای نوظهوری برای شرکت‌های دارویی و دانش‌بنیان کشور محسوب می‌شوند گفت: در زمینه دارو ۱۰۰ میلیون دلار صادرات به جهان داریم که نیمی از این تجارت با کشورهای اروپایی صورت می‌گیرد. وی با تأکید بر اینکه در کنار بازارهای سنتی باید به سمت متنوع‌سازی بازارهای صادراتی پیش ببریم، اظهار داشت: در تلاش هستیم در آینده چندین رویداد با تمرکز بر حوزه‌های توسعه تجهیزات پزشکی و گیاهان دارویی برای توسعه صادرات این اقلام به کشورهای لهستان و نروژ برگزار کنیم.



برش

قواعد نانوشته و حضور محسوس سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو نیز اعتقاد دارد که مافیای صنعت خودرو، جریانی نیست که از بیرون شخصی در حال برنامه‌ریزی به صورت شبکه‌ای باشد. این مافیا به صورت خودکار ایجاد و متولد می‌شود. زمانی که قیمت‌ها در درب کارخانه‌ها به شکل تعیین شده هستند و دو نرخ در بازار وجود دارد، تولد مافیاهای حتمی خواهد بود. زمانی که شکاف عمیقی میان قیمت خودرو در بازار و تحویل کارخانه وجود دارد، ایجاد شدن یک شبکه مافیا کاملاً طبیعی به نظر می‌رسد. این که شخصی یا اشخاصی بخواهند خودروها را از کارخانه خریداری کنند و با نرخ بالاتر در بازار بفروشند، به یک رویه تبدیل شده است. البته برخی‌ها شاید تشکیلاتی کار کنند؛ یعنی با روش‌های خاصی که دارند، تعداد بسیار زیادی خودرو را بتوانند خریداری و سود هنگفتی را کسب کنند. عنوان چنین شبکه‌ای را می‌توان مافیای بازار خودرو گذاشت. یعنی مافیایی فاقد تشکیلات سازمانی، با قواعد نانوشته و حضور محسوس.