جهان صنعت
سال چهاردهم ■ یکشنبه ۲۲ مرداد ۱۳۹۶ ■ شماره ۳۷۰۳

نخست

ربیعی خبر داد؛

افزایش سهم تعاون در اقتصاد ملی از ۴ به ۶ درصد

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی از افزایش سهم تعاون در اقتصاد ملی از چهار به شش درصد طی چهار سال گذشته خبر داد.

علی ربیعی در حاشیه هفدهمین نمایشگاه صنعت ساختمان در جمع خبرنگاران پیرامون انتقاداتی که درباره عدم تحقق سهم ۲۵ درصدی تعاون از اقتصاد ملی مطرح می‌شود، گفت: در اقتصادی که طی سال‌های گذشته روزبه‌روز کوچک‌تر شده، نمی‌توان انتظار داشت تا سهم یک بخش را افزایش داد.

وی اظهار کرد: با این وجود طی چهار سال گذشته سهم بخش تعاون از چهار به شش درصد رسیده است که باید این سهم افزایش یابد.وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با اشاره به اینکه بخش ساختمان در سال‌های ۹۶ و ۹۷ رونق می‌یابد، گفت: صنعت ساختمان آنجا که متکی بر صنایع داخلی است، زیباست و جایی که متکی بر واردات است نازیباست.وی با بیان اینکه می‌توان با افزایش تولید داخلی صنعت ساختمان رقابت ایجاد کرد، اظهار کرد: با رونق تقاضای مسکن صنعت ساختمان در کشور رونق می‌گیرد.ربیعی درباره تعاونی‌های مسکن مهر نیز گفت: پروژه‌های مسکن مهر جایی که به بخش تعاون مربوط است پیشرفت خوبی داشته و توانسته بیش از یک میلیون مسکن مهر را آماده و تحویل صاحبان آن دهد.

به گزارش مهر این مقام مسوول با اشاره به کیفیت برخی تولیدات داخلی در صنعت ساختمان گفت: در برخی از غرفه‌ها کالاهایی تولیدی را مشاهده کردم که به‌راحتی می‌توانند با کالای مشابه خارجی رقابت کنند.

وی گفت: متاسفانه در برخی غرفه‌ها پیچ‌هایی دیده می‌شد که از چین وارد می‌کردند در حالی که در پزشکی ما پیچ‌هایی تولید می‌کنیم که از فناوری‌های بالاتری هم برخوردار هستند.

ربیعی با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۱۲۰ هزار تعاونی فعال در کشور داریم، گفت: در سه سال گذشته یک اقدام کلینیکی در بخش تعاون شروع کردیم و بخشی از تعاونی‌های غیرفعال را احیا کردیم ضمن اینکه از تعطیلی تعاونی‌ها جلوگیری شد.

وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی همچنین گفت: سرآغاز هر فعالیت و سازندگی در کشور با ساخت‌وساز است و این بخش اگر رونق پیدا کند بخش‌های مختلف اقتصاد، تولید و سایر صنایع نیز رونق می‌یابد.

بررسی عقب‌ماندگی صنایع ایرانی از الگوی کسب‌وکار جهانی در گفت‌وگو با کارشناسان؛

از مونتاژ تا رسیدن به تولید ملی

شیدا ملکی- تجارت جهانی گلوگاه پیشرفت هر کشوری است. تصور ایزوله شدن و دوری از رابطه صنعتی و تجاری با دیگر کشورها در جهان امروز امری دشوار است. این در حالی است که در شرایط پسابرجام تصور عمیق شدن روابط تجاری و اقتصادی با جهانیان قوت گرفت.

اما برجام با همه بندهایی که در حال اجراست، نتوانست مویرگ‌های صنعت ایران را زنده کند. صنعت روند گذشته خود را طی می‌کند و موانع همچون قبل ادامه دارد. این رویداد اما به نظر نمی‌رسد ریشه در حفره‌ها یا کاستی‌های صنعت برجام به عنوان یک معاهده بین‌المللی داشته باشد. مرز جدایی و عقب‌ماندگی صنعت ایران با کشورهای توسعه‌یافته را کجا باید جست‌وجو کرد؟ صنایع ما از الگوی کسب‌وکار جهانی جا مانده‌اند. بنگاه‌های ایرانی در دستیابی به معیارهای تولید جهانی کمی ناموفق هستند. صنایع ایران در مقایسه با کشورهای صنعتی یا حتی کشورهای دیرصنعتی در این مسیر دچار عقب‌ماندگی هستند که باید جبران شود.

■ **روابط بانکی با اروپا هنوز معلق است**

ادوارد انجرقلی، صنعتگر و مشاور مدیرعامل شرکت بورکهارد کامپرشن تهران درباره مشکلات حوزه صنعت در گفت‌وگو با «جهان‌صنعت» در این زمینه گفت: صنعت کشور به دلیل مبادلات مالی مشکلات بسیاری دارد. هرچند تصور این بود که بعد از برجام بسیاری از مشکلات اقتصادی کشور حل خواهد شد. بزرگ‌ترین مشکلی که پیش از برجام هم با آن درگیر بوده‌ایم، مشکل بانک‌های جهانی بود که در حال حاضر هنوز این مشکل حل نشده است.

به گفته وی، بانک‌های اروپایی حاضر به معامله با ایران نیستند. همین موضوع باعث می‌شود به لحاظ مالی شرکت‌های ایرانی قفل شوند. این نکته بسیار مهم و قابل تامل است که پول برای یک شرکت صنعتی و بنگاه اقتصادی به اندازه آب و هوا برای زندگی یک انسان اهمیت دارد. این صنعتگر با اشاره به اینکه از طریق صرافی نمی‌توان پروژه‌های مهم مالی و اقتصادی ۷۰۰-۶۰۰ میلیارد دلاری را اجرا کرد، تاکید کرد: در گذشته به دلیل تحریمی که از سوی بانک‌های اروپایی علیه ایران اجرا می‌شد، پول با واسطه به صرافی‌ها در ایران انتقال پیدا می‌کرد. درباره کارهای صنعتی کلان اما نمی‌توان روند اقتصادی را این‌گونه ادامه داد.

■ **دانش تعامل با تاجران جهانی را نداریم**

انجرقلی با اشاره به اینکه یکی دیگر از مشکلاتی که مانع گسترش صنعت ایران و ارتباط با کشورهای صنعتی است، نپذیرفتن فرهنگ و دانش تعاملات صنعتی با کشورهای خارجی است، گفت: اولین مشکلی که بعد از شروع به کار شرکت بورکهارد تهران در ایران با آن مواجه شده‌ایم، ندادن حق امضا به اعضای هیات‌مدیره خارجی است.

وی اظهار کرد: پیگیری‌ها تاکنون بی‌نتیجه باقی مانده است در حالی که این گره بزرگ شرکت‌های سرمایه‌گذار خارجی را باید بانک مرکزی حل کند. حق امضا یا اجازه کار مشکل بزرگ و اساسی در صنعت و تجارت نیست اما همین گره‌های کوچک موجب شده روند پیشرفت صنعتی و تجاری ایران بسیار کند پیش رود.این صنعتگر درباره تاثیر جابه‌جایی دولت‌ها بر صنعت کشور معتقد است: با شروع به کار هر دولت همه برنامه‌های قبلی فراموش می‌شود. مدیران برنامه‌های جدید را آغاز می‌کنند و شروع به کار هر مدیر جدید به مثابه تجربه‌های تکراری در روندی جدید است. از همین رو است که اشخاص کلیدی در وزارتخانه‌ها نباید تغییر کنند. بدنه هر وزارتخانه بهتر است با توجه به روند قبلی و سوابق کاری آن ثابت بماند. این روش موجب می‌شود در نهایت تجربه‌ها در وزارتخانه ثابت بماند.

■ **بوروکراسی حاکم بر صنعت خطرناک است**

انجرقلی با تاکید بر اهمیت پول و سرمایه در تجارت جهانی افزود: سرمایه مثل آب است و اگر رها شود، نمی‌توان به نتیجه مثبت و قابل قبولی دست یافت. سرمایه‌گذاری در صنعت کشور گره‌های بسیار پیچیده‌ای هم با نرخ ارز خورده است. ثابت نبودن نرخ ارز نیز در نهایت صنعت را دچار مشکل خواهد کرد. در شرایطی که صنعتگران و سرمایه‌گذاران هر روز نگران جابه‌جایی نرخ ارز هستند، نمی‌توان برنامه‌ریزی دقیق و ریشه‌داری در راستای بهبود شرایط صنعتی کشور کرد.

این صنعتگر با انتقاد شدید از بوروکراسی حاکم بر صنعت کشور گفت: بیش از چهار ماه است که مجموعه‌ای از ماشین‌آلات صنعتی بزرگ را به کشور وارد کرده‌ایم. این ماشین‌آلات اما هنوز به دلیل پیچ‌های اداری در گمرک باقی مانده است. این در حالی است که اگر چهار ماه قبل این ماشین‌آلات ترخیص می‌شد، نه‌تنها سرمایه بلکه برنامه‌ریزی‌ها و منابع انسانی کمتر دچار مشکل می‌شدند.

■ **صنعت ایران به شیوه دیوانسالاری اداره می‌شود**

همچنین دکتر غلامحسین کیامهر، کارشناس مسایل اقتصادی نیز در گفت‌وگو با «جهان‌صنعت» درباره علل عقب‌ماندگی ایران از کشورهای صنعتی و تازه‌صنعتی‌شده، گفت: صنعت خودرو از سال ۶۵ توسط برادران خیامی در ایران پایه‌گذاری شد. سال ۱۳۵۶ اولین محصول این کارخانه به بازار آمد. همچنین در آن دوره مهندسان کره‌ای برای کارآموزی در کارخانه پیکان حضور داشتند.

وی افزود: با فاصله گرفتن از آنچه در تاریخ صنعت خودروی کشور رخ داد و نگاه به شرایط صنعتی جهان امروز، شاهد تحولات بسیاری هستیم. کره‌جنوبی که بعد از ایران وارد صنعت خودرو شد، امروز بازارهای خودروی جهانی را در اختیار دارد. این در حالی است که صنعت خودروی ایران در نهایت به ساخت چند مدل خودروی محدود آن هم داخل کشور دست پیدا کرده است.

■ **جلب سرمایه خارجی، راهکاری در پیشبرد صنعت کشورهاست**

از سویی دیگر به اعتقاد این تحلیلگر مسایل صنعتی بخش‌خصوصی کره‌جنوبی با جلب سرمایه خارجی وارد مقوله صنعت خودرو شد. همین موضوع موجب گسترش صنعت خودروسازی و موفقیت این کشور شد. این در حالی است که در ایران تا امروز شرایط مساعد برای سرمایه‌گذاری کشورهای صنعتی فراهم نشده است.

دکتر کیامهر همچنین افزود: سال‌ها شاهد آن هستیم که فضای اقتصاد و صنعت کشور به شکل دیوانسالاری اداره شده است. هرچند در سال‌های گذشته همیشه بحث خصوصی‌سازی و اصل «۴۴» را داشته‌ایم اما با گذشت سال‌ها ۷۰ درصد اقتصاد کشور دولتی اداره می‌شود. به گفته وی، این در حالی است که ما شاهد عملکرد کشورهایی مثل مالزی و ترکیه هستیم.

این کشورها هرگز سرمایه‌ای به اندازه نفت ایران نداشته‌اند اما امروز بسیار موفق هستند. این اتفاق در کشوری مثل ترکیه از زمانی آغاز شد که درهای تجارت ترکیه به روی کشورهای دیگر برای سرمایه‌گذاری باز شد.

■ **صنعت‌دار بودن و صنعت‌ساز شدن مقوله‌هایی متفاوت هستند**

اما چرا صنعت ایران با همه تلاش‌ها و جریان‌هایی که برای بهبود شرایط صنعتی کشور بود تاکنون نتوانسته جایگاهی جهانی پیدا کند؟ صنعتگران ایران هر روز برای بهبود شرایط تلاش می‌کنند و از سویی دیگر شاهد بهبود روند سیاست خارجی در تجارت جهانی هستیم. مذاکرات در جهت گشایش روابط تجاری است و از سویی دیگر توقفی در گلوگاه تجارت ایران رخ داده است.

دکتر کیامهر در توضیح این موضوع با تاکید بر اینکه بین صنعت‌دار بودن و صنعت‌ساز شدن فاصله زیاد است، گفت: صنعت ایران هنوز به ساخت وارد نشده است و ما برای تولید کوچک‌ترین محصول همه موارد را باید وارد کشور کنیم. آنچه در صنعت ایران در حال انجام است، مونتاژ و مهندسی معکوس است. در حالی که بخش مهم هزینه‌های صنعت باید صرف تحقیق و توسعه شود.

به گفته وی، اقتصاد ما به شدت ارز محور است. همین موضوع ضربه‌ای جدی به صنعت کشور است. افزایش هر یک‌هزار ریال قیمت دلار به معنی افزایش قیمت محصول نهایی و در پی آن کاهش قدرت خرید می‌شود. به واقع اقتصاد کشور دچار سرگیجه صنعتی شده است. این موضوع حاصل نداشتن استراتژی صنعتی است. وزیر صنعت دولت دوازدهم هم اگر برنامه و استراتژی مشخصی نداشته باشد در ادامه به هیچ نتیجه‌ای نخواهیم رسید.

این تحلیلگر افزود: همه جای دنیا در شرایط رکود معافیت مالیاتی شامل حال صنعتگران می‌شود. این در حالی است که در ایران دقیقا برعکس این موضوع اتفاق می‌افتد. نظام مالیاتی، نظام تامین اجتماعی و سیستم گمرک کشور بیشتر از آنکه از صنعتگر حمایت کند به واقع در تلاش برای سنگ‌اندازی است. برای مثال ماشین‌آلات وارد شده در انبارهای گمرک کشور می‌مانند تا به نوعی متروکه شوند.

■ **مزیت‌های رقابتی در صنعت ایران فراموش شده است**

این کارشناس امور صنعت و تجارت در ادامه تاکید کرد: یکی از بزرگ‌ترین مشکلات اقتصادی کشور ما بررسی نکردن مزیت‌های رقابتی کشور است. بررسی مزیت‌های رقابتی کشور موجب می‌شود در نهایت از تولید پراکنده فاصله بگیریم. توجه به توانایی‌های رقابتی کشور و همچنین هدفمند کردن تجارت به سویی که سود و بازده کافی داشته باشد، نقشه راه و همچنین راهکار موفقیت اقتصادی کشور است. همچنین وی با اشاره به عملکرد اتریش در عرصه قطعه‌سازی افزود: خودروسازی امری وسیع است و نیاز به تولید انبوه و همچنین صادرات مناسب و انبوه به دیگر کشورها دارد. حال آنکه در ایران بی‌توجه به مبحث هزینه و فایده و صرفه اقتصادی اقدام به تولید پراکنده خودرو کرده‌ایم. هرچند تولید این‌چنینی به نفع اقتصاد کشور نخواهد بود.

■ **دولت چابک، راه صنعت را هموار می‌کند**

به اعتقاد دکتر کیامهر، تعدد ایستگاه‌های تصمیم‌گیری در اقتصاد کشور، ریشه در اقتصاد دولتی دارد. اقتصاد دولتی اما امری است که کشورهایی مثل مالزی و ترکیه از آن رهایی پیدا کردند. برای مثال کشور ترکیه با فاصله گرفتن از اقتصاد دولتی توانست سرمایه خود را از مسیر دلالی به مسیر صنعت مولد توریسم سوق دهد.

از سویی دیگر وی معتقد است؛ وزیر صنعت به تنهایی توانایی اجرای هیچ عملکرد مثبت و شگرفی را ندارد. این در حالی است که وزیر صنعت اگر در دولتی کوچک و چابک نقش‌آفرینی کند امکان موفقیت بیشتری خواهد داشت. کوچک بودن دولت موجب می‌شود بخش‌خصوصی واقعی و نه بخش‌خصولتی و شبه‌خصوصی پیشرفت کند و این یعنی موفقیت صنعت کشور.

افزایش نرخ ارز در نهایت موجب مشکلات عمیق‌تر در صنعت خواهد شد. دکتر کیامهر با تاکید بر این موضوع ابراز نگرانی کرد و گفت: عده‌ای برای تک‌نرخی شدن ارز نقشه می‌کشند و منفعت خود را بر منفعت ملی ترجیح می‌دهند. حال آنکه این موضوع به شدت برای صنعت کشور خطرناک است.

■ **ایران هنوز هم از صنعت جهانی فاصله دارد**

صنعت کشور در حالی دست‌مایه منافع اقشاری خاص شده است که با راهکارهایی ساده می‌توان از این گره کوچک عبور کرد. در شرایطی که گره‌های بزرگ‌تر مثل تحریم‌های جهانی حل شده است همکاری نکردن بانک‌های داخلی برای حق امضا مساله‌ای دور از ذهن به نظر می‌رسد، اما همین مسایل کوچک است که فاصله و مرز صنعت ایران و کشورهای صنعتی را بیشتر می‌کند.

در شرایطی که صنعتگران ایرانی با دشواری منابع خارجی را برای پیشبرد اهداف صنعتی کشور جذب می‌کنند سنگ‌اندازی‌های این‌گونه منافع ملی را به خطر خواهد انداخت. وزیر صنعت دولت دوازدهم با برنامه‌ریزی مدون و ارائه راهکارهای عمل‌گرایانه باید چنین حفره‌هایی را در مسیر پیشرفت صنعت کشور پر کند.

■ صنعت ایران هنوز به ساخت وارد نشده است و ما برای تولید کوچک‌ترین محصول همه موارد را باید وارد کشور کنیم. آنچه در صنعت ایران در حال انجام است، مونتاژ و مهندسی معکوس است. در حالی که بخش مهم هزینه‌های صنعت باید صرف تحقیق و توسعه شود

خبر

سازمان حمایت:

پیش‌فروش خودرو بدون مجوز وزارت صنعت غیرقانونی است

تسنیم- معاون بازرسی و رسیدگی به تخلفات سازمان حمایت گفت: پیش‌فروش خودرو بدون اخذ مجوز از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت غیرقانونی است.

شهرام میرآخورلو ابراز کرد: اطلاع‌رسانی به مصرف‌کنندگان در جهت جلوگیری از تضییع حقوق آنان از جمله وظایف سازمان حمایت است.

وی اظهار داشت: ماده «۵» آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان در ۲۸ فروردین‌ماه سال ۹۵ تصویب و در عین حال خدمات فروش در قالب یک بسته مشخص شد.

معاون بازرسی و رسیدگی به تخلفات سازمان حمایت گفت: این ماده قانونی می‌گوید: به‌واسطه اینکه مشکلات عدم تامین و افزایش میزان مدت تعهدات شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو به‌عنوان یک ریسک برای مصرف‌کننده از بین برود تمامی عرضه‌کنندگان اعم از تولیدکنندگان و واردکنندگان باید نسبت به دریافت مجوز پیش‌فروش اقدام کنند.

وی افزود: بدون شک سازمان حمایت در صدور جواز پیش‌فروش به متقاضیان ضمن بررسی شرایط لازم در صورتی که امکان عرضه خودرو به مصرف‌کنندگان مهیا باشد با داشتن ثبت سفارش لازم یا میزان تولید مکفی مجوز فعالیت صادر خواهد کرد. میرآخورلو تصریح کرد: بدین ترتیب از تمامی مصرف‌کنندگان درخواست می‌شود در زمینه پیش‌خرید خودرو در قالب برنامه فروش و پیش‌فروش به‌طور حتم مطالبه مجوز پیش‌فروش را از طرف عرضه‌کنندگان داشته باشند.

وی گفت: با وجود صدور آگهی‌های متعدد سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان همچنان مشاهده می‌شود شهروندان نسبت به پیش‌خرید خودرو از شرکت‌های فاقد نمایندگی رسمی و مجوز پیش‌فروش اقدام می‌کنند. معاون بازرسی و رسیدگی به تخلفات سازمان حمایت افزود: حتی نمایندگان رسمی نیز باید مجوز پیش‌فروش داشته باشند و صرف داشتن نمایندگی رسمی دلیلی بر پیش‌فروش خودرو نیست.

جایگزینی سیمان عربستان با ایران در عراق با دیپلماسی ضعیف دولت

تسنیم- یک کارشناس صنعت سیمان با اشاره به اینکه در حال حاضر تعرفه سیمان ایران به عراق از ۴۰ به ۴۵ درصد افزایش یافته است، گفت: این تصمیم در حالی گرفته شده که عربستان با پرداخت تعرفه‌ای اندک به راحتی سیمان خود را در بازار عراق به فروش می‌رساند.

علی محمد بد با گله از افزایش پنج درصدی تعرفه صادرات سیمان ایران به عراق اظهار داشت: هم اکنون تعرفه صادرات سیمان به عراق ۴۵ درصد است اما تعرفه صادرات سیمان عربستان به عراق حدود ۱۷ درصد اعلام شده که این موضوع اصلا قابل پذیرش نیست.

وی با بیان اینکه در مقطعی تولیدکنندگان داخلی به دلیل مازاد تولید، سیمان‌های خود را با قیمت ارزان به بازار عراق صادر می‌کردند، افزود: این موضوع باعث شد تا کارخانجات عراقی احساس خطر کرده و از دولت خود درخواست کردند تا تعرفه بالاتری را برای سیمان ایران لحاظ کنند.

وی با اشاره به اینکه در حال حاضر سیمان صادراتی ایرانی با قیمت معقول به عراق صادر می‌شود، گفت: با این وجود طرف عراقی تعرفه سیمان ایران را از ۴۰ به ۴۵ درصد افزایش داده است. این تصمیم در حالی گرفته شده که عربستان با پرداخت تعرفه‌ای اندک به راحتی سیمان خود را در بازار عراق به فروش می‌رساند این کارشناس سیمان تصریح کرد: امروز ایران نقش مهمی در امنیت کشور عراق دارد و نباید با چنین برخوردهایی از طرف عراقی‌ها روبه‌رو شود. به همین منظور از وزیر جدید صنعت درخواست می‌کنیم تا با تعامل با طرف عراقی اقدام لازم را برای معقول کردن تعرفه سیمان صادراتی ایران به عراق انجام دهد.

صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک نیازمند کمک دولت و مجلس

مدیرعامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک با بیان اینکه حداکثر تا پایان سال ۹۷ ظرفیت ارائه ضمانتنامه صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک به پایان می‌رسد، گفت: این صندوق نیازمند کمک دولت و مجلس برای افزایش سرمایه است.

محمدحسین مقیسه اظهار داشت: پیشنهادهایی برای افزایش سرمایه صندوق در برنامه ششم توسعه ارائه شده اما این پیشنهادها حذف شد.

این مقام مسوول تاکید کرد: صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک نیازمند ارائه کمک از سوی دولت و مجلس است تا به بهترین نحو به اجرای نقش خود در رونق تولید و خروج از رکود بپردازد.

وی ادامه داد: این در شرایطی است که در دولت دهم همه ضمانتنامه‌های مشتریان به صورت چک و سفته از سوی آنان ارائه شد اما تاکنون بابت این ضمانتنامه‌ها هیچ دریافتی نداشته‌ایم. مقیسه افزود: صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک یکی از پنج صندوق زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت است که موسسه‌ای حمایتی بوده و هر کجا بانک‌ها، بخش خصوصی و... نتوانند ورود کنند به‌عنوان حامی بخش‌های مختلف وارد عمل خواهد شد. مدیرعامل صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک یادآوری کرد: در اکثر کشورهای پیشرفته و صنعتی جهان بیش از ۹۰ درصد اشتغال، ارزش‌افزوده، صادرات، نوآوری و خلاقیت در بنگاه‌های کوچک انجام می‌شود و بر این اساس اگر خواهان رشد و توسعه کشورمان هستیم باید به این واحدها اهمیت بیشتری بدهیم.

بازار خودرو

نام خودرو	قیمت بازار (تومان)	قیمت کارخانه (تومان)
وانت آریسان دوگانه‌سوز	۲۶/۵۰۰/۰۰۰	۲۷/۴۵۴/۰۰۰
سمند SE. کد ۵۷۳۱۰	۲۹/۱۰۰/۰۰۰	۲۸/۰۹۳/۰۰۰
۲۹/۱۰۰/۰۰۰	۲۸/۰۹۳/۰۰۰	۳۰/۸۳۶/۰۰۰
سمند LX. کد ۲۹۳۴۰	۳۱/۵۰۰/۰۰۰	۳۰/۸۳۶/۰۰۰
سمند سورن ELX سال. کد ۵۷۵۱۱	۳۸/۴۰۰/۰۰۰	۳۷/۴۴۳/۰۰۰
سمند سورن ELX توربو. کد ۵۸۲۰۱	۳۹/۵۰۰/۰۰۰	۳۸/۰۸۸/۰۰۰
دنا با موتور EF۷	۳۰/۲۰۰/۰۰۰	۲۹/۵۷۸/۰۰۰
۴۵/۰۰۰/۰۰۰	۴۲/۶۸۱/۰۰۰	۳۱/۱۹۹/۰۰۰
پژو GLX ۴۰۵. کد ۲۵۶۳۴	۳۰/۲۰۰/۰۰۰	۲۹/۵۷۸/۰۰۰
پژو GLX ۴۰۵ دوگانه‌سوز. کد ۲۷۲۲۲	۵۲/۵۰۰/۰۰۰	۴۵/۳۳۱/۰۰۰
۳۲/۱۰۰/۰۰۰	۳۱/۱۹۹/۰۰۰	۴۲/۰۵۲/۰۰۰
پژو پارس سال. کد ۲۸۲۲۹	۳۷/۴۰۰/۰۰۰	۳۶/۵۴۰/۰۰۰
پژو پارس اتوماتیک. ELX	۵۲/۵۰۰/۰۰۰	۴۵/۳۳۱/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید	۴۲/۹۰۰/۰۰۰	۴۲/۰۵۲/۰۰۰
پژو ۲۰۷ جدید اتوماتیک	۴۹/۸۰۰/۰۰۰	۴۷/۰۳۱/۹۰۰
رانا LX	۳۴/۰۰۰/۰۰۰	۳۴/۴۹۴/۰۰۰
رنو تندر پیکاپ	۳۵/۶۰۰/۰۰۰	۳۵/۵۷۷/۰۰۰
رنو تندر ۹۰	۳۹/۹۰۰/۰۰۰	۳۸/۶۷۲/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات کلاس ۹	۱۳۵/۰۰۰/۰۰۰	۱۳۵/۳۸۹/۰۰۰
سوزوکی ویتارا اتومات - کلاس ۱۰	۱۴۰/۵۰۰/۰۰۰	۱۴۶/۹۸۲/۰۰۰
ساپیا ۱۱۱ SE (سفید)	۲۲/۰۰۰/۰۰۰	۲۱/۰۲۲/۰۰۰
ساپیا ۱۱۱ SE (تنوع رنگ)	۲۲/۲۰۰/۰۰۰	۲۱/۲۸۲/۰۰۰
تیبا SX (رنگ سفید)	۲۵/۷۰۰/۰۰۰	۲۴/۹۶۸/۰۰۰
تیبا SX (تنوع رنگ)	۲۵/۸۰۰/۰۰۰	۲۵/۲۲۸/۰۰۰
تیبا SX. دوگانه‌سوز (سفید)	۲۶/۷۰۰/۰۰۰	۲۶/۴۶۸/۰۰۰
ساینا EX (سفید)	۲۸/۲۰۰/۰۰۰	۲۷/۸۸۸/۰۰۰
برلیانس H۲۲۰ دنده‌ای	۳۹/۵۰۰/۰۰۰	۳۹/۰۹۴/۰۰۰
برلیانس H۲۲۰ اتوماتیک	۴۶/۰۰۰/۰۰۰	۴۴/۵۴۴/۰۰۰
رنو پارس تندر	۴۲/۸۰۰/۰۰۰	۴۰/۶۳۲/۰۰۰

گزارش ۲

مدیر دفتر نظارت و بازرسی کانون سردفتران خبر داد؛

سهم ۱۵ درصدی هزینه ثبت سند خودرو برای سردفتران

مدیر دفتر نظارت و بازرسی کانون سردفتران و دفتریاران با اشاره به وظایف ذاتی این دفتر برای نظارت در حسن انجام مقررات و آیین‌نامه‌ها گفت: این مهم به کمک بازرسان مجموعه انجام می‌شود و نقش بازرسی هم در حسن عملکرد همه ارگان‌ها مشخص است. علی خندانی اظهار کرد: اگر بازرسی به شکل دقیق، ظریف و به موقع باشد در اجرای مقررات و نظم دادن به زیرمجموعه‌ها تاثیر بسزایی دارد.

عضو کمیته تثبیت مالکیت خودرو گفت: همواره سعی کرده‌ایم طبق ماده «۶۶» قانون دفاتر اسناد رسمی عمل کنیم. وی افزود: بازرسی کانون در طول فعالیت سازمان‌های بازرسی کل کشور و ثبت و وزارت دارایی به شکل موردی و کلی انجام می‌شود.

وی درباره لزوم ثبت سند خودرو در دفترخانه‌ها گفت: نقل و انتقال خودرو و سند مالکیت برای هر کالا همچنین مرجع آن در قانون مشخص است، تنظیم اسناد خودرو از ابتدای تاریخ ورود به کشور تاکنون در دفاتر اسناد رسمی بوده و در گذر زمان تغییراتی داشته است.خودرو دیگر کالای مصرفی نیست و همه آن را یک کالای سرمایه‌ای می‌دانند.عضو کمیته تثبیت مالکیت خودرو با بیان اینکه از نظر ما ثبت سند خودرو در دفاتر اسناد رسمی برای جلوگیری از تبعات حقوقی آن اجباری است، گفت: پلیس از ابزار رسانه برای جلوگیری از مراجعه مردم به دفترخانه‌ها استفاده می‌کند و این خلاف گفته خودشان است که به اختیاری بودن قانون استناد می‌کنند. خندانی گفت: انتهای هر سندی که در دفترخانه تنظیم شده و در اختیار مردم قرار می‌گیرد تقسیم‌بندی هزینه‌های دریافتی را نوشته است. مالیات نقل‌وانتقال که مستقیم به خزانه واریز می‌شود، حق ثبت (بخشی متعلق به هلال‌احمر)، هزینه صدور الکترونیک سند، مالیات بر ارزش‌افزوده و حق‌التحریر دفاتر اسناد رسمی.وی با بیان اینکه میزان ثبت سند بستگی به نوع و مدل خودرو دارد، گفت: از کل مبلغی که در انتهای سند قید می‌شود کمتر از ۱۵ درصد آن متعلق به سردفتر بوده و مابقی همین تحریر مطابق قوانین و بخشنامه‌ها تقسیم می‌شود.خندانی از طرح کاهش هزینه‌های ثبت سند در دفترخانه‌ها خبر داد و گفت: کانون سردفتران هم موافق کاهش هزینه‌های ثبت و به دنبال رضایت مردم است. دفاتر اسناد رسمی در زمان‌های مختلف و در دفعات بسیار به دنبال کاهش هزینه‌ها از جمله حقوق دولتی نسبت به تنظیم سند خودرو بوده‌اند. این موضوع را در طرح‌ها و لوایح مختلف به مجلس پیشنهاد کرده‌ایم اما تاکنون موافقتی با آن نشده است. امیدواریم در طرح‌ها و لوایح آینده این موضوع مورد توجه مجلس و نمایندگان قرار گیرد تا شاهد کاهش هزینه‌ها و اقبال مردم به ثبت سند در دفاتر اسناد رسمی باشیم.