

واردات

۷۹/۲/۴ - آریا - شافعی: وزارت صنایع با **واردات ده هزار خودرو** موافق است. واردات توسط خود خودروسازان که دارای شبکه خدمات پس از فروش گسترده هستند انجام شود.

۷۹/۶/۱ - رسالت - شافعی: وزارت صنایع تعرفه های گمرکی کالاهای صنعتی را بر مبنای **نرخ ارز واریزنامه ای** محاسبه و به وزارت بازرگانی فرستاده است. نرخهای فعلی بر مبنای **ارز ۱۷۵ تومانی** است که باید متناسب با نرخ واقعی ارزش باشد

۷۹/۶/۲۸ - حیات نو - شافعی: وزارت صنایع در جهت **آزاد سازی واردات خودرو** پیشنهاد کرده نرخ تعرفه بر اساس نرخ دلار در بازار واریزنامه ۷۰ درصد شود.

۷۹/۱۰/۱۷ - ابرار اقتصادی - محبوب: واردات، **خصوصی سازی** و نرخ بالای بهره و سود بانکی **امنیت شغلی** کارگران را تهدید میکند.

۷۹/۱۱/۲۵ - آفتاب یزد - جهانگیری: مفهوم خود کفایی آنست که صنعت ایران بتواند **اقتصادی** تولید کند. اگر واردات ارزانتر باشد واردات انجام دهیم.

۷۹/۱۱/۳۰ - همبستگی - عارف - از سال ۸۰ واردات خودرو با مکانیسم تعرفه ای آزاد خواهد شد..

۷۹/۱۲/۲۳ - ابرار اقتصادی - وزیر بازرگانی: تصمیم دولت آزادسازی واردات خودرو در سال ۷۹ بود که بعد از جلسه با خودروسازان با آن موافقت نشد. خودروسازان با همکاری وزارت صنایع **سند ملی خودرو** را تهیه کردند و تعهدات خود و دولت را پیشنهاد دادند. سند ملی در وزارت بازرگانی، مدیریت و برنامه ریزی و وزارت صنایع و معادن در حال بررسی است

۸۰/۱۰/۱۲ - رئیس جمهور خاتمی: **خود کفایی این نیست که هر آنچه نیازمندیم خودمان تولید کنیم.**

۸۰/۱۱/۲۴ - نوروژ - رئیس دفتر اقتصاد کلان سازمان برنامه و بودجه: قبل از اینکه هر گونه وارداتی صورت پذیرد میبایست شرایط اولیه [آزادسازی بازار کار، بازار سرمایه] رقابت در کشور به وجود بیاید. **آخرین مرحله آزاد سازی**، **بحث واردات است.**

۸۰/۱۱/۳۰ - آسیا - احمد رهبری نماینده گرمسار: **ظاهرا منافع برخی ها** با اصلاح وضعیت خودرو در کشور در **تعارض** است و ما می خواهیم بدانیم چگونه است که در شرایطی که طبق برنامه سوم توسعه دولت مجاز به صدور سالانه ۳۰ هزار مجوز **واردات** خودرو است، ولی برخی نیروها از چنان نفوذی برخوردارند که از این کار جلوگیری می کنند. (روزنامه ایران ۸۰/۱۱/۳۰)

۸۰/۱۲/۶ - مردم سالاری - دکتر آرمان:

• نظریه واردات خودروی خارجی، برای افزایش کیفیت تولیدات داخلی نادرست است. چرا که در این صورت باید صنایع داخلی دیگر نظیر لوازم خانگی و الکتریکی که واردات در این بخش با تعرفه بسیار پایین صورت می‌گیرد و کالاهای قاچاق زیادی سالانه وارد کشور می‌شود از نظر کیفیت ارتقا می‌یافتند.

۸۱/۱/۲۵ - جام جم - دکتر محمد جواد عاصمی پور اقتصاد دان: شما مطمئن باشید وقتی حدود ۴/۲ میلیون تن فولاد با قیمت ۸ میلیارد دلار وارد کشور می‌شود که مسلماً پشت آن یک رانتی خوابیده است. البته به اضافه اضمحلال صنعت داخلی.

• صنعت داخل فولاد سالانه حدود ۱۲ میلیون تن ظرفیت تولید دارد و جزو ۲۰ کشور دنیاست ولی از لحاظ واردات جزو اولین کشور دنیاست.

• مقایسه کنید مدیریت فولاد و مدیریت صنعت خودرو را که چقدر اقتدار داشت و چقدر خوب عمل کرد بنحوی که ۳ سال مصوبه دولت [مجلس] را اجرا نکرد، بستر سازی فرهنگی در جامعه کرد. میزگردهای تلویزیونی راه انداخت، اما مدیریت فولاد چه کرد؟ تا به حال صدایش در نیامده که بخواهد جلوی ۴/۲ میلیون تن واردات را بگیرد.

• نخست وزیر وقت ایتالیا می‌گفت اگر سندیکای فولاد ایتالیا بفهمد که من اجازه واردات صد هزار تن را داده‌ام دولت مرا ساقط خواهند کرد. صد هزار تن یک درصد مصرف ایتالیا بود در حالی که ۴/۲ میلیون تن، ۷۰ درصد تولید ما را شامل می‌شود.

۸۱/۴/۲ - جهان اقتصاد - عظیمی در نشست ساپکو و رسانه‌ها:

• ۱۴ میلیارد دلار واردات سالانه = ۱۴ میلیارد دلار صادرات شغل

۸۱/۴/۲ - همشهری - عظیمی: عزت و هویت ملی ایرانیان در گروهی افزایش درآمد سرانه است و تا زمانی که درآمد سرانه ایرانیان ۱۵۰۰ دلار و درآمد سرانه متوسط سالانه کشورهای صنعتی ۳۲ هزار دلار است نمی‌توان امیدوار بود که هویت ایرانی حفظ شود.

۸۱/۴/۴ - حیات - جهانگیری: وزارت صنایع با واردات خودرو موافق است.

۸۱/۴/۸ - توسعه - رجبعلی مزروعی: به جای واردات بهتر است خودروهای روز دنیا به صورت سرمایه گذاری مشترک تولید کرد.

۸۱/۴/۸ - سفیر کره: از هر ۱۰ تلویزیون ایرانیها ۸ دستگاه ساخت کره است.

۸۱/۵/۱۲ - آفتاب یزد - در جواب خواننده‌ای که از آقای قالیباف در روزنامه مورخه ۵/۵ انتقاد کرده بود که چرا ماشینها جدید را با قیمت های بالا خریداری نموده اید عرض می‌کنم هیچ خودروساز داخلی حاضر نمی‌شد چهار هزار ماشین را ظرف مدت چهار ماه تحویل دهد. [استوک خریدی بودند]

۸۱/۵/۲۳ - همشهری - سعید لیلاز: **آزادسازی واردات** آخرین بخش از اجرای برنامه **اقتصاد باز** است. ابتدا باید قوانین بانکی و بیمه، قانون کار اصلاح و خصوصی سازی اجرا شود. و بدون توجه به آنها آزادسازی واردات شرایط را به ضرر تولیدکننده و سرمایه گذاری به هم می زند.

۸۱/۶/۲۰ - توسعه - هیات وزیران شرایط جدید واردات کالاهای **بدون انتقال ارز** را بدون محدودیت سقفی (ارز - کالا) تصویب کرد. صدور مجوز در این خصوص به وزارت بازرگانی تفویض شده است.

۸۱/۸/۴ - جهان اقتصاد - رسالت - وزیر صنایع با واردات خودرو برای **تامین کسری بودجه** مخالفت کرد

۸۱/۹/۱۸ - آسیا - بهنام ملکی: **مافیای واردات کشور** می خواهد یک شبه ره هزار ساله رود. **فضاسازی ناجوانمردانه ای علیه تولید ملی** در حال شکل گیری است.

۸۱/۱۰/۱۰ - همشهری - عیسی خجسته، معاون مالیاتی وزیر اقتصاد: در سال ۸۲ باید از محل واردات خودرو **۳۰۰ میلیارد تومان درآمد داشته باشیم**.

۸۱/۱۰/۱۲ - خبر - جهانگیری: ما اوایل امسال این پیشنهاد را به دولت ارائه دادیم که **به میزان صادرات خودرو و قطعات خودرو، واردات خودرو توسط مردم و بخش خصوصی انجام شود**.

۸۱/۱۰/۲۶ - خبر - سعید لیلاز: در ایران **استاندارد مصرف آمریکایی و استاندارد تولید افغانی** است

۸۲/۴/۱۲ - کارو کارگر - غنیمی فرد: با این حجم وسیع بیکاری، آزادسازی واردات نهایت **بی وطنی** است

۸۲/۶/۱۱ - صدای عدالت - مقام معظم رهبری خطاب به رئیس جمهوری و اعضای هیات دولت به مناسبت هفته دولت (پنجم شهریور ۸۲): در تامین نیاز دستگاهها باید **به تولیدات داخلی تکیه شود** و از خرید و استفاده از کالاهای خارجی که مشابه آن در داخل وجود دارد، به شدت خودداری گردد.

۸۲/۱۱/۸ - خبر - نعمت بخش: تعرفه واردات خودرو سال آینده ۱۳۰ درصد است.

۸۲/۱۱/۲۵ - صنعت و معدن - دوست حسینی - **به جز صنعت خودروسازی، تمامی صنایع کشور عملاً وارد بازار تجارت جهانی شده اند**. متوسط تعرفه های صنعتی کشور به جز تعرفه های خودروسازی، ۲۸ درصد است

۸۲/۱۱/۳۰ - صنعت و معدن - محمد کرد بچه مدیر کل دفتر اقتصادی کلان: با توافق وزارت صنایع و وزارت بازرگانی سال آینده ۲۵ هزار دستگاه خودرو وارد کشور می شود. اگر قیمت متوسط هر خودرو را ۱۴ هزار دلار در نظر بگیریم، درآمدی که از این راه کسب می شود حدود ۳۵۰ میلیون دلار خواهد بود.

۸۲/۱۲/۲۴ - جهان اقتصاد - شریعمداری: برای واردات خودرو تعرفه باید کمتر از صد درصد باشد

۸۳/۱/۲۰ - فرهنگ آشتی - شریعمداری: با کاهش تعرفه واردات خودرو **امسال واردات حتمی است** ولو این که تعداد محدودی خودرو وارد شود.

۸۳/۹/۱ - جهان اقتصاد - احمد دوست حسینی، معاون امور تولید و زیر صنایع و معادن: وزارت صنایع با **واردات سواری** با یکسال کارکرد، کامیون های دست دوم با ۲ سال کارکرد و خودروهای راه سازی با ۵ سال کارکرد کاملاً موافق است و هیچ مشکلی برای صنعت خودرو و بازار داخلی ایجاد نخواهد شد.

۸۳/۹/۴-همشهری-قلعه بانی،مدیر عامل سایپا:معتقد به کاهش سالیانه ۱۰٪ نرخ واردات خودرو هستیم به نحوی که این تعرفه در سال ۱۳۹۰ به ۴۰٪ کاهش یابد.

۸۳/۱۰/۵-اخبار صنعت-سعید لیلانز:چرا دائما " صحبت از آزادسازی و کاهش تعرفه واردات خودرو است؟ چرا این آزادسازی ها در سیستمهای بانکی کشور،قانون کار و نظام بیمه و ... اتفاق نمی افتد و نرخ دلار هم مطابق با خارج از کشور تعدیل نمیشود؟ برای یک اقتصاد آزاد اینکه تورم داخلی سالانه ۱۵٪ افزایش و تورم قیمت دلار صفر درصد باشد،هیچ توجیهی ندارد.

۸۳/۱۱/۸-فرهنگ آشتی-هاشمی،نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن: خودرو ثمین سبز **مراغه** با استاندارد محیط زیست یورو ۴ تولید می شود. در سال ۸۴ چهار نوع سواری هشت نفره، وانت تک کابین و دو کابین به بازار عرضه خواهد شد.

۸۳/۱۱/۱۱-پول-دوست حسینی: تعرفه های خودرو از ۱۳۰ به ۱۰۰ درصد در سال ۸۴ کاهش یافت و **تا سال ۸۸ به ۵۰ درصد کاهش می یابد**. سال ۸۴، از محل واردات خودرو ۵۰۰ میلیارد تومان درآمد برای دولت در نظر گرفته شده است.

۸۳/۱۲/۰۳-فرهنگ آشتی-نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان: با اجرای طرح واردات خودرو شاهد از دست رفتن ۳۰درصد ظرفیت قطعه سازی کشور خواهیم بود.

۸۳/۱۲/۱۳-همشهری-قلعه بانی،مدیرعامل سایپا: واردات منجر به کاهش ۳۰ درصد تولید خودرو در کشور و بیکاری عده قابل توجهی خواهد شد و در آمد دولت نیز کاهش خواهد یافت. چرا که دولت در سال جاری از محل ۳ درصد عوارض، ۱۲۰۰ میلیارد تومان درآمد داشته است.

۸۴/۰۲/۳۱-هدف و اقتصاد-ویسه،رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع:صنعت خودرو نسبت به واردات نگرانی ندارد.

۸۴/۰۳/۰۵-همشهری-محمدرضا نجفی منش،دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو: با اینکه تعرفه واردات قطعات خودرو از ۱۸ درصد سال گذشته در امسال به ۲۵درصد رسیده است.اما **باید حداقل تعرفه معادل ۵۰ درصد باشد تا واردات قطعه به صرفه نباشد**.

۸۴/۰۵/۱۷-صاحب قلم-امیری،مدیرعامل شرکت پارس خودرو: تعرفه واردات خودروی کامل هر رقمی که باشد، تعرفه واردات فول (CKD) (قطعات منفصله) باید نصف آن رقم باشد در غیر این صورت **صنعت مونتاژ** لطمه می خورد،مگر اینکه سیاست این باشد بحث مونتاژ و فول (CKD) را در کشور تعطیل کنند.

۸۵/۱/۲-شرق:خرید ۵۹ قلم کالای مصرفی خارجی که تولید مشابه داخلی دارند توسط دستگاه های اجرایی دولت ممنوع شد. اینکار به منزله نادیده انگاشتن **فضای رقابتی** برای رشد تولید ملی است. تجربه ۲۷ سال گذشته

نیز نشان میدهد که این سیاستها به تسریع **ارتقای کمی و کیفی** تولیدات داخلی منجر نمیشود.

۸۵/۲/۲۰-جهان صنعت-شاطرزاده،معاون وزیر: **هدف دولت** در سال جاری **افزایش درآمدهای گمرکی** از ۱۰/۵ درصد ارزش کالاهای وارداتی به ۱۶ درصد است.

• با افزایش تعرفه های واردات از ۵ تا ۷۰ درصد، امسال سال خوبی برای تولیدکنندگان کفش، چرم، کاشی و لوازم خانگی و الکترونیکی خواهد بود

۸۵/۲/۲۴-دنیای اقتصاد-ثقفی، معاون برنامه ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن: افزایش ۵ تا ۷۰ درصدی تعرفه گمرکی بیش از یک هزار قلم کالا به خاطر جلوگیری از ورود قاچاق کالا است.

۸۵/۳/۲۳-شرق-هاشمی، رئیس کل گمرک ایران: افزایش میانگین تعرفه ها از ۱۰/۳ به ۱۶ درصد، درآمدهای گمرکی و مالیات بر واردات را افزایش داده است.

۸۵/۴/۳-دنیای اقتصاد-شاطرزاده، معاون اقتصادی وزیر صنایع و معادن:

دولت جدید مصوبه سیاست کاهش پلکانی تعرفه های دولت قبل را لغو کرد.

۸۵/۴/۵-جهان صنعت-غلامرضا سلامی، رئیس شورای عالی انجمن حسابداران خبره:

افزایش تعرفه واردات به معنی شکست سیاست توسعه صادرات است چراکه دوباره به سیاست چندین دهه گذشته یعنی جایگزینی واردات تولید داخل بازگشته ایم.

۸۵/۵/۱۲-جهان اقتصاد-سید محمود ابطحی، رئیس کمیته صنعت کمیسیون صنایع و معادن:

- توجیه وزارت صنایع و معادن برای توقف واردات مگان قابل قبول نیست.
- عملکرد وزارت صنایع و معادن در قبال واردات مگان علاوه بر تخریب چهره ما در بازار داخل موجب شده تا به عنوان کشوری بدقول در بازارهای بین المللی مطرح شویم.
- وزارت صنایع با این برخورد فعالیت بخش خصوصی را در کشور دچار دردسر خواهد کرد.
- اگر قرار باشد دولت بنا به سلیقه خاص خود در تصمیم گیری شرکتها و بنگاه ها مداخله کند، خصوصی سازی معنا ندارد. اگر بخش خصوصی اختیار و اراده انجام امور نداشته باشد، چه تعهدی برای اجرای قانون وجود خواهد داشت.

۸۵/۵/۸-دنیای اقتصاد:

مرکز پژوهشهای مجلس اعلام کرد که ترکیب کالاهای وارداتی کشور در سالهای ۱۳۷۹ الی ۱۳۸۳ از روند یکنواختی برخوردار بوده، ولی در سال ۱۳۸۴، متوسط سهم کالاهای سرمایه ای از کل واردات از ۳۹ درصد به ۲۲ درصد کاهش یافته و متوسط سهم کالاهای مصرفی از ۱۳ درصد به ۱۸ درصد افزایش داشته است

۸۵/۵/۸-دنیای اقتصاد-شاطرزاده، معاون اقتصادی و امور بین الملل:

شورای اقتصاد تعرفه واردات گوشی تلفن همراه به صورت SKD و CKD را ۱۰ درصد تصویب کرد. تعرفه واردات گوشی موبایل به صورت کالای نهایی در ابتدای سال جاری به ۶۰ درصد افزایش یافت.

۸۵/۹/۱۸-دنیای اقتصاد:

• جدول ۴ ساله تعرفه واردات گوشی موبایل و قطعات منفصله آن با تأیید رئیس جمهور ابلاغ شد.

• واردات اجزا و قطعات به صورت SKD و CKD بنا به تشخیص و اعلام وزارت صنایع و معادن صرفاً برای واحدهای تولیدی خواهد بود. همچنین بر طبق بندهای ۳ و ۴ مصوبه ابلاغی نیز حداکثر مونتاژ به صورت SKD و CKD به ترتیب ۵۰۰ هزار و یک میلیون دستگاه در سال در نظر گرفته شده است.

۸۸	۸۷	۸۶	۸۵		
۶۰	۶۰	۶۰	۶۰	CBU	تعرفه
۴	۴	۴	۴	CKD	تعرفه
۴۵	۴۰	۳۰	—	SKD	تعرفه

۸۵/۹/۲۰-پول-محمد مرزبان، عضو هیئت مدیره کنسرسیوم تولید تلفن همراه:

• تعرفه ۳۰ درصدی واردات SKD گوشی تلفن همراه تعرفه ای نیست که بتوان با آن به تولید این محصول در داخل اقدام کرد.

• با توجه به مصوبه ابلاغی در این تعرفه قیمت تمام شده تولید گوشی تلفن همراه به صورت SKD با قیمت واردات آن به صورت CBU برابر خواهد بود.

۸۵/۹/۲۲-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• ما یک مصوبه تاریخی از هیئت دولت گرفتیم مبنی بر اینکه برای تولیدکنندگان داخلی در ازای کاهش تعرفه واردات مابه التفاوت آن به عنوان سوبسید در نظر گرفته شود و به آنها پرداخت شود.

۸۵/۱۰/۵-دنیای اقتصاد: با درخواست پارس خودرو و کوششهای سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، وزارت صنایع و معادن با ترخیص خودروهای مگان از گمرکات کشور و شماره گذاری آنها موافقت کرد.

۸۷/۱/۲۱-جهان صنعت: هیئت دولت تصویب کرد که از این پس واردات کالا به استثنای کالاهای ممنوعه، نیاز به اخذ مجوز از وزارتخانه ها و دستگاه های اجرایی ندارد.

۸۷/۴/۲۲-جهان صنعت-جمشید بصیری-دیر انجمن صنایع نساجی-

• کاهش تعرفه واردات از ۷۰ درصد به ۱۷ درصد لطمه بزرگی به تولید داخل وارد کرده و باعث شده سرمایه گذاری جدیدی در این صنعت صورت نگیرد.

• در حال حاضر تعرفه وارداتی پارچه مشکی به صورت کامل ۱۶ درصد است، در حالی که تعرفه واردات سایر پارچه ها بین ۶۶ تا ۷۰ درصد تعیین شده که این وضع برای تولید کننده به هیچ وجه به صرفه نیست. در حال حاضر تعرفه واردات نخ ۲۰ درصد است.

• اجناس وارداتی به صورت کامل مانند چادر مشکی ضایعات ندارد اما واردات مواد اولیه برای تولید چادر مشکی با ضایعات تولید نیز همراه است.

۸۷/۷/۱۶-دنیای اقتصاد و ۸۷/۷/۱۸ اعتماد- نظام الدین برزگری سرپرست سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی -

- طی تحقیقات صورت گرفته از یک شرکت وارد کننده خودروهای خارجی ، تعداد ۱۴۹ دستگاه خودرو صفر کیلومتر که به دلایل نامعلوم دچار آسیب دیدگی قسمت های مختلف بدنه شده اند پس از انجام تعمیرات کلی یا جزئی از قبیل صافکاری ، نقاشی و... بدون آگاهی و اطلاع قبلی به مشتریان فروخته شده است.
- اجازه ورود پنج دستگاه خودرو توسط هر شخص حقوقی یا حقیقی برای یک بار، در قانون واردات خودرو موجب سوء استفاده برخی از افراد از مقررات مذکور شده است. بر اساس توافقی که با گمرک صورت گرفته واردات شناسنامه ای از دومی متوقف می شود

۸۷/۷/۱۷- جهان صنعت به نقل از خبرخودرو-

شرکت های خودرو سازی آمریکایی موفق به دریافت ۲۵ میلیارد دلار **کمک مالی** از کنگره آمریکا شدند، شرکت های اروپایی نیز خواهان کمکی برای توسعه بخش تولید **خودروهای پاک در آینده معادل ۴۰** میلیارد یورو کمک مالی به صورت وام از کمیسیون اروپا شده اند. کارلوس گون رئیس شرکت رنو نیشان این تقاضا را به کمیسیون اروپا ارائه کرده است.

۸۷/۷/۲۰- دنیای اقتصاد- مدیر عامل شرکت رنو-

- از سال ۱۹۹۵ که تولید **مگان** آغاز شده است تا کنون ۸ میلیون از این خودرو در دنیا به فروش رسیده است.
- هشت خودروی جدید بر روی پلت فرم **لوگان** (ال -۹۰) نشان دهنده آن است که این پلت فرم که در ابتدا برای کشورهای در حال توسعه طراحی شده بود توانسته در کشورهای اروپایی نیز جایگاهی پیدا کند.

۸۷/۷/۲۰- سرمایه- ایسنا- حضور احمدی نژاد خط تولید خودروی چری در کارخانه سناباد خودرو با تولید ۱۵ هزار خودرو در مشهد افتتاح شد.

- اجرای این طرح از سال ۱۳۸۲ آغاز شد. این کارخانه با ۳۲۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری ، شامل ۲۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری ریالی و هفت میلیون و ۵۰۰ هزار دلار سرمایه گذاری ارزی ساخته شده است.

۸۷/۷/۲۲- سرمایه- محمد رضا حاجی بیگی، مدیر عامل سازمان آتش نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران-

- **باید یک نمونه از هر خودروی جدیدی** که در کشور تولید می شود یا هر خودروی وارداتی، در اختیار **آتش نشانی** قرار گیرد تا اطلاعات کاملی درباره خودروها داشته باشیم و بتوانیم در مواقع حریق و حادثه در کمترین زمان به کمک حادثه دیدگان بشتابیم.

۸۷/۷/۲۴- دنیای اقتصاد- ناصرمرزبانی، مدیرعامل ایساکو-

- برای رفع مشکل کمبود قطعات یدکی در نمایندگیها به دستور مدیر عامل ایران خودرو، تولید محصولات شرکت کاهش یافته تا قطعات کافی در اختیار ایساکو قرار گیرد.
- **تحریم ها** سبب شده تا ما با یک نوع سردرگمی مواجه شده و به خاطر عدم گشایش LC ، دارایی های ایساکو را ازبانکی به بانک دیگر منتقل کنیم که این امر تاخیر در تامین قطعات را در پی داشته است. ایساکو از ترس بیش از حد تحریم ها ، با گرفتن وام های سنگین تقریباً دو برابر نیاز سال جاری خود قطعه تدارک دیده است

- ما مشکلی در تامین قطعات خارجی نداریم و هم اکنون ۸۰ درصد مازاد نیاز امسال قطعه تامین کرده ایم . متأسفانه قطعه سازان داخلی به دلایلی نمی توانند پا به پای ایران خودرو کار کرده و قطعه به تولید برسانند. ایساکو تنها ۵۰ درصد از قطعات داخلی مورد نیازش را برای سال جاری تامین کرده.
- سال گذشته ۵۲ نمایندگی متخلف ایساکو را شناسایی و لغو امتیاز کردیم.

۸۷/۸/۹- سرمایه- حمید رضا فولادگر، نماینده عضو کمیسیون صنایع و معادن-

رشد روز افزون واردات از سیاستگذاری های نادرست اقتصادی دولت ناشی می شود زیرا بازدهی سرمایه و بازگشت سرمایه و گردش مالی واردات در هر سال چهار بار انجام می شود در حالی که گردش مالی و بازگشت سرمایه در زمینه تولید در خوشبینانه ترین شرایط تنها دو بار در سال است.

۸۷/۸/۲۰- سرمایه - انحصار در واردات-

واردات ۳۹۵ میلیون دلاری خودرو	توسط ۱۰ نفر	متوسط ۳۹/۵ میلیون دلار
۵۵ درصد واردات شکر	توسط ۱۵ نفر	متوسط ۱۵/۷ میلیون دلار
واردات ۴/۵ میلیارد دلاری آهن	توسط ۲۰ نفر	متوسط ۲۲۸ میلیون دلار
۷۰ درصد واردات موبایل	توسط ۱۰ نفر	متوسط ۲/۵ میلیون دلار

۸۷/۱۲/۱۴- جهان صنعت- مسعود میرکاظمی، وزیر بازرگانی-

در سال ۸۳ متوسط تعرفه های کشور ۲۴ درصد بود و امروز این رقم به ۲۸ درصد رسیده است البته بدون مالیات بر ارزش افزوده و دودرصدی که به تازگی به عنوان مالیات بر درآمد از تجار اخذ می شود.

۸۸/۲/۶- سرمایه- ۱۳ نفر در اردبیل با جعل اسناد ۷۵۲ دستگاه خودرو و ماشین راهسازی را ثبت سفارش و وارد کشور کرده و ۷۰ میلیارد تومان سود بردند.

۸۸/۶/۱۶- جهان صنعت- سید کاظم دلخوش اباتری، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس-

واردات خودرو به بهره برداری از تکنولوژی روز دنیا منجر شده که این خود عاملی برای افزایش

کیفیت، تعدیل قیمت های داخلی می شود.

۸۸/۷/۷- دنیای اقتصاد- محمد نهاوندیان، رییس اتاق ایران-

- ما شاهد ظهور بخش **شبه دولتی** در اقتصاد ایران و عدم رقابت های سالم و برابر هستیم. این یعنی به بیراهه رفتن سیاست های اصل ۴۴.

• درظاهرا این واگذاری ها دولتی نیست، اما علاوه بر رانت و رقابت ناعادلانه از آن جهت که مدیریت آنها تحت تاثیر تصمیمات دولتی است، **دو عیب ناکارآمدی و عدم نظارت دولتی** را شاهدیم.

- رکود جهانی در همه جا قیمت ها را پایین آورد و در برخی کشورها تورم به صفر یا زیر آن رسید، اما تولیدکننده ایرانی با تورم های ۲۰ درصدی روبه روست، و نمی تواند با رقیب خارجی رقابت کند. در صورت پی گیری **تثبیت نرخ ارز** از سوی دولت و دستگاه های حاکمیتی، فشار بر تولیدگر داخلی در رقابت با خارجیان تداوم خواهد یافت. لذا **تغییر نرخ ارز** ضروری است.

مهدی غضنفری، وزیر بازرگانی -

• ما می‌خواهیم از ورود **کالاها** **بی کیفیت** جلوگیری کنیم. در این راستا هم به تشکل‌های تخصصی نیازمندیم. عدم ثبت سفارش کالاها غیر استاندارد مهم است؛ اما تشکل‌های یاد شده می‌توانند به ما کمک کنند تا غیراستانداردها را تشخیص بدهیم.

• از اتاق ایران می‌خواهیم تا در چیدمان **ساختار تشکلی** به وزارت بازرگانی کمک کند که در غیر این صورت وزارت بازرگانی تشکل‌ها را راه‌اندازی خواهد کرد و نباید بعداً گله‌مندی پیش بیاید.

۸۸/۷/۲۸- دنیای اقتصاد- نصرالهی، مدیر کل نساجی و پوشاک وزارت صنایع و معادن- در سال گذشته ۹۰ هزار تن پارچه به صورت رسمی وارد کشور شده که این میزان ۶۰ تا ۷۰ درصد بیشتر از تولید داخل است.

۸۸/۱۱/۱۰- دنیای اقتصاد، حمید رضا فولادگر، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس -

• طبق آنچه که در بودجه سال ۸۹ آمده، دولت درآمدی ۶۰۰ میلیارد را از ناحیه تعرفه واردات خودرو برای خود در نظر گرفته است.

• چنانچه خودروسازان داخلی همواره چتر حمایتی تعرفه را بالای سر خود حس کنند به فکر ارتقای کیفیت نمی‌افتند چرا که می‌دانند همواره با میزان ۹۰ درصد تعرفه مورد حمایت قرار خواهند گرفت.

تعرفه واردات خودرو از سال‌های ۸۲ تا ۸۵ سیر نزولی داشته اما از سال ۸۵ در رقم ۹۰ درصد ثابت مانده. .

۸۸/۱۲/۸- دنیای اقتصاد- در کمیسیون تلفیق تعرفه واردات خودرو به طور میانگین ۲۰ درصد کاهش یافته و از ۹۰ به ۷۰ درصد رسیده است. واردات خودروهای دیزلی نیز از سال آینده منعی ندارد.

احمد نعمت بخش- دبیرانجمن خودروسازان- تعیین تعرفه حق طبیعی دولت است، مجلس باید تعیین نرخ تعرفه‌ها را به عهده دولت بگذارد، نه اینکه خود در این زمینه تصمیم بگیرد. درست‌تر آن بود که تعرفه‌ها را با برنامه‌ای مشخص و به تدریج کاهش دهیم نه اینکه به یکباره آن را از ۹۰ به ۷۰ درصد برسانیم.

۸۸/۱۲/۸- دنیای اقتصاد- نجفی منش، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو -

این استدلال که با کاهش تعرفه خودرو **کیفیت** تولیدات داخلی ارتقا خواهد یافت، ۱۰۰ درصد غیر کارشناسی است. کاهش تعرفه تنها به نفع قشر خاصی از جامعه است که می‌خواهند خودروهای لوکس و گران قیمت را به قیمت کمتری خریداری کنند.

۸۸/۱۲/۲۵- گسترش صنعت- دکتر احمدی‌نژاد، رئیس جمهور در مراسم بهره‌برداری از پروژه آزادراه قزوین- رشت

• من اهل گله‌گذاری نیستم ولی برای محصولات روزمره افزایش تعرفه واردات، تثبیت می‌شود ولی برای واردات خودرو که خودمان آن را داریم با کاهش تعرفه‌ها مواجه هستیم.

• اگر قرار است صنعت اصلاح شود، راهش ارزان بودن خودروهای وارداتی نیست.

۸۸/۱۲/۲۲- دنیای خودرو- جمشید ایمانی، قائم مقام مالی اقتصادی ایران خودرو

• **محیط کسب و کار** ما با تولید کنندگان بزرگ جهان متفاوت است، بنابراین باید نرخ **تعرفه** بر اساس این تفاوت تعیین شود.

• نرخ تامین مالی در ایران حداقل ۲۵ درصد است و در کشورهای دارای صنعت خودرو ۲-۳٪ درصد است و گاه وام های بلاعوض نیز به خودروسازان داده شده.

• نرخ تورم در ایران در سال جاری ۱۵ درصد است و در کشورهای پیشرفته ۲/۵ درصد است. تورم در سال آینده کمتر از ۳۰ درصد برآورد نشده است.

• اصلاح ساختار مالی یکی از اساسی ترین اقدامات ایران خودرو است که نسبت مالکانه شرکت را که ۸ درصد است به ۲۰ درصد ارتقا می دهد

• بدهی شرکت ایران خودرو به سیستم بانکی نزدیک به ۲۸۰۰ میلیارد تومان است که در مقایسه با فروش نزدیک به ۸۵۲۰ میلیارد تومانی در سال جاری ، کاملاً معقول است.

۸۹/۱/۱۴- دنیای اقتصاد- حضرت آیت .. خامنه ای ، رهبر انقلاب در بازدید نهم فروردین از ایران خودرو-

• فراوانی و ارزانی خوب است، اما از آن مهم تر رشد صنعت داخلی است و نباید به استناد دلایل عمدتاً واهی دروازه را به روی واردات باز کرد.

• عموماً فلسفه و منطقی که برای افزایش واردات مطرح می شود، بالا بردن کیفیت محصولات داخلی است، اما برای این هدف گزینه های بهتری هم وجود دارد که یکی از آنها اعمال سیاست ها و ضوابطی برای بالا بردن کیفیت محصولات داخلی است.

• همه بخش های صنعتی باید محصولات خود را با محوریت صادرات تولید کنند .

• امروز این موتور ملی که از ایده و طراحی تا آخرین اجزایش را هنر ایرانی، سرانگشت ایرانی ، فکر ایرانی و تلاش ایرانی ساخته یک نماد عزت برای کشور است. این خیلی چیز پر معنایی است.

مهندس میرسلیم، رییس هیات مدیره شرکت اپیکو- طرح موتور ملی در سال ۸۱ آغاز شد و با تلاش ۹۰۰ نفر بعد از چهار سال به نتیجه رسید. در همین کارخانه پیش تولید آن آغاز شد و تاکنون ۱۰ هزار دستگاه تولید شده است. البته تولید داخلی نتوانسته است شتاب لازم را داشته باشد و ما را به هدف ۳۵۰ هزار دستگاه برساند و علت آن اشکالات ساختاری قطعه سازان بود که همگی آمادگی لازم را برای سرمایه گذاری در مرحله توسعه نداشتند.

هر چند تعداد اندکی از آنها اهمیت موضوع را درک کردند و صمیمانه با ما همکاری کردند.

۸۹/۱/۲۳- ایسنا- کارنامه عملکرد صادرات/واردات صنعت خودرو

۸۸	۸۷		
۴۱/۶	۵۰/۶	تعداد واردات (هزار دستگاه)	واردات
۸۲۸	۹۶۶	مبلغ واردات خودرو (میلیون دلار)	
۱۹۹۰۳		متوسط قیمت هر خودروی وارداتی (دلار)	
۲۰۶۶	۲۲۰۷	مبلغ واردات قطعات منفصله (میلیون دلار)	
۱۴۷۶		برای تولید ۱/۴ میلیون دستگاه متوسط هر دستگاه (دلار)	
۷۱۲/۸		مبلغ واردات قطعات (میلیون دلار)	
۴۱/۶	۲۸/۰	تعداد صادرات خودرو (هزار دستگاه)	صادرات

۲۸۰	۲۲۲	مبلغ صادرات خودرو (میلیون دلار)
۶۷۳۴	۷۹۲۲	متوسط قیمت هر خودرو صادراتی (دلار)
۱۵	۵۶	مبلغ صادرات قطعات منفصله (میلیون دلار)

۸۹/۲/۲۱- جهان صنعت- به گزارش ایلنا-

• با وجود آنکه سال گذشته تولید گندم در کشور ۱۴ میلیون تن (یعنی ۴ برابر مصرف) عنوان شد اما در همین سال چهار میلیون و ۶۰۰ هزار تن **واردات** صورت گرفت.

• گندم های داخلی هر کیلو ۳۵۰ تومان از خزانه دولت خریداری شد.

• قیمت متوسط هر کیلو گندم وارداتی در سال گذشته معادل ۳۰۰ تومان و در سال ما قبل معادل ۴۰۰ تومان بود.

۸۹/۳/۳- شرق- سعید مرتضوی، رییس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز

حجم قاچاق ۱۹ میلیارد دلار است. ۱۶ میلیارد دلار کالای وارداتی و سه میلیارد دلار قاچاق صادرات.

۸۹/۳/۳۰- جهان صنعت- داریوش امانی، مدیر کل حمل بار سازمان راهداری

ضوابط فنی تولید و واردات خودروهای سنگین (مینی بوس، اتوبوس، باری) توسط وزارت راه و ترابری

تا پایان امسال ابلاغ می شود و وزارت صنایع و معادن طبق قانون به اجرای این دستور العمل اقدام می کند..

۸۹/۴/۳۱- شرق- دکتر احمد میدری، **چین عامل صنعت زدایی از ایران**

• در اقتصاد ایران سهم بخش صنعت معدن اعم از تولید، ارزش افزوده و اشتغال همواره افزایش داشته.

• هرگاه رشد این بخش با رونق درآمدهای نفتی همراه می شد به شکل بارزتری خود را نشان می داد است.

• اما در دوره اخیر به رغم افزایش درآمدهای نفتی رشد بخش های مختلف صنعتی روند نزولی داشته است.

• تبدیل شدن چین به شریک اصلی ایران در تجارت کالاهای صنعتی به اشکال مختلف منجر به صنعت زدایی در اقتصاد ایران شده است.

۱- **کاهش واحد های تولیدی:** در دوره ۸۲ تا ۸۶ اقتصاد ایران با کاهش واحد های تولیدی روبه رو بوده است.

۲- **کاهش تعداد شاغلان:** ظرف چهار سال مورد بررسی تنها ۲۰ هزار شغل در واحدهای صنعتی ایجاد شده.

۳- **کاهش عمق صنعتی شدن-** در سال های ۸۲ تا ۸۵ سهم آمار واردات مواد اولیه و کالاهای واسطه ای

به کل واردات به ۷۰ درصد افزایش پیدا کرده است. یعنی **افزایش مونتاز**. بر عکس نسبت ارزش واردات

سرمایه ای به کل واردات کشور از ۳۵ به ۲۰ درصد کاهش پیدا کرده است.

• در تمامی شوک های نفتی ابتدای دهه های ۵۰، ۶۰ و ۷۰ شرکای صنعتی ایران کشورهای **اروپایی** بودند.

کیفیت و قیمت کشورهای اروپایی با نوع ایرانی آن آنچنان بالا بود که واردات کالاهای صنعتی اروپایی

تهدیدی برای صنایع ایران محسوب نمی شد. در شوک اخیر بخش صنعتی ایران آسیب جدی دید زیرا این بخش

هیچ گاه با **رقابت قیمتی** روبه رو نبوده است. گرچه چنین تجربه ای در حوزه خودرو هنوز رخ نداده اما صنعت

میل، نساجی، مواد خوراکی، کالاهای فلزی و... با این تهدید دست به گریبان هستند.

- عامل منفی دیگر همزمانی ورود چین به ایران؛ با **تورم بالا** در اقتصاد ایران و **تثبیت نرخ ارز** بود.
- کشورهای غربی وقتی با تهدید چین روبه‌رو شدند **فرآیند تولید** کالاهای خود را به کشور انتقال دادند و در مقابل **طراحی صنعتی** را برای خود حفظ کردند. آنها از این طریق تهدید چین را، به یک **فرصت** تبدیل کردند. اما اقتصاد ایران به دلیل ضعف صنعتی نمی‌تواند دست به چنین اقدامی بزند. نتیجه اینکه تعداد واحدهای صنعتی در حال کاهش بوده و واحدهای تولیدی فعال نیز به جای تولید، رو به **موتناژ** آورده‌اند.
- براساس آمار گمرک ایران سهم کالاهای چینی از کل واردات در پایان سال ۸۸ و در مقایسه با سال ۷۱ حدود ۹ برابر و در برخی کالاها ۱۷ برابر شده است.

۸۹/۵/۶- شرق به نقل از سایت الف -

- در پایان اولین سال تاسیس ستاد مبارزه با قاچاق (۱۳۸۴) و همزمان با مدیریت خلبان دکتر قالیباف، حجم واردات کالا ۳۹ میلیارد دلار و حجم قاچاق کالا ۷ میلیارد دلار بوده است. یعنی سهم اقتصاد زیر زمینی ۲۰٪ بود.
- حجم واردات اکنون ۵۵ میلیارد دلار و میزان قاچاق نیز به گفته قاضی مرتضوی رییس ستاد بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار است. حدود ۳۵٪ واردات، قاچاق داشته ایم.
- نرخ موثر تعرفه در سال ۸۴، ۱۲ درصد و در سال ۸۸ در دوره قاضی مرتضوی به ۱۰ درصد رسیده است یعنی **کاهش نرخ موثر تعرفه**، هیچ اثر معناداری بر کاهش قاچاق نداشته است. به تعبیر دیگر **ریسک قاچاق** کالا آنقدر پائین است که با کاهش حقوق گمرکی و افزایش واردات بازهم سود آوری دارد.
- در سال ۸۴ اسکله‌های غیرقانونی مورد نگرانی بود. در سال ۸۹ مهمترین نگرانی رییس ستاد **عدم امکان برخورد** با قاچاق سازمان یافته است. مرتضوی از ۲۰۰ پرونده خبر داد که امکان رسیدگی به آنها وجود ندارد.
- سیاست‌های دولت نهم و دهم نتوانسته است این **مافیا** را مهار کند. تنها او را **عصبی** کرده است. دولت احمدی نژاد با **سیاست‌های غیر سیستمی** و ناهمگون و تک بخشی باعث شده است که اقتصاد با **مافیای عصبی** مواجه شود. این مافیا که امروز زنجیر پاره کرده، ناچار است هرازگاهی حوزه رانتهی خود را تغییر دهد. از بنزین به ارز، بعد مسکن و بورس و غیره.

۸۹/۵/۱۱- افشین روغنی، معاون اقتصادی وزیر صنایع -

- تغییری در روند کاری **ثبت سفارش** واردات خودرو ایجاد نشده و متقاضیان برای واردات خودرو باید ۴ مجوز پیش‌بینی شده در قانون را از سازمان محیط زیست، سازمان بهینه سازی مصرف سوخت، موسسه استاندارد و کانون اصناف و بازرگانان (جهت تضمین خدمات پس از فروش) دریافت کنند.
- پس از ارائه تقاضای واردات خودرو به وزارت صنایع، این موضوع در کمیته خودرو بررسی و با ضوابط قانونی تطابق داده می‌شود، در صورتی که تقاضای واردات خودرو از شرایط لازم برخوردار باشد، درخواست مربوطه به وزارت بازرگانی ارائه داده می‌شود

۸۹/۵/۱۱- دنیای اقتصاد- بابک افقهی، معاون وزیر بازرگانی

• طبق آیین‌نامه‌ای که وجود دارد **ضابطه فنی واردات خودرو**، کمیته خودرو است که در وزارت صنایع مستقر است و دستگاه‌هایی نظیر استاندارد، بهینه‌سازی مصرف سوخت و محیط‌زیست در این کمیته عضو هستند و این کمیته تعیین می‌کند که چه مدل خودرویی و به چه میزانی وارد کشور شود..

• هنوز کمیته خودرو وزارت صنایع **مجوز واردات** خودرو را به ما نداده است و فقط یک مدل خودرو می‌توانست وارد شود که مهلت آخر آن هفته آخر تیر ماه بود.

۸۹/۶/۲۷- گسترش صنعت- افشین روغنی- معاون صنایع و امور اقتصادی وزیر صنایع و معادن- ساعتی پس از پایان نشست مشترک انجمن‌ها و تشکل‌های صنعتی و معدنی با مدیران بخش ارزی بانک مرکزی

• واردات صنعتی و معدنی سال ۸۸ کشور ۴۰ میلیارد دلار بوده است. اما تنها یک ششم این کالاها **ضروری** هستند. اگر ما بتوانیم واردات را **مدیریت** کنیم کشورهای تحریم‌کننده زیان خواهند دید.

• طرح **استقلال صنعتی** با محوریت **تولید داخلی تمام کالاهای ضروری** کشور در آینده‌ای نزدیک از سوی وزیر صنایع و معادن ارائه می‌شود.

۸۹/۶/۲۹- شرق- سید حسن بتولی، رییس پلیس آگاهی ناجا

• حجم کل قاچاق کالا در ایران حدود ۱۹ میلیارد دلار است که ۱۶ میلیارد دلار از این مقدار مربوط به قاچاق وارداتی و ۳ میلیارد دلار نیز مربوط به قاچاق صادراتی است.

• از مجموع قاچاق کالاهای وارداتی، ۱۲ میلیارد دلار کالای **غیر ممنوع** و ۴ میلیارد دلار کالاهای وارداتی **ممنوع** است.

• از این حجم ۱۳/۷ میلیارد دلار از مبادی **غیر رسمی** و ۲/۳ میلیارد دلار نیز از مبادی **رسمی** وارد کشور می‌شود.

۸۹/۶/۲۷- شرق- اداره سرشماری آمریکا اعلام کرد از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ تعداد افرادی که در فقر به سر می‌برند با ۴ میلیون افزایش به بیش از ۴۳ میلیون نفر رسید. این سازمان خانواده چهار نفری را که درآمد سالانه آنها کمتر از **۲/۲ هزار دلار باشد فقیر** محسوب می‌کند. (سرانه روزانه ۱/۵ دلار)

۸۹/۷/۱۵- جهان صنعت- غضنفری، وزیر بازرگانی

مسئول واردات **سنگ قبر**، وزارت صنایع است.

۸۹/۷/۱۷- دنیای اقتصاد- هر چند ثبت سفارش خودروهای تجاری همچنان متوقف است. وزارت صنایع و معادن به منظور برطرف کردن نیاز بازار، صدور موردی ثبت سفارش را در دستور کار خود قرار داده است. شرکتهایی که متقاضی ورود خودروهای تجاری هستند می‌توانند درخواست خود را به منظور دریافت مجوز به وزارت صنایع ارائه کنند که **در صورت موافقت مسئولان** این وزارتخانه، مجوز واردات برای شرکت درخواست‌کننده

صادر می‌شود. [صدور مجوزهای موردی موجب **رانت خواری** است !!! به خبر ۸۹/۷/۲۱ توجه شود]

۸۹/۷/۲۱- شرق- سید علی بزرگواری، نماینده کهگیلویه و بویر احمد در نطق میان دستور:

• بر اساس اعلام برخی سایت های خبری یک نماینده برای گرفتن مجوز واردات ۳۰۰۰ خودرو از وزارت صنایع و معادن، مبلغی به عنوان دلالی دریافت کرده است .

• چنانچه این خبر صحت دارد، هیات ریسه ضمن معرفی نماینده ویژه خوار ، برای روشن شدن اذهان عمومی، با این نماینده دلال برخورد کند و در صورتی که خبر صحت نداشته با سایتهای مذکور اقدام شایسته کند.

۸۹/۷/۲۱- دنیای اقتصاد- حسین طلا، مدیر عامل شرکت دخانیات ایران

• ۴۰ درصد از مصرف دخانیات از محل تولیدات داخلی تامین می شود

• ۱۹ درصد مصرف از تولیدات مشارکتی و واردات تامین می شود

• معادل ۲۹ درصد مصرف در اختیار بخش قاچاق قرار دارد.

۸۹/۷/۲۴- شرق- علی عسگری، رییس سازمان امور مالیاتی

• وارد کنندگان و تولید کنندگان طلا از مالیات بر ارزش افزوده معاف شدند و سه درصد مالیات بر ارزش افزوده فقط از فروشندگان نهایی اخذ می شود.

• مشکل طلا فروشان پرداخت سه درصد مالیات بر ارزش افزوده نیست زیرا این مبلغ را در نهایت مصرف کننده می پردازد. مشکل آنها مشخص شدن درآمدها است زیرا با اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده مالیات بر درآمد واقعی آنها هم مشخص می شود .

۸۹/۷/۲۴- جهان صنعت- شیخ الاسلامی، وزیر کار

هر دلار واردات مساوی حذف یک فرصت شغلی است

۸۹/۸/۲۲- دنیای اقتصاد-.

• انجمن خودروسازان در جلسه اخیر شورای سیاست گذاری خودرو، اعتراض خود را نسبت به مصوبه کمیسیون

تلفیق مجلس در خصوص واردات کامیون های دست دوم خارجی و همچنین پیشنهاد واردات بدون

گمرکی خودروهای روستایی اعلام کرد.

۸۹/۱۲/۲۴- دنیای اقتصاد- علی لاریجانی، رییس مجلس شورای اسلامی

واردات بایستی به گونه ای باشد که رقابت در خودروهای داخلی و بهره وری را بالا ببرد.

۹۰/۱/۱۸- دنیای اقتصاد-

سال ۸۸		سال ۸۹		شرح فصل
ارزش (میلیون دلار)	%	ارزش (میلیون دلار)	%	
۱۰/۴۴۸	۱۸/۹۰	۱۱/۶۸۰	۱۸/۱۵	ماشین آلات و دستگاه های

مکانیکی				
۱۲/۳۴	۶/۸۲۲	۱۲/۷۱	۸/۱۸۰	چدن، آهن و فولاد
۱/۴۸	۸۱۷	۲/۲۸	۵/۹۷۰	سنگ و فلزات گرانبها
۱۰/۳۷	۵/۳۷۱	۶/۱۳	۳/۹۴۳	سوختها، روغن و محصولات حاصل از تقطیر آنها
۵/۲۳	۲/۸۹۴	۴/۹۳	۳/۱۷۳	ماشین آلات و دستگاه های برقی
۱۰۰	۵۵/۲۸۷	۱۰۰	۶۴/۳۶۴	جمع کل واردات

۹۰/۱/۱۵- دنیای اقتصاد- دبیر شورای عالی ترافیک با شماره گذاری ۵۰۰۰ هزار تاکسی روا موافقت کرد.

- بر اساس مصوبه شورای عالی ترافیک کشور خودروهای عمومی تا ۱۰۰ درصد از معافیت گمرکی برخوردارند و شهرداری ها می توانند یک شرکت را معرفی کرده و نسبت به واردات تاکسی خارجی اقدام کنند.

۹۰/۱/۲۷- شرق- موز وارداتی کیلویی ۶۵۱ معادل ۶۲۱ میلیون دلار انواع میوه وارد شده است.

۹۰/۲/۱۲- دنیای اقتصاد- محمدی، مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات-

- میانگین تعرفه ها در سال های ۸۵ و ۸۶ به ترتیب ۲۴ و ۲۶/۵ درصد بود که در سال های ۸۷ و ۸۸ به حدود ۲۸ درصد رسید.

- نرخ تعرفه های وارداتی در میان ۱۵۳ کشور عضو رسمی سازمان تجارت جهانی و ۳۰ کشور عضو ناظر این سازمان نشان می دهد که کشورهای باهاما و جیوتی به ترتیب با ۲۹/۹ و ۲۷/۸ درصد و ایران با نرخ میانگین ۲۶ درصدی، دارای بیشترین نرخ تعرفه های وارداتی هستند.

- میانگین کل تعرفه ها در اتحادیه اروپا ۵/۶ درصد است.

- **افزایش قاچاق، تقلیل کیفی تولید** و کاهش درآمدهای گمرکی پیامدهای افزایش نرخ تعرفه است.

۹۰/۲/۱۹- دنیای اقتصاد- مهدی غضنفری، وزیر بازرگانی

- ابزارهای **مدیریت واردات**، تعرفه، سهمیه بندی، ورود کالا از مبدا بدون حضور واسطه ها، ایجاد تشکلهای وارداتی و ضابطه گذاری و استانداردسازی است.
- «اگر تعرفه ها را بالا ببریم، باعث **تسویق قاچاق** و **افزایش قیمت** کالاهای داخلی **بی کیفیت** خواهد شد؛
- اگر سهمیه گذاری کنیم، **رانت اقتصادی** ایجاد می شود و در بازار **مجوز فروشی** رونق پیدا می کند.
- ما نزدیک به **۶۹۰۰ ردیف تعرفه** داریم و ۳۲ دستگاه اجازه دارند که ضابطه گذاری و استانداردسازی بکنند؛ اما متأسفانه **استاندارد** آن چنان که باید و شاید در فضای کسب و کار وجود ندارد.
- مجوزهایی ممکن است مبتنی بر استانداردهای چندسال پیش باشند که نیاز است به روزرسانی شوند و تغییراتی نیز در معیارها باید صورت بگیرد.

- واردات کالا باید منوط به **مجوز سازمان استاندارد** باشد و به گونه ای مدیریت شود که زمان بر و هزینه بر نشود و **امضاهای طلایی** در آن شکل نگیرد.

۹۰/۲/۲۶- دنیای اقتصاد- محمد رضا نادری، معاون امور گمرکی گمرک ایران

• در سال گذشته بیش از ۳۹ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شد. این رقم نزدیک به میزان واردات سال ۸۸ بود

۹۰/۳/۱- دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه

سال گذشته ثبت سفارش خودروهای خارجی با اختلال روبه‌رو و واردات محدود شد. ماجرا بدین شکل بود که وزارت صنایع از رویه هر ساله خود پیروی نکرد و به جای آنکه لیست خودروهای وارداتی مجاز را به وزارت بازرگانی اعلام کند، این کار را به صورت **موردی و مقطعی** انجام داد و عملاً واردات خودرو را محدود کرد.

۹۰/۳/۱۸- دنیای اقتصاد- مهندس خاموشی، رییس سابق اتاق ایران-

• میگویند من شدیداً موافق با کاهش نرخ ارز و رساندن آن به زیر ۵۰۰ تومان هستم. می گویم **قدرت خرید**

مردم را نباید از بین ببرند. ارزان کردن ریال یعنی قدرت خرید مردم از بین رفته.

• اولاً مواد اولیه به نرخ ارز وابستگی دارد. دوم ماشین آلات است که نرخ ارز بالا برود ماشین آلات گران می شود. سوم برق و آب است که اگر نرخ ارز بالا رود، افزایش میابد. استهلاک ماشین آلات بیشتر می شود. پس

موقعی که ارز رفت بالا قیمت تمام شده کالا بالا می رود.

• نهاروندیان، رییس اتاق ایران- اگر جلوی واردات ارزان گرفته نمی شود به آن یارانه هم داده نشود یعنی

حداقل **متناسب با افزایش نرخ تورم نرخ ارز هم افزایش بیابد.** در سال ۸۹ تورم جهانی ۳/۴ درصد و

تورم ایران ۱۲/۴ درصد بوده که این اختلاف ضرر را متوجه صادر کنندگان می کند

۹۰/۳/۲۳- دنیای اقتصاد- دکتر غضنفری، وزیر بازرگانی و سرپرست وزارت صنایع و معادن-

معابری در کشور وجود دارند که از طریق آنها کالا بدون هیچ گونه نظارتی وارد کشور می شود این معابر به **دلایل امنیتی و اجتماعی** شکل گرفته اند.

۹۰/۴/۱- جهان صنعت- حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس

ورود کامیونهای دست دوم هزینه سنگین و بی نتیجه بر اقتصاد کشور است و در نهایت هم تاوان آن را جامعه

می پردازد. به نظر می رسد برخی افراد خاص برای دستیابی به منتفع مادی و مالی خود در پی واردات اینچینی

هستند. می توان برای تامین از کشورهای اروپایی و برندهای معتبر استفاده و نیاز داخل کشور را تامین کرد.

۹۰/۴/۱۱- روزگار- اکبر ترکان

به نظر من **تحریم** ها فقط بخشی از مشکلاتی است که در پارس جنوبی با آن مواجه است. **بخش مهمتر**

مدیریت نا کارآمدی است که در بهره برداری از فازهای باقی مانده وجود دارد. در **شش سال** گذشته

نزدیک به **۴۵۰ میلیارد دلار واردات کالاهای مصرفی** به ایران صورت گرفت. با این ارقام واردات که

صرف امور زاید شده قطعاً نباید هم پروژه های نفتی در اولویت باشد و تامین مالی شود.

۹۰/۵/۱- جهان صنعت- طاهباز توکلی، دبیر انجمن مراکز تخصصی تحقیق و توسعه صنایع و معادن

به جای واردات ون های چینی می توانستیم از تاکسی های مورد استفاده در ترکیه استفاده کنیم که حدود ۷ مسافر به راحتی در آن جا می شود. ونهای چینی بشدت فضای بسته و محدودی داشته و مسافران هنگام سوار و پیاده شدن دچار کمر و گردن درد می شوند.

اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت- قیمت ون درجه یک در جهان ۴۰ هزار دلار است. واردات این نوع ونها برای سیستم حمل و نقل عمومی نیز هزینه زیادی دارد بهتر است به جای واردات ون های بی کیفیت دولت هزینه های لازم برای تولی ون با کیفیت داخلی در خودروسازان داخلی را تامین کند.

۹۰/۵/۸- جهان صنعت- افندی زاده، رییس سازمان راهداری

هم اکنون بیش از ۱۹۵ هزار کامیون با عمر بیش از ۲۵ سال در کشور وجود دارد و از طرفی در قانون برنامه پنجم توسعه تکلیف شده است تا پایان این برنامه عمر ناوگان جاده ای به ۱۰ سال برسد. با استفاده از تولیدات داخلی و واردات .