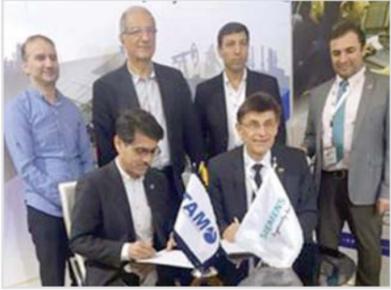


امضای تفاهمنامه همکاری بین شرکت تام و زیمنس



پس از مذاکرات انجام شده با شرکت زیمنس، تفاهمنامه همکاری مشترک بین تام ایران خودرو و این شرکت امضا شد. به گزارش ایکوپرس به نقل از روابط عمومی شرکت تام، در راستای این تفاهمنامه که در حاشیه نمایشگاه بین‌المللی کنترل، ابزار دقیق و اتوماسیون ایران (AI) امضا شد، دوطرف موافقت کردند که از توانمندی‌های یکدیگر در زمینه‌های بازاریابی، شرکت در مناقصات، طراحی، تامین، نصب و راهاندازی پروژه‌ها به عنوان یک‌همکار استراتژیک استفاده کنند.

بازارهای هدف موردنظر در این همکاری استراتژیک صنایع خودرویی، معدنی، نفت، گاز و پتروشیمی در داخل است. در چارچوب این تفاهمنامه، انتقال دانش فنی به شرکت تام همچنین کاهش قیمت تمام شده پروژه‌ها، بر اساس زمان‌بندی موردنظر و استفاده از توانمندی‌های تام موردتوجه قرار گرفته است، به نحوی که می‌تواند مزیت رقابتی ویژه برای شرکت در حوزه اتوماسیون ایجاد کند. همچنین در این تفاهمنامه مسیر اخذ «Certified Siemens Solution Partner» از سوی شرکت تام به عنوان نخستین شرکت ایرانی طرح‌ریزی شده است.

فروش شناسی بلند میتسویشی با شرایط ویژه

آرین موتور پویا، نمایندگی رسمی میتسویشی موتورز ژاپن در ایران، شرایط فروش ویژه میتسویشی اوتلندر را اعلام کرد.

به گزارش اخبار خودرو، شرکت آرین موتور این شاسی‌بلندر قدرتمند خود را با ۲۲۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری کرد که علاقه مندان می‌توانند در صورت خرید نقدی از تخفیف ویژه ۸/۵ میلیون تومانی استفاده کنند. همچنین شرکت آرین موتور جهت رفاه حال مشتریان خود اوتلندر را با وام بدون بهره ۹۵ میلیون تومانی به‌صورت ۱۲ ماهه یا ۲۴ ماهه با بهره ۱۴ درصدی به مشتریان خود عرضه می‌کند. از ویژگی‌های این شاسی‌بلند قدرتمند می‌توان به سانروف، کروز کنترل، دوربین ۳۶۰ درجه، ترمز دستی برقی و اتولند، گرمکن فرمان و صندلی‌ها، صندلی ۸ حالتی برقی، مانیتور ۶/۴ اینچی و... اشاره کرد.

برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت برای ادغام خودروسازان و قطعه‌سازان

وزارت صنعت، معدن و تجارت راهکارهایی را برای ادغام خودروسازان و قطعه‌سازان در نظر گرفته است. به گزارش ایسنا، یکی از مشکلات صنعت خودرو و به‌ویژه صنعت قطعه ایران کوچک بودن بیشتر شرکت‌های فعال در این حوزه است. این موضوع باعث افزایش قیمت و هزینه‌های تولید خودرو و قطعات، نبود سرمایه‌گذاری مناسب در بخش تحقیق و توسعه و انتقال فناوری و در نتیجه پایین بودن کیفیت برخی قطعات و در نتیجه خودروهای تولیدی شده است. این موضوع در برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت برای صنعت خودرو مدنظر قرار گرفته و راهکارهایی در این زمینه تعیین شده است. در بخشی از برنامه راهبردی صنعت خودرو با عنوان «توسعه همکاری‌های بین‌بنگانی» راهکارهای زیر برای تحقق این هدف در نظر گرفته شده است: «ایجاد مجموعه‌سازان بزرگ در تولید قطعات و مجموعه‌های رقابت‌پذیر با تاکید بر ادغام و تجمیع برای دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید و توسعه متوازن صنعت قطعه‌سازی به میزان حداقل ۵ قطعه‌ساز بزرگ در مقیاس جهانی، ایجاد حداقل ۳ خودروساز بزرگ در مقیاس جهانی با تاکید بر ادغام و تجمیع شرکت‌های خودروساز با شرکت‌های داخلی و خارجی، خرید سهام یا سرمایه‌گذاری در سایر بنگاه‌ها برای کسب فناوری و تولید تجهیزات پیشرفته، «ایجاد شرکت‌های مشترک بین تولیدکنندگان برای خرید مواد اولیه، تحقیق و توسعه، صادرات و فعالیت‌های دارای ارزش افزوده بیشتر و کاهش قیمت تمام شده و انعقاد قرارداد بلندمدت بین شرکت‌های خدمات پس از فروش و خودروسازان یا واردکنندگان خودرو برای ارتقای خدمات پس از فروش». وزارت صنعت، معدن و تجارت به تازگی ویرایش دوم «برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت» را منتشر کرد که در آن راهبردهای این وزارتخانه برای توسعه بخش صنعت کشور پیش‌بینی شده است. بخشی از برنامه راهبردی این وزارتخانه در حوزه صنایع مربوط به «برنامه راهبردی صنعت خودرو» است.



عکس: مهدی کاوای

گزارش «گسترش صنعت» از سیاست وارداتی در صنعت خودروی ایران در مقایسه با کشورهای در حال توسعه نشان داد

تعرفه محک واقعی خودروسازان برای رقابت با آسیایی‌ها

۸۸ درصدی مالیات ارزش افزوده هستند اما تمام محدودیت‌های اعمال شده در کره در این کشور نیز اجرایی می‌شود.

تعرفه واردات خودرو در سال ۹۶ همچنان ثابت مانده و مانند سال گذشته اعمال می‌شود و هرچند بر اساس قانون باید سالانه ۵ درصد کاهش می‌یافت اما با این حال این قانون چندسالی است اعمال نمی‌شود.

ایران، کشوری است که اکنون عضو سازمان تجارت جهانی نیست و به همین دلیل با دست باز به اعمال محدودیت‌های تجاری، همچون ممنوعیت صادرات و واردات برخی کالاها یا اعمال تعرفه‌های سنگین گمرکی بر برخی کالاها و محصولات می‌پردازد و سال‌هاست در صنعت خودرو قوانین یکسانی مبنی بر پشتیبانی از صنایع داخلی و واردات درپیش گرفته است.

اکنون نزدیک به ۵ دهه از عمر صنعت خودروسازی در کشور می‌گذرد و در طول بیش از یک دهه گذشته تعرفه واردات خودرو حتی تا بیش از صددرصد بوده و هر بار تلاش‌هایی برای کاهش آن انجام شده است چراکه تجربه نشان داده تعیین تعرفه حداقلی واردات خودرو در کشورهای دارای سایت، باعث پیشرفت صنعت خودروسازی در این کشورها شده و دربارہ کشورهای واردکننده نیز رشد ایمنی خودروهای این کشورها را به همراه داشته است. اما با این حال نگاهی به محدودیت‌های موجود نشان می‌دهد که میزان تعرفه واردات خودرو در ایران نه تنها بالا نیست بلکه در برخی مواقع کمتر از سایر کشورهاست.

نوع محدودیت	کشورهای استفاده کننده
مقررات فنی	ژاپن، کره، تایوان، هند
رویه‌های هومولوگیشن	ژاپن، چین، روسیه، کره و تایلند
رویه‌های گمرکی	اندونزی، مالزی، هند
تاییده‌های گمرکی	هند، مالزی، روسیه، تایلند، تایوان
ساختار مالیاتی	ژاپن، چین، کره، روسیه، هند، اکوادور، پاکستان، کلمبیا، مالزی
مالیات خودروهای لوکس	استرالیا، اندونزی، فیلیپین
قوانین دارایی‌های ناشهود	چین، خاور نزدیک، اندونزی، تایلند، روسیه، هند
قوانین سرمایه‌گذاری	چین، هند، مالزی

بیشتری بر واردات خودرو اعمال می‌شود که با نگاه به این شرایط شاهد خواهیم بود که تعرفه در ایران بالا نیست و مانع ورود واردکنندگان به بازار نشده است.

برزیل دیگر کشور در حال توسعه دارای صنعت خودروی داخلی است که شرکت‌های بزرگ جهانی در آن پایگاه‌های تولید دارند.

در این کشور تعرفه واردات خودروی کامل ۳۵ و سی‌بی‌یو ۱۸ درصد است که با نسبت ۱۹۴ درصدی از خودروسازی داخلی خود حمایت می‌کند اما در عین حال در کنار این میزان تعرفه مواردی همچون دستمزد فرودگاهی، دستمزد انبار و دستمزد انجام امور را در کنار دستمزد اظهارنامه پیش‌بینی کرده که این موارد هزینه واردات را به مراتب افزایش می‌دهد.

براساس آمارهای ارائه شده، تعرفه واردات خودرو در کشور کره ۱۰ درصد است اما در کنار این میزان تعرفه، محدودیت‌هایی همچون مقررات فنی، رویه‌های هومولوگیشن و ساختار مالیاتی پیش‌بینی کرده که در کنار تعرفه ۱۰ درصدی، آسانی واردات را تا اندازه‌ای دچار خدشه می‌کند. ژاپن نیز دیگر تولیدکننده جهانی خودرو، تعرفه‌ای برای واردات در نظر نگرفته و واردکنندگان تنها ملزم به پرداخت

خودرو در نظر گرفتند و مقرر شد سالانه تعرفه واردات خودرو ۲۰ درصد کاهش یابد تا بازار داخلی برای ورود به سازمان تجارت جهانی آماده شود اما کاهش ۲۰ درصدی تعرفه، فقط در سال ۸۴ اعمال شد و پس از آن در فاصله سال‌های ۸۴ تا ۸۸ تعرفه واردات ۱۰ درصد کاهش یافت. بررسی روند کاهش تعرفه تعیین تعرفه واردات خودرو نشان می‌دهد میزان تعرفه واردات خودرو در سال ۹۰ از ۹۰ به ۴۵ درصد و در سال ۹۱ به ۴۰ درصد کاهش یافته است، در حالی که تعرفه قطعات منفصل برای تولیدکننده داخلی از ۲۶ درصد آغاز می‌شود. با این حساب اختلاف ۱۴ درصدی تعرفه بین سی‌بی‌یو و سی‌کی‌دی در مقایسه با بسیاری از کشورهای دیگر بسیار اندک است.

این در حالی است که در کشورهایمانند برزیل، کره و حتی ژاپن با وضع عوارض و مالیات با نام‌های مختلف در عمل، محدودیت‌های بسیار

میتراممسنی
car@sanatnewspaper.com

تعرفه واردات در حالی به عنوان یکی از مصادیق انحصاری بودن صنعت خودرو ایران تعیین شده که نگاهی به اعداد و ارقام نشان می‌دهد که این میزان تعرفه نه تنها با احتساب سایر مالیات‌های اضافه بر آن در ایران نسبت به میانگین سایر کشورهای آسیایی بالا نیست، حتی در برخی موارد کمتر از سایر کشورهاست.

در سال‌های گذشته و با هدف حمایت از خودروسازان داخلی، تعرفه واردات خودرو در ایران چندین برابر کشورهای همسایه در نظر گرفته شد تا صنعت خودروسازی داخلی رشد کند، به‌طوری‌که در ایران و در نخستین سال آزادسازی واردات خودرو به کشور یعنی ۸۳، مسئولان تعرفه ۱۲۰ درصدی برای واردات

نام کشور	تعرفه درصد	مالیات فروش (درصد)	تعرفه و مالیات اضافه بر سازمان
پاکستان	۱۰۰	۱۷	عوارض کالاها داخلی (۱۰ درصد) تعرفه تنظیمی واردات (۵۰ درصد سیف)
مصر	۱۳۵	۴۵	
تایلند	۸۰	۷	
ویتنام	۷۰	۱۰	مالیات ویژه فروش (۳۰)
ونزوئلا	۴۰	۱۲	
آرژانتین	۳۵	۲۱	عوارض کالاها داخلی (۱۱، ۱۱ درصد) دستمزد آماری (۵/۵ درصد سیف)
برزیل	۳۵		دستمزد فرودگاهی ۵۰ درصد دستمزد انبار+ دستمزد انجام امور دستمزد انبار (۱ درصد سیف) دستمزد اظهارنامه
مالزی	۳۰	۱۰	عوارض کالای داخلی (۱۰۵ درصد)
هندوستان	۱۲۵		هزینه‌های تحویل (یک درصد سیف) حقوق گمرکی جبرانی (۳۰ درصد هزینه‌های تحویل سیف) CESS شامل (۳ درصد تعرفه+ تعرفه گمرکی جبرانی) تعرفه جبرانی اضافی شامل ۴ درصد(سیف+ هزینه‌های تحویل هزینه‌های جبرانی + CESS)

تداوم همکاری کرمان موتور با شرکای قدیمی



بازار داخلی عرضه خواهد شد. وی از ایجاد دو پایگاه اینترنتی برای فروش و خدمات پس از فروش محصولات هیوندای در ایران و موضوع فروش و خدمات پس از فروش خودروهای دو نشان (برند) لیفان و جی.ای.سی خبر داد و گفت: این اقدام با هدف جلب رضایت حداکثری طرف‌های تجاری و مشتریان کرمان موتور پیاده‌سازی و اجرا شده است.

فیروزی یادآور شد: به دنبال انعقاد قرارداد هیوندای موتورز با کرمان موتور و تولید محصولات این خودروساز کره‌ای و تحویل به‌موقع آن به مشتریان ایرانی، حال علاوه بر برنامه گسترده تولید محصولات هیوندای در ایران، به زودی شاهد واردات و عرضه برخی مدل‌های هیوندای (سانتافه، توسان، سوناتا و النترا) در شبکه فروش و خدمات پس از فروش کرمان موتور خواهیم بود.

مدیرعامل کرمان‌موتور همچنین گریزی به دیگر شرکای این خودروساز کرمانی زد و افزود: همکاری با شرکت‌های لیفان و جی.ای.سی نیز با قدرت ادامه خواهد یافت چراکه نباید فراموش کنیم در زمان تحریم‌های ناجوانمردانه غرب علیه ایران، این شرکت‌های چینی بودند که میدان همکاری و تولید مشترک را خالی نکردند.

مسئولان هیوندای‌موتورز کره‌جنوبی در گام نخست به دنبال رضایت حداکثری مشتریان ایرانی و سپس به دنبال تحکیم نظم حضور محصولات (تولید و عرضه صحیح) خود در بازار ایران هستند.

به گزارش پرشین‌خودرو، سامان فیروزی مدیرعامل کرمان‌موتور گفت: به دنبال موفقیت کرمان موتور در تولید و عرضه خودروهای هیوندای آی ۱۰ و آی ۲۰، اواخر سال گذشته قرارداد تولید هیوندای اکسنت با طرف خارجی به امضا رسید و حال مسئولان هیوندای به دنبال حضور تاثیرگذارتری در بازار ایران هستند.

به گفته وی، پیش‌تر هیوندای‌موتورز کره‌جنوبی از عرضه و خدمات پس از فروش خودروهای خود در بازار ایران رضایت کاملی نداشته و همواره به دنبال رقابت قابل‌اطمینان در این عرصه به منظور جذب رضایت حداکثری مشتریان ایرانی بوده است.