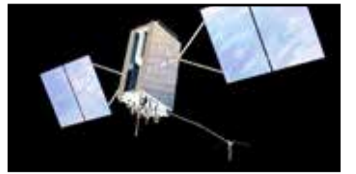


رئیس سازمان فضایی ایران خبر داد:
تخصیص بیشترین سهم بودجه وزارت ارتباطات به فضا



رئیس سازمان فضایی ایران تأکید کرد که در سه سال اخیر بیشترین سهم بودجه‌ای وزارت ارتباطات به موضوع فضای اختصاص داده شده است. به گزارش وزارت ارتباطات، مرتضی برای گزارشی از برنامه‌های وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در توسعه صنعت فضایی که امروزه در جهان به‌عنوان پیشران توسعه محسوب می‌شود ارائه کرد و در حساب کلاری خود در تویتر نوشت: در سه سال اخیر، بیشترین سهم بودجه‌ای وزارت ارتباطات به موضوع فضای اختصاص داده شده که در تاریخ بی‌نظیر بوده است. او ادامه داد: ساخت ایستگاه‌های زمینی دریافت اطلاعات، ساخت مرکز ذخیره و پردازش داده، هزینه ساخت و پژوهش پرتابگر و در نهایت هزینه ساخت ماهواره‌های فضایی از سرمایه‌گذاری انجام شده است. رئیس سازمان فضایی پیش از این نیز در توییتی از تحقق وعده‌ها برای توسعه زیرساخت‌های صنعت فضایی خبر داده بود نوشت: «در راستای توسعه زیرساخت‌ها و ارائه خدمات به کسب و کارهای حوزه فضایی، احداث مرکز آرشیبو و پردازش داده‌های ماهواره‌ای آغاز شد. در هفته پیش رو تجهیزات سخت‌افزاری این مرکز نصب و راه‌اندازی می‌شود. وعده عملی: ظرف یک ماه و نیم آینده این مرکز آماده ارائه سرویس و خدمت‌رسانی است.» در روزهای اخیر حرکت دو چندانی را در صنعت فضایی کشور شاهد هستیم چرا که قرار است به‌زودی ماهواره تمام ایرانی ظفر به همراه ماهواره مبر بومی سیمرغ بر مدار زمین قرار گیرد. این ماهواره در ارتفاع ۵۳۰ کیلومتر مدار زمین قرار می‌گیرد. عملکرد ماهواره ظفر حداقل برای یک سال و نیم در نظر گرفته شده با وزن ۱۱۳ کیلوگرم در مدار (مدار پایینی زمین) قرار می‌گیرد. مدت گردش این ماهواره در شیب ۵۶ درجه مدار زمین حدود ۹۴ دقیقه طول خواهد کشید.

سرپرست وزارت جهاد کشاورزی اعلام کرد: صرفه جویی ۱ میلیارد دلاری با افزایش تولید داخلی شکر



سرپرست وزارت جهاد کشاورزی گفت: در هفت سال گذشته با تلاش‌های انجام شده برای افزایش تولید، میزان واردات شکر بسیار کاهش پیدا کرده و حدود یک میلیارد دلار صرفه جویی ارزی در کشور داشته‌ایم.

به گزارش ایلنا به نقل از وزارت جهاد کشاورزی، عباس کشاورز سرپرست وزارت جهاد کشاورزی در جلسه برنامه ریزی و هماهنگی کشت چغندر قند بهاره اظهار کرد: در سال ۹۷ تغییرات نرخ ارز در بخش صنعت و کشاورزی تأثیر گذار و این تغییرات از نظر اقتصادی به نفع تولید داخلی بوده است.

کشاورز با اشاره به این که رقابت در تولید کنندگان و مداخلات دولت در مورد تغییر قیمت‌ها شفاف‌تر شده است، ادامه داد: غیبت چغندر کاران برای تولید هم با بالا رفتن قیمت آن افزایش یافت و باعث امید به درآمد بیشتر در کشاورزان شد. سرپرست وزارت جهاد کشاورزی خاطر نشان کرد: ما باید هر چه می‌توانیم کالاهای نهایی را به قیمت واقعی برسائیم، همانطور که با نیامی شدن ارز اختصاص یافته به واردات گوشت، مشکلات آن حل شد، نیامی شدن ارز واردات شکر نیز فضای رشد تولید داخلی را فراهم می‌کند. کشاورز با اشاره به این که در سال ۹۸ به خاطر عواقب سیل در تولید چغندر قند دچار مشکل شدیم، ادامه داد: این مساله باعث شد قیمت شکر افزایش پیدا کند و در زمینه پرداخت به موقع پول کشاورزان ابراز امیدواری کرد: باید از بخش کشاورزی و کشاورزان حمایت کنیم تا برای کشت مجدد ایجاد انگیزه شود که در این راستا به همکاری و همیاری کارخانجات و انجمن‌ها هم نیاز داریم. سرپرست وزارت جهاد کشاورزی اذعان کرد: در هفت سال گذشته با تلاش‌های انجام شده برای افزایش تولید، میزان واردات شکر بسیار کاهش پیدا کرده و حدود یک میلیارد دلار صرفه جویی ارزی در کشور داشته‌ایم و تأکید کرد: چغندر قند محصول استراتژیک محسوب می‌شود و تولید شکر، عولفه و در پایداری تولید برخی محصولات نقش دارد.

دولت در تکاپوی تأدیه بدهی ۳۰ هزار میلیارد تومانی خودرو و سایپاست

تزریق ۷۲۰۰ میلیارد تومانی منابع مالی به صنعت ضایعه‌ساز



محمود نوری به

اعطای ۵ هزار میلیارد تومان اعتبار به دو خودرو ساز مراحل نهایی خود را طی می‌کند و این به معنای آن است که فشار تورمی افزایش یافته و در آینده نزدیک این رقم به صورت مالیات بر تورم از جیب مردم پرداخت خواهد شد.

سال گذشته بانک مرکزی ۴ هزار میلیارد تومان تسهیلات با سود ۱۸ درصدی به خودرو سازان اختصاص داد. با محاسبه سود یک ساله این میزان وام، خودرو سازان سالانه حدود ۸ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان سود بانکی می‌پردازند که اگر بخواهیم این میزان سود را بر تعداد خودروهای تولید شده در یک سال گذشته تقسیم کنیم، سهم هر شرکت خودروی صفر از سود وام خودرو سازان حدود ۱۰ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود.

در این زمینه جواد حسینی، عضو کمیسیون صنایع مجلس یادآور شده است: «متأسفانه خودرو سازان وام‌هایی از بانک‌ها گرفته‌اند که به دلیل آنکه نتوانسته‌اند اقساط خود را پرداخت کنند و به صورت مستمر را استتعال کرده و معوق شده عملاً سود آن زیاد شده است. بر این اساس هر مشتری یک میلیون تومان هم بابت سود وام‌های معوق خودرو سازان می‌پردازد که به این ترتیب حدود ۱۲ میلیون تومان از قیمت خودرو خود را بابت سود بانکی خودرو سازان زیان ده پرداخت می‌کند.»

از سوی دیگر به گفته نایب رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شرکت‌های سایپا و ایران خودرو هم اکنون ۳۰ هزار میلیارد تومان به بانک‌ها بدهی دارند.

خبر

رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور مطرح کرد:

سهم ۸ درصدی مالیات از تولید ناخالص داخلی

رئیس سازمان امور مالیاتی کشور گفت: ۸ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور به عنوان مالیات در اختیار دولت قرار می‌گیرد که با این رقم نمی‌توان وظایف حاکمیتی را انجام داد. به گزارش خبر نگار ایلنا، امیدعلی پارسا، در نشست صحیحانه کاری با اعضای اتاق بازرگانی ایران و روسای انجمن‌ها و اتحادیه‌ها گفت: ۸ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور به عنوان مالیات در اختیار دولت قرار می‌گیرد که با این رقم نمی‌توان وظایف حاکمیتی را انجام داد. وی افزود: مادر حوزه اخذ مالیات بر روی ۳۰ کشور دنیا تحقیق کردیم و متوجه شدیم که ۹۵ درصد مردم اظهار نامه‌های مالیاتی را صادقانه پر میکنند پس عدالت مالیاتی هم متناسب با درآمد هزینه می‌شود.

پارسا با اشاره به تأمین درآمدها و بودجه کشور از طریق نفت گفت: ۳۵ تا ۴۰ درصد از بودجه کل کشور از طریق نفت، ۴۵ درصد از طریق مالیات و باقیمانده آن از طریق استقراض و چاپ پول تأمین می‌شود این در حالی است که در کشورهای پیشرفته سهم مالیات در تأمین بودجه از همه حوزه‌ها بیشتر است از طرف دیگر باید این به توجه کرد که هر چه قدر سمت چاپ پول برویم فقیرتر می‌شویم و اغتیا قوی‌تر می‌شویم.

کشور از طریق نفت گفت: ۳۵ تا ۴۰ درصد از بودجه کل کشور از طریق نفت، ۴۵ درصد از طریق مالیات و باقیمانده آن از طریق استقراض و چاپ پول تأمین می‌شود این در حالی است که در کشورهای پیشرفته سهم مالیات در تأمین بودجه از همه حوزه‌ها بیشتر است از طرف دیگر باید این به توجه کرد که هر چه قدر سمت چاپ پول برویم فقیرتر می‌شویم و اغتیا قوی‌تر می‌شویم.

پارسا در خصوص معافیت‌های مالیاتی گفت: در هیچ کجای دنیا معافیت کلی و نامحدود برای حوزه فرهنگ، ورزش و حتی کشاورزی نداریم در حالی که در بخش کشاورزی حداقل ۱۰ درصد از افراد می‌توانند مالیات پرداخت کنند و درآمدهای میلیاردری برخوردار هستند.

وی تصریح کرد: وضعیت اکنون به گونه‌ای است که فعالان زیر پله‌ای در مقایسه با فعالان

عبارت دیگر پروژه وام‌دهی به صنعت خودرو در نهایت به جیب بانک‌ها ختم می‌شود زیرا بخش زیادی از این وام به عنوان سود باز پرداخت وام به سمت بانک‌ها هدایت خواهد شد و درصد دیگر نیز صرف پرداخت مطالبات معوق قطعه‌سازان خواهد شد.

خودروسازان: دریافت کنندگان کمک‌های بی‌شائبه دولت

طبق مصوبه شورای پول و اعتبار مقرر شده است که از مجموع ۷۲۰۰ میلیارد تومانی که به خودرو سازان داده می‌شود، ۵۰۰ میلیارد تومان آن به صورت ریالی و ۲۲۰۰ میلیارد تومان آن به صورت اوراق پرداخت شود. مبلغ وام به خودرو سازان در حالی پرداخت می‌شود که در صورت دیر کرد باید ۶ درصد اضافه‌تر برگردانند. بهره بانکی این وام برای خودرو سازان ۱۸ درصد است که باید کرد آن این میزان ۲۴ درصد خواهد شد.

به گفته مدیر عامل ایران خودرو، در مجموع بدهی گروه صنعتی ایران خودرو ۹ هزار میلیارد تومان است که باید تا پایان سال آینده این بدهی به صفر برسد.

بر اساس اطلاعات ارائه شده سال گذشته هر دو شرکت خودرو ساز کشور، حدود ۸ هزار میلیارد تومان ضرر کرده و امسال نیز در ۶ ماهه نخست سال بنابر اعلام بورس هر کدام حدود ۵ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان ضرر را به ثبت رسانده‌اند که در این زمینه شرکت‌های خودرویی تنها علت آن دانستوی بودن قیمت خودرو و توسط وزارت صمت اعلام می‌کنند.

اما بر اساس اطلاعات و آمار ارائه شده خودرو سازان بیش از تمام

صنایع در ایران طی سال‌های اخیر تسهیلات گرفته‌اند. به عنوان مثال کل مبلغ اختصاص داده شده برای طرح رونق تولید در سال جاری ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی اعلام شده که در مقایسه با تسهیلات دریافتی از سوی دو خودرو ساز به این نتیجه می‌رسیم که صنعت رانتهی خودرو سازان، بیش از تمام بخش‌های تولیدی ایران کمک دولتی دریافت کرده است.

بدهی ۵۷ هزار میلیارد تومانی دو خودرو ساز

صورت‌های مالی ارائه شده به بورس نشان می‌دهد دو خودرو ساز بزرگ کشور شامل ایران خودرو و سایپا در مجموع زیان انباشته‌ای حدود ۱۴ هزار میلیارد تومان در سال ۹۷ از خود به جا گذاشته‌اند. زیان انباشته آنها به عددی معادل ۱۳ هزار و ۷۲۲ میلیارد و ۴۷۹ میلیون تومان رسیده است که در مقایسه با سال ۹۶ رشدی تقریباً ۲۰ برابری نشان می‌دهد.

در حالت تفکیکی ایران خودرو به‌عنوان بزرگترین خودرو ساز داخلی زیان انباشته‌ای بالغ بر ۷ هزار و ۷۵۲ میلیارد تومان در سال ۹۷ از خود به جا گذاشته و این در حالی است که این شرکت در سال ۹۶ سودی ۴۴۲ میلیارد تومانی به ثبت رسانده بود. زیان انباشته سایپا نیز طی سال ۹۷ به ۵ هزار و ۹۸۰ میلیارد تومان رسیده و این یعنی دومین خودرو ساز بزرگ کشور نسبت به سال ۹۶، رشد ۲۴ درصدی را در زیان دهی تجربه کرده است.

اختصاص ۱۰ هزار میلیارد تومان برای کنترل قیمت خودرو

با تصمیم مجلس و در صورت تأیید

گرانی خودروها خواهیم بود.

در این وضعیت، اگر قطعه‌سازان به شرکت‌های خودرو ساز قطعه ندهند، تولید کاهش پیدا می‌کند؛ این یعنی توان نقدینگی خودرو سازان پایین آمده، تولید کمتر شده و تورم و قیمت‌ها افزایش می‌یابد و آن‌ها نمی‌توانند تعهدات خود را به قطعه‌سازان پرداخت کنند. در نتیجه میزان مطالبات آن‌ها روز به روز بیشتر و توان قطعه‌سازان کمتر شده و آن‌ها هم نمی‌توانند قطعات لازم را بدهند و در نهایت دیگر خودرویی تولید نمی‌شود. با این وضعیت تأکید نوری قیمت خودروها تا دو برابر افزایش پیدا می‌کند؛ یعنی اگر قیمت پراید ۴۰ میلیون تومان است به ۸۰ میلیون تومان می‌رسد.

۲۱۴ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان در بخش بنزین، گازوییل و CNG

میانگین سوخت خودروهای داخلی در هر ۱۰۰ کیلومتر حدود ۷/۵ لیتر بنزین اعلام شده است و این در حالی است که متوسط جهانی مصرف بنزین ۵/۵ لیتر برآورد می‌شود. زیان بالای مصرف سوخت خودروهای تولید داخل علاوه بر بار مالی و یارانه پنهان آن، بنابر اطلاعات ارائه شده از سوی معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران سالانه خسارات آلودگی هوا را نیز به میزان ۲۶ میلیارد دلار به پایتخت تحمیل می‌کند.

در همین زمینه گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد که دولت سال گذشته ۲۱۴ هزار میلیارد تومان یارانه پنهان در بخش بنزین، گازوییل و CNG پرداخت کرده است. کارشناسی می‌گویند اضافه مصرف دو خودروی پراید و پژو ۴۰۵ بیش از ۲۰۰ لیتر سوخت است، اما با وجود دریافت تسهیلات بالا، هیچ اراده‌ای برای ارتقا سیستم این خودروها دیده نمی‌شود.

چندی پیش رئیس بانک مرکزی از خودرو سازی کشور به عنوان صنعتی فشل یاد کرد و از اختصاص کمک‌های بانکی به این صنعت نیم قرن نقدی انتقاد کرد و گفت «به شخصه قبول نداشتم که نقدینگی در اختیار قطعه‌سازان قرار گیرد، زیرا همچون سال‌های گذشته آن را هدر می‌دهند، بارها گفتند تا ۶ ماه دیگر وضعیت درست می‌شود، اما نشد. صنعت خودرو سازی کشور چه زمانی می‌خواهد اصلاح شود و تا کی می‌خواهد به این خودرو سازی فشل ادامه بدهد و ما زیان آن را بپردازیم؟»

در مقابل نیز داوود رشتی‌خانی، مشاور انجمن خودرو سازان از سیاست‌گذاری‌های پولی و مالی گله کرد و تأکید داشت که بانک مرکزی نتوانسته نرخ تورم و نقدینگی را کنترل کند و مدیریت آن فشل است. اما کارشناس می‌گویند هر دو نهاد

۵ هزار میلیارد تومان اعتبار به دو خودرو ساز مراحل نهایی خود را طی می‌کند

و این به معنای آن است که فشار تورمی افزایش یافته و در آینده نزدیک این رقم به صورت مالیات بر تورم از جیب مردم پرداخت خواهد شد

به یک اندازه نا کار آمدی مدیریتی دارند، از یک سو خودرو سازان محصولات از رده خارج شده را با میلیارد ها تومان ضرر به مشتریان خود می‌فروشند و از سوی دیگر سیاست‌گذاری‌های پولی و مالی غلط نیز منجر به خلق نقدینگی و موج تورمی می‌شود که در نهایت مردم باید تاوان آن را در هر دو زمینه پرداخت کنند.

چرخه معیوب وام‌دهی و ضرر خودرو سازان

اصرار بر ادامه حیات صنعت رانته‌ای خودرو سازی با شعار خود کفایی، بدون در نظر گرفتن جنبه‌های اقتصادی آن سبب شده است هزینه‌های گزاف تولید داخلی در بسیاری از قطعات مقرون به صرفه نبوده و بازگشت مالی نداشته باشد. این در حالی است که برای گردش چرخ‌های این صنعت خلق نقدینگی بسیاری شکلی می‌گیرد ضمن اینکه انحصار گرایی عمده این سرمایه‌گذاری توسط خلق نقدینگی شبکه بانکی اتفاق می‌افتد ضمن اینکه انحصار گرایی شدید را هم در این بازار رقم می‌زند.

به گفته کارشناسان عدم بازگشت تسهیلات چه به دلیل تیراژ غیر اقتصادی، چه به دلیل قیمت گذاری دستوری، در نهایت زیان شرکت‌های خودرویی را به دنبال دارد که در صورت عدم باز پرداخت تسهیلات زیان انباشته شده نه فقط گریبانگیر شرکت‌ها خواهد شد بلکه به بانک‌ها و بنگاه‌های پولی نیز سرایت خواهد کرد. در واقع عدم شناسایی این مطالبات به عنوان ضرر واقعی در شبکه بانکی، خود سبب مشکلات تورمی می‌شود که در قدم اول بانک‌ها به راحتی تقاضای اضافه برداشت و تولید بنا به فشار دولت نمی‌تواند مخالفت کند. در مرحله بعد نیز صورت‌های مالی غیر شفاف‌تر می‌شود و فساد را عمیق‌تر می‌کند.

اما سوال اینجاست که چرا با وجود پرداخت این حجم از تسهیلات در سال گذشته، باز هم خودرو سازان از کمبود نقدینگی می‌گویند و ضمن افزایش چشمگیر قیمت خودروهای داخلی همچنان قادر به تحویل معوقات خود نشده‌اند؟



تولید و به حداقل رساندن فرار مالیاتی و فساد اداری بود در نتیجه ۳۵۰ هزار نفر از این بخشنامه استفاده کردند که بیشتر آنها تولید کنندگان پوشاک و متوسط بودند. ما نتوانستیم با اجرای این بخشنامه از بخش بزرگی از فعالیت‌های مالیات و سوء استفاده مالیاتی در اخذ مالیات جلوگیری کنیم.

شناسنامه‌دار با هزینه نسبی کمتری مشغول به فعالیت هستند و فضای رقابتی کاملاً به نفع آنهاست. وی در خصوص فساد در روند اخذ مالیات گفت: از سال گذشته بخشنامه‌ای صادر شده که ۱۰۰ درصد مالیات‌ها را تا پایان شهریور اعلام کردیم که هدف آن برداشتن فشار از