تولید ون برقی جنرال موتورز متوقف شد

ایسنا: جنرال موتورز اعلام کرد که به دلیل افت فروش، تولید ون تجاری برقی خود را در کارخانه مونتاژ خود در انتاریوی کانادا، متوقف خواهد کرد.

طبق اعلام این شرکت و اتحادیه کارگران «یونی‌فور»، جنرال موتورز تا پایان اکتبر، تولید خودروهای برقی ون در انتاریو را متوقف خواهد کرد و در نتیجه، حدود ۱۲۰۰ نفر از کارگران، موقتا اخراج خواهند شد. این خودروساز آمریکایی اعلام کرد این توقف، به تعرفه‌های خودرویی که اخیرا اعمال شده است، مربوط نیست. جنرال موتورز اعلام کرد در کارخانه مونتاژ «کامی» (CAMI) که در آن «ون‌های برقی شورولت برایت دراپ» (BrightDrop) را تولید می‌کند، برای متعادل کردن موجودی و هماهنگ کردن برنامه‌های تولید با تقاضای فعلی، تعدیل‌های عملیاتی و استخدامی را انجام خواهد داد. طبق اعلام اتحادیه کارگران، اخراج کارگران از ۱۴ آوریل آغاز خواهد شد و کارگران در ماه مه، برای تولید محدود باز می‌گردند. تولید به طور موقت تا اکتبر ۲۰۲۵ متوقف خواهد شد. جنرال موتورز اعلام کرد در طول زمان توقف، قصد دارد کارخانه را برای تولید «برایت دراپ» مدل ۲۰۲۶ مجهز کند. این اتحادیه اعلام کرد وقتی تولید در ماه اکتبر از سر گرفته شود، این کارخانه در یک شیفت کار خواهد کرد که منجر به اخراج نامحدود نزدیک به ۵۰۰ کارگر خواهد شد. طبق گزارش رویترز، جنرال موتورز فروش ۲۷۴ دستگاه «برایت دراپ» در سه ماه اول سال جاری را گزارش کرد که در مقایسه با ۲۵۶ دستگاه در سه ماه اول سال ۲۰۲۴، بیشتر بود.

هزینه تعرفه‌ها برای خودروسازان آمریکایی

ایسنا: تعرفه‌های ۲۵ درصدی خودرویی دونالد ترامپ که در اوایل آوریل اعمال شد، می‌تواند در سال جاری، برای خودروسازان آمریکایی، ۱۰۸ میلیارد دلار هزینه داشته باشد. تحلیل «مرکز تحقیقات خودرو» نشان می‌دهد خودروسازان دیترویت، همچون «فورد موتور»، «جنرال موتورز» و «استلانتیس»، شاهد افزایش ۴۲ میلیارد دلاری هزینه‌ها خواهند بود.

طبق این بررسی، سه خودروساز بزرگ دیترویت، ممکن است با تعرفه‌هایی نزدیک به ۵ هزار دلار برای قطعات وارداتی هر خودرویی که در آمریکا تولید می‌کنند و متوسط هزینه حدود ۸ هزار و ۶۰۰ دلار برای هر خودرویی که وارد می‌کنند، روبه رو شوند. دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا، تعرفه‌های ۲۵ درصدی واردات خودرو را از سوم آوریل اجرا کرد و با توجه به اینکه آمریکا از سراسر جهان خودرو وارد می‌کند، باعث ایجاد شوک در سراسر این صنعت شد. خودروهای تولید شده در مکزیک و کانادا، با تعرفه مواجه هستند، اما خودروسازانی که از شرایط توافق نامه آمریکا، مکزیک و کانادا پیروی می‌کنند، می‌توانند این تعرفه‌ها را کاهش دهند. تعرفه‌ها، خودروسازان را مجبور به ایجاد تغییرات در تولید کرده است، به طوری که شرکت خودروسازی «جنرال موتورز»، تولید کامیون در یک کارخانه ایندیانا را افزایش داد. شرکت خودروسازی «استلانتیس»، تولید را به طور موقت در یک کارخانه در مکزیک و یک کارخانه در کانادا، متوقف کرد. این موارد بر پنج کارخانه آمریکایی مرتبط با آنها تاثیر گذاشت. بر اساس گزارش رویترز، این بررسی تخمین می‌زند که سه خودروساز بزرگ دیترویت، با میانگین هزینه ۴ هزار و ۹۱۱ دلار تعرفه هر خودرو برای قطعات خودروهای وارداتی روبه‌رو خواهند شد که بالاتر از میانگین ۴ هزار و ۲۳۹ دلاری کل صنعت برای هر خودرو است. همچنین، برای خودروهای وارداتی، میانگین هزینه تعرفه هر خودرو برای کل صنعت، ۸ هزار و ۷۲۲ دلار و برای خودروسازان دیترویت، ۸۶۴۱ دلار است.

سفارش‌های جدید تسلا در چین متوقف شد

ایسنا: شرکت خودروسازی «تسلا»، تحت تاثیر اقدامات تلافی جویانه دو اقتصاد بزرگ جهان، دریافت سفارش‌های جدید خودروهای «مدل اس» و «مدل ایکس» را در وب‌سایت چینی خود به حالت تعلیق درآورده است.

هر دو مدل، تولید آمریکا هستند و به چین وارد می‌شوند. سفارش‌های جدید برای این دو مدل، دیگر در حساب این خودروساز در برنامه «وی‌چت مینی» این خودروساز در چین موجود نیست. این شرکت برای این اقدام، علتی ارائه نکرده، اما این اتفاق در حالی انجام شده است که چین و آمریکا، درگیر جنگ تجاری فزاینده‌ای هستند.

چین، روز جمعه، در واکنش به تصمیم دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا برای افزایش تعرفه واردات روی کالاهای چینی به ۱۴۵ درصد، تعرفه‌های خود را بر واردات کالاهای آمریکایی به ۱۲۵ درصد افزایش داد. تعرفه‌های بالاتر آمریکا به طور قابل توجهی، برای مصرف کنندگان چینی، هزینه خرده‌فروشی را افزایش خواهد داد و این خودروها را نسبت به خودروهای برقی تولید داخل، گران‌تر خواهد کرد. «تسلا» که در شهر آستین تگزاس مستقر است، به دلیل تولید عمدتا داخلی برای فروش در آمریکا، در میان خودروسازان، کمترین تاثیر را از تعرفه‌های ترامپ خواهد دید.

این خودروساز آمریکایی، خودروهای «مدل سه» و «مدل وای» را برای فروش در این کشور و صادرات به بازارهایی مانند اروپا در کارخانه خود در شانگهای تولید می‌کند که اکثر فروش آن را تشکیل خواهد داد. «لی یانوی»، تحلیلگر انجمن فروشندگان خودرو چین گفت: در سال ۲۰۲۴، چین هزار و ۵۵۳ خودروی «مدل ایکس» و ۳۱۱ خودروی «مدل اس» وارد کرد. این دو مدل، کمتر از نیم درصد از تحویل بیش از ۶۵۷ هزار خودروی «تسلا» در سال گذشته را به خود اختصاص دادند. افزایش رقابت از سوی شرکت خودروسازی «بی‌وای‌دی» و سایر تولیدکنندگان داخلی، فروش خودروهای «تسلا» در چین را تحت تاثیر قرار داده است. طبق گزارش رویترز، تحویل این گروه که شامل مدل‌های سدان و شاسی بلند گران قیمت «تسلا» و سایبرتراک می‌شود در سه ماه اول در سطح جهانی، ۲۵ درصد کاهش یافت، که عمدتا به دلیل عدم ارتقای وسایل نقلیه و واکنش شدید علیه فعالیت‌های سیاسی «ایلان ماسک»، مدیرعامل این شرکت بود.

نبض بازار

نام خودرو	قیمت (میلیون تومان)
پژو ۲۰۷ معمولی	۸۸۰
پژو ۲۰۷ اتومات	۱۱۵۰
پژو پارس XUVP ELX	۱۰۰۰
رانا پلاس	۷۵۰
دنا پلاس اتومات توربو آپشنال	۱۲۹۰
تارا اتومات	۱۲۲۰
ری‌را	۱۷۰۰
سورن پلاس بنزین‌سوز	۸۸۰
سهند	۶۱۰
کوئیک دنده‌ای	۵۴۰
کوئیک پلاس اتومات	۶۶۰
شاهین دنده‌ای	۹۱۰
شاهین اتومات آپشنال	۱۳۱۰
ساینا دوگانه‌سوز	۵۸۵
ساینا دنده‌ای	۵۳۵
اطلس	۶۵۰

«دنیای اقتصاد» احتمال جذب سرمایه‌گذاری خارجی با مذاکرات را بررسی کرد

از مسقط تا جاده مخصوص

با شروع مذاکرات ایران و آمریکا در عمان، بسیاری این احتمال را مطرح می‌کنند که در صورت به نتیجه رسیدن مذاکرات، سرمایه‌گذاری خارجی در کشور اوج خواهد گرفت. از طرف دیگر با توجه به انتخاب شعار «سرمایه‌گذاری برای تولید» در سال جدید به نظر می‌رسد که جذب سرمایه‌گذاری در سال پیش رو برای سیاستگذاران از اهمیت بیشتری برخوردار است. پیش از این «دنیای اقتصاد» به ابعاد مختلف سرمایه‌گذاری داخلی در صنعت خودرو پرداخته بود اما در این گزارش موضوع جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو با نگاه به مذاکرات ایران و آمریکا را رصد می‌کنیم.

دنیای اقتصاد سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو در دهه‌های گذشته نیز وجود داشته اما به دلایل مختلف موفق نبوده است. در واقع به دلیل ساختار دولتی صنعت خودرو در ایران سرمایه‌گذاران همواره مجبور بوده‌اند که تابع سیاست‌ها و دستورات دولتی باشند، در نتیجه عوامل داخلی و خارجی زیادی دست به دست هم داد تا به نقطه‌ای برسیم که حالا خودروسازی ایران از فهرست سرمایه‌گذاران خارجی خارج شود.

اما صنعت خودروی ایران در شرایط فعلی بیش از هر زمان دیگری نیازمند جذب سرمایه، به‌ویژه از مسیر سرمایه‌گذاری خارجی است؛ رویکردی که سال‌هاست در کشورهای در حال توسعه به یکی از ارکان اصلی رشد و نوسازی خودروسازی بدل شده است.

با این حال نبود مشارکت‌های بین‌المللی باعث شده خودروسازی در ایران از قطار فناوری جهانی جابماند و جایگاه چندانی در زنجیره ارزش جهانی برای خود نبیند. با شروع مذاکرات ایران و آمریکا در عمان، موضوع جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو به یکی از مهم‌ترین بحث‌های اقتصادی تبدیل شده است. هرچند نمی‌توان به سرعت منتظر تغییرات بنیادین در این صنعت بود، اما چالش‌های متعددی پیش روی جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودروی ایران وجود دارد که باید به دقت مورد ارزیابی قرار گیرد.

واقعیت این است که هرگاه پنجره‌ای برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی در صنعت خودرو گشوده شده، همزمان دیواری نامرئی اما مستحکم در برابر آن قد علم کرده است. این دیوار، تلفیقی از بوروکراسی، بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و البته -آن گونه که بسیاری از کارشناسان و فعالان صنعت معتقدند- نفوذ برخی ذی‌نفعان است. در دوره پسابرجام که درهای همکاری بین‌المللی به‌طور جدی باز شد و غول‌هایی مانند پژو، رنو و حتی شرکت‌هایی از شرق آسیا وارد مذاکره دوباره شدند، فشارهایی از درون صنعت و حتی در سطوح سیاسی پدیدار شد که بسیاری از این قراردادها را یا از مسیر اصلی منحرف کرد یا به کلی متوقف ساخت.

یکی از چالش‌های جدی در مسیر جذب سرمایه‌گذاری خارجی، ساختار صنعت خودروی ایران است که با دخالت‌های دولت مواجه است. این موضوع ثبات لازم را برای تصمیم‌گیری‌های بلندمدت از بین برده است. این در حالی است که سرمایه‌گذاران خارجی به دنبال شراکت با بنگاه‌هایی هستند که استقلال تصمیم‌گیری داشته و آینده آنها قابل پیش‌بینی باشد.

از طرف دیگر، قوانین و مقررات داخلی حاکم بر سرمایه‌گذاری خارجی نیز همچنان با محدودیت‌هایی همراه است. عدم‌شفافیت در برخی قوانین و حتی در مواردی تعارض آنها با یکدیگر، محدودیت‌های انتقال ارز و سود و الزامات سختگیرانه داخلی‌سازی، از جمله موانعی است که سرمایه‌گذاران خارجی با آن مواجه هستند. رتبه ایران در شاخص‌های جهانی مربوط به سهولت کسب و کار، همچنان در جایگاه مطلوبی قرار ندارد. بوروکراسی‌های پیچیده، تعدد مراکز تصمیم‌گیری و زمان‌بر بودن فرآیندهای اداری، برای سرمایه‌گذاران خارجی که به محیط‌های پویا و کارآمد عادت دارند، چالشی جدی به شمار می‌رود. بخش مهمی از موانع جذب سرمایه‌گذاری خارجی نه در تحریم‌ها، بلکه در موانع داخلی نهفته است. سرمایه‌گذار خارجی به دنبال ثبات رویه، شفافیت و قابلیت پیش‌بینی محیط کسب و کار است که متاسفانه در صنعت خودروی ایران کمتر یافت می‌شود.

سرمایه‌گذاران خارجی نه از نبود فرصت در بازار ایران، بلکه نگران بی‌ثباتی، عدم‌شفافیت و مقاومت‌های پنهان هستند. آنها اغلب در مواجهه با فضایی که بازیگران اصلی آن قواعد را تغییر می‌دهند، ترجیح می‌دهند عطای بازار را به لقایش ببخشند.

تجربه ناموفق همکاری‌های پیشین با خودروسازان خارجی، چالش دیگری در مسیر جذب سرمایه‌گذاری جدید است. خروج شرکت‌هایی مانند رنو، پژو و سیتروئن از ایران پس از بازگشت تحریم‌ها در سال ۹۷، نه تنها به تولید خودرو در ایران آسیب زد، بلکه بی‌اعتمادی متقابلی را نیز ایجاد کرد.

خودروسازان خارجی نگران تکرار این تجربه و از دست دادن سرمایه‌گذاری خود هستند. اما با وجود تمام این چالش‌ها، فرصت‌های قابل‌توجهی نیز برای بهبود جذب سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودروی ایران وجود دارد که در ادامه به آنها خواهیم پرداخت.

سابقه سرمایه‌گذاری خارجی در خودروسازی

رد پای شروع همکاری‌های بین‌المللی در صنعت خودروی ایران را می‌توان از دهه ۷۰ پیگیری کرد. در اوایل دهه ۷۰، ایران خودرو قراردادی با پژوی فرانسه برای تولید پژو ۴۰۵ منعقد کرد. این قرارداد فراتر از یک همکاری ساده بود و انتقال خط تولید کامل را شامل می‌شد. همزمان، شرکت سایپا نیز همکاری خود را با کیا موتورز کره‌جنوبی آغاز کرد. این همکاری به تولید خانواده پراید منجر شد. پراید اگرچه خودروی ساده‌ای بود، اما به دلیل قیمت مناسب و سادگی تعمیر و نگهداری، به‌سرعت در بازار ایران جا باز کرد. این همکاری نیز مانند همکاری با پژو، به توسعه شبکه قطعه‌سازی کمک کرد.

در دهه ۸۰ شمسی، ایران با شرکت‌های اروپایی مانند رنو همکاری‌هایی داشت که منجر به تولید خودروهای جدید مانند ال ۹۰ شد. این قرارداد شامل سرمایه‌گذاری مجموعا ۷۵۰ میلیون یورو بود، که ۳۷۵ میلیون یورو نیز سرمایه‌گذاری شد. این همکاری‌ها به ارتقای کیفیت و فناوری در صنعت خودروی ایران کمک کرد و زمینه را برای جذب سرمایه‌گذاری بیشتر فراهم کرد.

با این حال، در دهه ۹۰ شمسی، تحریم‌های بین‌المللی و خروج شرکت‌های غربی از ایران، صنعت خودرو را با چالش‌های جدی مواجه کرد. در این دوره، شرکت‌های چینی به عنوان شریک اصلی خودروسازان ایرانی درآمدند و سرمایه‌گذاری‌هایی در زمینه مونتاژ خودروهای چینی انجام شد. اما این همکاری‌ها عمدتا در حد مونتاژ بود و بدون سرمایه‌گذاری واقعی یا استفاده از توان قطعه‌سازان داخلی انجام گرفت. در واقع بعد از تحریم‌های ثانویه نیز مونتاژکاران چینی به قوت در ایران فعالیت کردند اما در عمل ارزش افزوده چندانی برای صنعت خودروی ایران نداشتند.

سرمایه‌گذاری خارجی در خودروسازی ایران در چند قرارداد مهم منعکس شده است. برای مثال، چری در سال ۸۵ قراردادی ۳۷۰ میلیون دلاری با ایران خودرو برای تولید خودرو در بازارهای آسیا امضا کرد. با این حال، این قراردادها به دلیل چالش‌های داخلی و خارجی به طور کامل به نتیجه نرسیدند. در سال‌های اخیر نیز در مورد اهمیت جذب سرمایه‌گذاری خارجی قوانینی تصویب شده است. برای مثال در ماده ۵ قانون ساماندهی صنعت خودرو، وزارت صمت مکلف شده است بسترهای لازم را برای ورود فناوری‌های جدید و مستقل تولید خودرو با همکاری شرکت‌های معتبر خودروسازی جهان یا به‌صورت سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت‌های فعال موجود فراهم کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد با گذشت بیش از سه سال از مهلت مقرر در قانون، هنوز سازوکار مشارکت‌های خارجی در قالب آیین‌نامه ابلاغ نشده است.

ظرفیت‌های خودرویی برای جذب سرمایه‌گذاری

اما با همه چالش‌هایی که پیش از این به آنها پرداختیم، صنعت خودروی ایران ظرفیت‌های قابل‌توجهی نیز برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی دارد. یکی از این ظرفیت‌ها موقعیت جغرافیایی خاص ایران است.

ایران با قرار گرفتن در چهارراه شرق و غرب و داشتن مرز مشترک با ۱۵ کشور (با احتساب مرزهای آبی)، از موقعیت ممتازی برای صادرات خودرو به کشورهای منطقه برخوردار است. دسترسی به بازارهای بزرگی همچون عراق، افغانستان، پاکستان، کشورهای آسیای میانه و حاشیه خلیج فارس، مزیت رقابتی مهمی برای خودروسازان به شمار می‌رود.

بازار بالقوه در اطراف ایران، فرصتی بی‌نظیر برای صادرات خودرو است.

با توجه به مشکلات صادرات خودرو به بسیاری از کشورهای همسایه و هزینه‌های حمل‌ونقل بالا از اروپا و شرق آسیا، خودروهای تولید ایران می‌توانند با قیمت رقابتی‌تر در این بازارها عرضه شوند. این امر می‌تواند ایران را به مرکز تولید منطقه‌ای برای خودروسازان بین‌المللی تبدیل کند.

از طرف دیگر ایران با بیش از نیم قرن سابقه در صنعت خودرو، از زیرساخت‌های صنعتی قابل‌توجهی برخوردار است. ظرفیت اسمی تولید خودرو در ایران بیش از دو میلیون دستگاه در سال است. خطوط تولید موجود، به‌رغم فرسودگی نسبی، قابلیت بازسازی و ارتقا را دارند و سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانند با هزینه‌ای کمتر از تاسیس کارخانه جدید، این خطوط را نوسازی کنند. همچنین، وجود شبکه گسترده قطعه‌سازی، زنجیره تامین بالقوه‌ای را فراهم می‌کند که در صورت انتقال فناوری، قابلیت ارتقا به استانداردهای جهانی را دارد.

هزینه راه‌اندازی یک کارخانه خودروسازی از صفر، میلیاردها دلار است، در حالی که با سرمایه‌گذاری کمتر از یک‌سوم این مبلغ، می‌توان خطوط موجود را به استانداردهای روز ارتقا داد. این صرفه اقتصادی، برای سرمایه‌گذاران خارجی بسیار جذاب است.

بازار بزرگ داخلی با تقاضای انباشته یکی دیگر از ظرفیت‌های ایران برای جذب سرمایه‌گذاران خودرویی است. ایران با جمعیت بیش از ۸۵ میلیون نفر، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خودرو در منطقه خاورمیانه است. طی سال‌های گذشته نیز تقاضای انباشته قابل‌توجهی ایجاد شده که می‌تواند تا سال‌ها بازار پایداری برای محصولات جدید فراهم کند.

بازار ایران هنوز به اشباع نرسیده و از نظر سرانه خودرو، فاصله زیادی با کشورهای توسعه‌یافته دارد. با بهبود شرایط اقتصادی، تقاضا برای خودروهای جدید افزایش چشمگیری خواهد یافت.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی ایران برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی، وجود نیروی انسانی تحصیل کرده و مقرون به صرفه است. ایران تعداد زیادی فارغ‌التحصیل در رشته‌های مهندسی دارد که بسیاری از آنها در حوزه‌های مرتبط با صنعت خودرو تخصص دارند.

هزینه نیروی کار متخصص در ایران، در مقایسه با کشورهای اروپایی و حتی برخی کشورهای آسیایی مانند چین و ترکیه، بسیار کمتر است. این امر می‌تواند هزینه‌های تحقیق و توسعه، طراحی و مهندسی را برای سرمایه‌گذاران خارجی به میزان قابل‌توجهی کاهش دهد. نیروی انسانی متخصص و ارزان، برگ برنده ایران در جذب سرمایه‌گذاری خارجی است.

دسترسی به انرژی ارزان، به‌ویژه برق و گاز، مزیت رقابتی دیگری برای سرمایه‌گذاری در صنعت خودروی ایران است. هزینه انرژی در ایران در مقایسه با بسیاری از کشورها، به میزان قابل‌توجهی پایین‌تر است که می‌تواند هزینه‌های تولید را کاهش دهد.

همچنین، دسترسی به مواد اولیه داخلی مانند فولاد، آلومینیوم، مس و پتروشیمی، که از نهاده‌های اصلی صنعت خودرو هستند، مزیت دیگری برای سرمایه‌گذاران به شمار می‌رود. ایران با داشتن صنایع بالادستی قوی در این حوزه‌ها، می‌تواند بخش عمده‌ای از نیازهای صنعت خودرو را از داخل تامین کند.

با همه این مزیت‌ها به نظر می‌رسد که در صورت به نتیجه رسیدن احتمالی مذاکرات جذب سرمایه‌گذاری خارجی می‌تواند در صنعت خودروی ایران محقق شود. کمااینکه این بار یک تفاوت بزرگ ایجاد شده که واگذاری مدیریت بزرگ‌ترین خودروساز کشور است. بنابراین این بار اگر شرکت‌های خارجی قرار باشد با ایران خودرو وارد همکاری شوند دیگر مانند گذشته نیاز به جلب نظر نهادهای مختلف دولتی ندارند، همچنین مدیران جدید این شرکت نیز از اولین اظهارنظرهای خود تاکنون بارها اعلام کرده‌اند که به دنبال جذب همکاری‌های بین‌المللی هستند.

> هرگاه پنجره‌ای برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی در صنعت خودرو گشوده شده، همزمان دیواری نامرئی اما مستحکم در برابر آن قد علم کرده است

خودروهای لوکس چقدر مالیات پرداخت کردند؟

دنیای اقتصاد: روند چهار ساله اخذ مالیات از خودروهای گران‌قیمت و لوکس بیانگر این موضوع است که هرچه تعداد خودروهای مشمول مالیات و مبالغ تعیین‌شده با رشد همراه شده، اما میزان تمکین مؤدیان و پرداخت واقعی مالیات با کاهش محسوسی مواجه بوده است.

بررسی داده‌های مربوط به اخذ مالیات از خودروهای گران‌قیمت مربوط به سال‌های ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۳ که روز گذشته توسط خبرگزاری تسنیم منتشر شد نشان می‌دهد که در این سال‌ها تعداد خودروهای مشمول مالیات افزایشی بوده، این در شرایطی است که مالیات‌دهندگان از مسیرهای مختلف نسبت به پرداخت مالیات تمکین نکردند. بر اساس این آمار، تعداد خودروهای مشمول مالیات از ۱۷۷ هزار و ۶۰ دستگاه در سال ۱۴۰۰ به ۱۹۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ رسیده است. این افزایش ۱۱ درصدی نه‌تنها از رشد ارزش خودروها حکایت دارد، بلکه بیانگر اثرگذاری سیاست‌های جدید سازمان امور مالیاتی در شناسایی دارایی‌های مشمول نیز هست.

در همین بازه، مبلغ کل مالیات تعیین‌شده از حدود ۱,۹ همت در سال ۱۴۰۰ به بیش از ۳,۳ همت در سال ۱۴۰۳ افزایش یافته است. با این حال، میزان مالیات پرداخت‌شده در سال ۱۴۰۳ نه‌تنها رشد نکرده بلکه نسبت به سال‌های قبل کاهش یافته و به حدود ۴۹۳ میلیارد تومان رسیده که نسبت به مبلغ تعیین‌شده، تنها ۳۷ درصد را شامل می‌شود. این در حالی است که در سال ۱۴۰۰ میزان وصولی حدود هزار و ۵۶۳ میلیارد بوده است. بنابراین در سال ۱۴۰۳ حدود ۱۵ درصد از مبلغ تعیین‌شده محقق شده است. کارشناسان معتقدند که دلایل متعددی همچون نبود ابزارهای قهری موثر و تاخیر در اطلاع‌رسانی در کاهش تمایل به پرداخت موثر باشد. نسبت پایین اعتراضات ثبت‌شده نیز نشان می‌دهد که یا فرآیند تعیین مالیات شفاف‌تر شده، یا اعتماد عمومی نسبت به نتیجه پیگیری‌های اعتراضی کاهش یافته است.

به‌طوری که در سال ۱۴۰۰ تعداد اعتراض به مالیات خودروهای لوکس ۱۶ هزار و ۱۰۳ نفر بوده حال آنکه در سال ۱۴۰۳ این تعداد به ۹ هزار و ۷۲۶ نفر رسیده است.

در مجموع طی چهار سال اخیر، بیش از ۷۶۰ هزار خودرو به عنوان دارایی گران‌قیمت مشمول مالیات شناخته شده‌اند. از این میان، تنها ۳۹۶ هزار مورد پرداختی ثبت شده و مجموعا حدود ۵,۳ همت مالیات به خزانه دولت واریز شده است. به این ترتیب اگرچه گام‌های مهمی در راستای شفاف‌سازی و شناسایی دارایی‌های مشمول مالیات برداشته شده است، اما کاهش نرخ وصول نشان‌دهنده چالشی جدی در کارآمدی نظام مالیاتی است. به‌نظر می‌رسد سیاستگذاران باید علاوه‌بر اصلاح قوانین و تعیین نرخ‌ها، به تقویت زیرساخت‌های اجرایی و ابزارهای تشویقی و تنبیهی در این حوزه توجه جدی‌تری نشان دهند تا سهم این منبع مالی در تامین بودجه عمومی کشور افزایش یابد.

بر این اساس رقم مورد نظر برای خودروهای مشمول مالیات بر خودروهای گران‌قیمت در بودجه سالانه ایران طی سال‌های مختلف به شرح زیر بوده است: در سال ۱۴۰۰، این رقم یک میلیارد تومان در نظر گرفته شد و مالیات به‌صورت پلکانی برای خودروهای با ارزش بالاتر از این مبلغ اعمال شد (۱ تا ۴ درصد بسته به ارزش خودرو). در سال ۱۴۰۱: خودروهای با ارزش بیش از یک میلیارد تومان مشمول مالیات بودند، با نرخ ثابت یک‌درصد برای مبلغ مازاد. بر این اساس در سال ۱۴۰۲، آستانه ارزش خودرو به ۳ میلیارد تومان افزایش یافت و مالیات ۱ درصد برای مبلغ مازاد بر این رقم تعیین شد. در سال گذشته نیز آستانه به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید، با نرخ مالیات ۱ درصد برای مبلغ مازاد.

اما امسال طبق لایحه بودجه، آستانه ارزش خودرو به ۵ میلیارد تومان افزایش یافته و مالیات ۱ درصد برای مبلغ مازاد بر این مقدار اعمال می‌شود.

این ارقام نشان‌دهنده روند افزایشی آستانه ارزش خودروهای مشمول مالیات است که با توجه به تورم تنظیم شده است.

آگهی مزایده عمومی شماره ۱۴۰۴/۲

BAHMAN بهمن

گروه بهمن در نظر دارد تعدادی خودروهای مستهلک ومازاد بر مصرف شرکت بهمن‌موتور را از طریق مزایده عمومی عرضه کند. متقاضیان محترم می‌توانند جهت بازدید و دریافت فرم شرایط مزایده، از تاریخ چاپ آگهی به مدت یک هفته از ساعت ۸ الی ۱۵ به آدرس: تهران،کیلومتر۱۱جاده مخصوص کرج (لشگری) انبارجهاد نصر مراجعه یا با تلفن‌های ۴۸۰۸۱-۰۲۱داخلی ۲۴۲۲ و ۲۴۲۸ هماهنگی کنند. پاکت‌های مزایده ۷ روز پس از درج آخرین آگهی مزایده در محل بهمن موتور بازگشایی می‌شود.

- پرداخت هزینه نشرآگهی و کارشناسی برعهده برنده مزایده(خریدار) است.
- شرکت در رد یا قبول پیشنهادها به‌طور تفکیکی و کلی و به هرعنوان مختار است.