



یانپژد جیحیمی خبرنگار گروه اقتصاد

بـازار خودرو در ایران عجایب زیادی دارد. یکی از بحث‌برانگیزترین آن‌ها، سهم دولت از قیمت نهایی خودروهای داخلی و وارداتی است. این نکته لازم‌به‌ذکر است‌که در همه جای دنیا دولت‌ها انواع مختلفی از عوارض و مالیات‌را در حوزه خودرو وضع می‌کنند. اما مصادیق و مصارف این عوارض و مالیات‌در ایران و کشورهای پیشرو بسیار متفاوت و متناقض است. برای مثال، در حالی که دولت‌های پیشـرو و این درآمد‌های ناشی از عوارض و مالیات خودرو را صرف تأمین هزینه‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل عمومی و زیرساخت‌های این حوزه می‌کنند؛ اما در ایران، دولت‌ها این دریافتی‌ها را صرف هزینه‌های جاری خود اعم از پرداخت حقوق و دستمزد و سایر هزینه‌های جاری می‌کنند. تفاوت دیگر عایدی دولت‌ها در جهان و ایران این است‌که عایدی دولت‌ها در ایران با سایر کشورها بسیار متفاوت است. برای نمونه، در خودروهای تولید داخل بین ۱۶ تا ۱۸ درصد و در خودروهای وارداتی بعضاً تا ۱۰۰ درصد قیمت خودرو با عناوین مالیات و تعرفه و عوارض عاید دولت می‌شود.

«فره‌یختگان» در گزارش حاضر علاوه بر اشاره به درآمد‌های دولت از خودروهای وارداتی، جزئیات ریز قیمت دو خودروی داخلی را نیز بررسی کرده است. نتایج نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۴، قیمت کارخانه‌ای خودروهای داخلی مانند سـورن و آریسان به ترتیب حدود ۶۲۶ و ۵۸۲ میلیون تومان اعلام شده است که بخش قابل توجهی از این مبلغ، مربوط به مالیات‌ها و عوارض دولتی می‌شود. به طور متوسط، دولت از هر خودرو داخلی حدود ۱۰۰ میلیون تومان درآمد مستقیم کسب می‌کند که این رقم شامل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض اسقاط فرسوده، مالیات شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث و هزینه‌های خدماتی مرتبط است. این درآمد هنگفت نه‌تنها از طریق فروش خودروهای داخلی به دست می‌آید، بلکه تعرفه‌های واردات خودرو نیز سهم بزرگی در درآمد‌های دولت دارد؛ به طوری که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ درآمد دولت از حقوق ورودی خودروهای وارداتی به بیش از ۱۱۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. مجموع درآمد دولت از بازار خودروهای داخلی و وارداتی در سال جاری بالغ بر ۲۱۴ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی می‌شود که اهمیت صنعت خودرو و نقش مالیات‌ها و عوارض در تأمین منابع مالی دولت را به وضوح نشان می‌دهد.

➡ ماجرا از چه قرار است؟

بازار خودرو در ایران همواره یکی از بخش‌های مهم اقتصادی و درآمدزایی دولت بوده است. در سال جاری، قیمت نهایی خودروهای داخلی مانند سورن به حدود ۶۲۶ میلیون تومان و آریسان به بیش از ۵۸۰ میلیون تومان رسیده است. اما آنچه کمتر به آن توجه می‌شود سهم قابل‌توجه دولت از این قیمت‌هاست که از طریق انواع مالیات‌ها و عوارض وصول می‌شود. به طور متوسط، سهم دولت از هر خودرو در حدود ۱۰۰ میلیون تومان است؛ رقمی که حدود ۱۷ تا ۲۰ درصد قیمت نهایی خودرو را تشکیل می‌دهد. این سهم شامل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض اسقاط فرسوده، مالیات شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث، هزینه‌های کارت هوشمند، خدمات ثبت‌نا و سایر هزینه‌های مرتبط است. مالیات بر ارزش افزوده به عنوان مهم‌ترین بخش مالیاتی، سهمی بیش از ۵۰ میلیون تومان در هر خودرو دارد که تنها از این محل بخش بزرگی از درآمد‌های دولت تأمین می‌شود. به علاوه، عوارض اسقاط فرسوده و مالیات شماره‌گذاری نیز بخش قابل توجهی از قیمت نهایی خودرو را تشکیل می‌دهند که نشان‌دهنده سیاست‌های مالیاتی

و تعرفه‌ای دولت برای تنظیم بازار خودرو و کسب درآمد‌های کلان است. این سیاست‌ها علاوه بر افزایش درآمد‌های دولت، بر قیمت تمام شده خودرو تأثیرگذار بوده و نقش مهمی در تعیین سطح قیمت‌های بازار ایفا می‌کنند. از سـوی دیگر، بازار واردات خودرو نیز در درآمد‌های قابل توجهی را برای دولت به همراه دارد. تعرفه واردات خودرو در لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ به ۱۰۰ درصد افزایش یافته که پیش‌بینی می‌شود درآمد دولت از این بخش به بیش از ۱۱۴ هزار میلیارد تومان برسد. با در نظر گرفتن درآمد‌های حاصل از مالیات‌ها و عوارض خودروهای داخلی و وارداتی، مجموع درآمد دولت از بازار خودرو در سال جاری بالغ بر ۲۱۴ هزار میلیارد تومان (۲۱۴ همت) برآورد می‌شود؛ رقمی که اهمیت صنعت خودرو و نقش مالیات‌ها و تعرفه‌ها در اقتصاد کشور را به خوبی نشان می‌دهد.

➡ **سهم ۹۹ میلیون تومانی دولت از هر خودرو سورن**
بررسی‌های «فره‌یختگان» نشان می‌دهد قیمت کارخانه خودرو سورن در سال ۱۴۰۴ حدود ۶۲۶ میلیون تومان است که از دو بخش اصلی تشکیل شده است؛ بهای خالص کارخانه و هزینه‌های دولتی و خدمات جانبی. بهای خالص کارخانه معادل حدود ۵۱۷/۷ میلیون تومان است که حدود ۸۲/۶ درصد از کل مبلغ را تشکیل می‌دهد و نشان‌دهنده هزینه تولید و سود کارخانه سازنده است. سایر هزینه‌ها که سهم دولت و خدمات جانبی را شامل می‌شود، مبلغ قابل توجهی حدود ۱۰۸/۸ میلیون تومان یا تقریباً ۱۷ درصد قیمت نهایی خودرو را به خود اختصاص داده‌اند. این هزینه‌ها شامل عوارض اسقاط فرسوده، مالیات‌های مختلف (مالیات بر ارزش افزوده، مالیات شماره‌گذاری و ماده ۳۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده)، بیمه شخص ثالث، هزینه‌های مربوط به کارت هوشمند، خدمات ثبت‌نام، پست، نصب پلاک و سایر خدمات مرتبط است.

از بین هزینه‌های دولتی، مالیات بر ارزش افزوده با مبلغ بیش از ۵۲ میلیون تومان سهم عمده‌ای دارد که نزدیک به ۸/۳ درصد قیمت کل خودرو را تشکیل می‌دهد. همچنین مالیات شماره‌گذاری و عوارض اسقاط فرسوده نیز سهم قابل توجهی در قیمت نهایی دارند. این ارقام نشان می‌دهد دولت از طریق مالیات‌ها و عوارض بخش مهمی از قیمت خودرو را دریافت می‌کند. نکته قابل توجه این است که هزینه‌های دولتی به طور مستقیم بر قیمت نهایی خودرو تأثیرگذار هستند و بخش قابل توجهی از هزینه خرید خودرو را شامل می‌شوند. این موضوع اهمیت توجه به سیاست‌های مالیاتی و عوارض را برای کنترل قیمت خودرو در بازار داخلی بیش از پیش نشان می‌دهد. ۹/۳ میلیون تومان معادل ۱/۵ درصد از حق بیمه شخص ثالث را کنار بگذاریم، سهم دولت از فروش خودروی صفر کیلومتر سورن پلاس ۹۹ میلیون تومان و سهم کارخانه حدود ۵۱۸ میلیون تومان خواهد بود.

➡ ۱۸ درصد قیمت آریسان در جیب دولت

قیمت نهایی خودرو آریسان شامل دو بخش اصلی است: بهای خالص کارخانه و هزینه‌های مربوط به دولت. بهای خالص کارخانه که قیمت پایه خودروست، حدود ۴۶۹ میلیون تومان است و تقریباً ۸۰ درصد از کل مبلغ پرداختی را تشکیل می‌دهد. این مبلغ نشان‌دهنده هزینه تولید و سود کارخانه سازنده خودرو است. علاوه بر این، هزینه‌های متعددی تحت عنوان مالیات‌ها، عوارض و خدمات دولتی به خودرو اضافه می‌شود که جمع آن‌ها حدود ۱۱۳/۵ میلیون تومان یا نزدیک به ۲۰ درصد قیمت کل است. این هزینه‌های دولتی شامل عوارض اسقاط فرسوده (۳۵ میلیون تومان)، مالیات بر ارزش افزوده (حدود ۵۰/۶ میلیون تومان)، مالیات شماره‌گذاری (حدود ۶ میلیون تومان)، بیمه شخص ثالث (حدود ۱۰/۷ میلیون تومان) و هزینه‌های

جانبی مانند خدمات کارت هوشمند، هزینه پست و نصب پلاک است. این اعداد نشان می‌دهد دولت سهم قابل توجهی در قیمت نهایی خودرو دارد و بخشش زیادی از مبلغی که خریدار پرداخت می‌کند به صورت مالیات و عوارض به دولت می‌رسد. به عبارتی، اگر سهم ۷/۸ درصدی بیمه شخص ثالث که به شرکت‌های بخش خصوصی بیمه می‌رسد را از قیمت کم کنیم، عملاً سهم دولت از این خودرو به ۱۸ درصد می‌رسد. در نهایت، مجموع قیمت خالص کارخانه و هزینه‌های دولتی به حدود ۵۸۲/۷ میلیون تومان می‌رسد که قیمت نهایی خودرو است. این تقسیم‌بندی به خوبی نشان می‌دهد که تغییرات در سیاست‌های مالیاتی و عوارض می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر قیمت تمام شده خودرو داشته باشد و به همین دلیل بررسی دقیق ساختار قیمت خودرو از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در خودروهای داخلی با قیمت تقریبی ۶۳۰ میلیون تومان، دولت به‌طور مستقیم از محل عوارض و مالیات حدود ۱۰۰ میلیون تومان درآمد کسب می‌کند. این مبلغ شامل مالیات بر ارزش افزوده، عوارض اسقاط فرسوده، مالیات شماره‌گذاری، بیمه شخص ثالث و سایر هزینه‌های خدماتی است که به قیمت نهایی خودرو اضافه می‌شود. نکته مهم این است که این درآمد صرفاً از محل مالیات‌ها و عوارض بوده و درآمد‌های مالکیتی دولت در شرکت‌های خورروسازی بزرگی مثل سایپا و ایران خودرو در این محاسبه لحاظ نشده است. بنابراین، سهم دولت از قیمت خودرو فراتر از این رقم بوده و شامل بخش‌های مختلف دیگری نیز می‌شود، اما همین مبلغ حدود ۱۰۰ میلیون تومان به‌طور مستقیم از جیب خریداران خودروهای داخلی به خزانه دولت واریز می‌شود که نشان‌دهنده سهم قابل توجه دولت در بازار خودرو است.

➡ درآمد ۲۱۴ همتی دولت از مالیات و تعرفه خودرو

با توجه به اینکه قیمت کارخانه‌ای خودروهای داخلی در بازه ۵۰ تا ۷۰۰ میلیون تومان قرار دارد، اگر میانگین قیمت را حدود ۶۰۰ میلیون تومان فرض کنیم، دولت به‌طور متوسط از هر خودرو حدود ۱۰۰ میلیون تومان درآمد کسب می‌کند. این درآمد عمدتاً از محل مالیات ارزش افزوده، هزینه شماره‌گذاری و نقل و انتقال خودرو تأمین می‌شود. سالانه حدود یک میلیون دستگاه خودروی داخلی در کشور تحویل داده می‌شود که درآمد دولت از این خودروها، تنها از محل مالیات‌ها و عوارض، به بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان (۱۰۰ همت) می‌رسد. همچنین اگر درآمد‌های مربوط به خودروهای وارداتی نیز محقق شود، بر اساس پیش‌بینی‌های قانون بودجه سال ۱۴۰۴، دولت می‌تواند از تعرفه واردات خودرو حدود ۱۱۴ هزار میلیارد تومان دیگر درآمد کسب کند. بدین ترتیب، مجموع درآمد دولت از بازار خودروهای داخلی و وارداتی در سال جاری به رقمی معادل ۲۱۴ هزار میلیارد تومان (۲۱۴ همت) خواهد رسید. این امر نشان‌دهنده نقش کلیدی مالیات‌ها و عوارض در درآمد‌های دولت از صنعت خودرو و اهمیت این بخش در اقتصاد کشور است.

➡ ۱۱۴ همت از واردات

بررسی عملکرد مالی سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد دولت از محل نقل و انتقال خودرو و شماره‌گذاری، حدود ۳۵۰۴ هزار میلیارد تومان درآمد کسب کرده است. این گزارش توسط سازمان امور مالیاتی منتشر شده و نمایانگر سهم قابل توجه این بخش در درآمد‌های دولت است. دولت در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ درآمدی بالغ بر ۱۱۴ هزار میلیارد تومان را از حقوق ورودی خودرو پیش‌بینی کرده است. این رقم نشان‌دهنده اهمیت درآمد‌های حاصل از واردات خودرو در بودجه سالانه کشور است. نکته قابل توجه این است که تعرفه واردات خودرو، که پیش‌تر در مجلس به ۶۰

سهم ۱۶ درصدی دولت از درآمد خودرو

درصد کاهش یافته بود، پس از بررسی و همکاری دولت با مجمع تشخیص مصلحت نظام به ۱۰۰ درصد افزایش یافت. این تصمیم به منظور حمایت از تولید داخلی و کنترل واردات اتخاذ شده است و تأثیر قابل توجهی بر درآمد‌های دولت خواهد داشت. علاوه بر درآمد دولت از واردات خودرو؛ در قانون بودجه سال ۱۴۰۴، دولت درآمد‌های مختلفی در بخش خودرو پیش‌بینی کرده که شامل درآمد ۴/۵ هزار میلیارد تومانی از مالیات بر انواع خودروهای سواری و وانت دوکابین دارای شماره شخصی با قیمت بالا، ۲۰/۷ هزار میلیارد تومان از مالیات شماره‌گذاری خودرو، و یک هزار میلیارد تومان از درآمد حاصل از واگذاری و تعویض پلاک خودرو و موتورسیکلت است. همچنین، دو هزار میلیارد تومان درآمد از محل اخذ عوارض شماره‌گذاری خودروهای وارداتی که برای نخستین بار شماره‌گذاری می‌شوند، و ۱۵ میلیارد تومان درآمد پیش‌بینی شده از معاینه فنی خودروها برای سال جاری در نظر گرفته شده است. همچنین در بودجه سال ۱۴۰۴، درآمدی معادل ۴ هزار میلیارد تومان از محل دریافت یک درصد از قیمت فروش هر دستگاه خودرو، ماشین‌آلات سنگین و سبک و موتورسیکلت پیش‌بینی شده است. علاوه بر این، درآمدی حدود ۱/۵ هزار میلیارد تومان از محل اخذ یک‌دویم درصد قیمت فروش خودرو یا موتورسیکلت در نظر گرفته شده است.



ریز قیمت کارخانه‌ای تمام‌شده یک دستگاه خودرو آریسان در خرداد سال ۱۴۰۴			
ردیف	عنوان	قیمت (تومان)	سهم از قیمت (درصد)
۱	بهای خالص کارخانه	۴۶۹,۳۴,۶۹۸	۸۰/۵
۲	مالیات بر ارزش افزوده	۵۰,۴۲,۰۸۵۰	۸/۷
۳	ماده ۱۰ ساماندهی خودرو – عوارض اسقاط فرسوده	۳۵,۰۰۰,۰۰۰	۶
۴	بیمه شخص ثالث	۱۰,۶۹۵,۱۶۰	۱/۸
۵	مالیات شماره‌گذاری	۶,۰۵۰,۵۰۲	۱
۶	ماده ۳۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده	۵,۰۴۲,۰۸۵	۰/۹
۷	بند ج ماده ۶۹ قانون توسعه کشور	۵,۰۴۲,۰۸۵	۰/۹
۸	هزینه نصب و ساخت پلاک	۶۰۵,۰۰۰	۰/۱
۹	خدمات کارت هوشمند	۲۳۵,۲۲۶	۰/۰۴
۱۰	هزینه سایر خدمات	۲۳۰,۵۱۶	۰/۰۴
۱۱	مبلغ ثابت شماره‌گذاری	۱۰۰,۰۰۰	۰/۰۲
۱۲	هزینه پست	۸۸,۷۲۶	۰/۰۲
	مبلغ قابل پرداخت	۵۸۲,۷۱۸,۶۰۰	۱۰۰

آیین رونمایی نخستین سیستم یکپارچه تجهیزات نیروگاه‌های خورشیدی کشور در گروه صنعتی ایران ترانسفوزنجان برگزار شد

گام بلند یک شرکت ایرانی در تولید تجهیزات نیروگاه‌های خورشیدی

فرایند نصب، کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری انرژی می‌شوند. پست‌های یکپارچه All-in-One شامل اینورتر هوشمند، تابلو فشار ضعیف، ترانسفورماتور و تابلو فشار متوسط و تمامی تجهیزات حفاظتی و جانبی مربوط به آن است که در یک پلتفرم یکپارچه ارائه می‌شود. پست‌های All-in-One خورشیدی یا به صورت مستقیم به شبکه فشار متوسط وصل می‌شوند یا تعدادی از آن‌ها به یکدیگر و یا به یک پست پاساز وصل می‌شوند و مجموع توان آن‌ها به شبکه داده می‌شود. صرفه‌جویی در فضای نصب و ادغام تمامی اجزا در یک کپچ فشرده؛ عدم نیاز به فشارشی کردن محصول با توجه به ویژه بودن ترانسفورماتورها و تجهیزات فشار ضعیف حفاظتی و مانیتورینگ مورد نیاز در این سیستم‌ها، اعطاف‌پذیری به‌خاطر امکان اتصال این ساختارها به یکدیگر و توسعه‌پذیری آن در آینده، بهینه‌سازی انرژی بابت مدیریت هوشمند انرژی برای کاهش وابستگی به شبکه از جمله مزایای این سیستم به‌شمار می‌رود.
ناگفته نماند این سیستم به‌دلیل یکپارچه بودن ساختار تنها یک بار طراحی مهندسی در آن صورت می‌پذیرد، که منجر به کاهش هزینه

نهایی محصول و سرعت بالاتر در تحویل سفارش خواهد شد. مهدی صادقی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران ترانسفودر این مراسم گفت این اتفاق گامی مهم در توسعه بومی انرژی‌های تجدیدپذیر و جلوگیری از خروج ارز است. وی با اشاره به سابقه ۵۸ساله گروه صنعتی ایران ترانسفو اظهار کرد: «این مجموعه در آغاز باسرو ماه‌گذاری خارجی تأسیس شد، اما امروز تمامی دستاوردهای آن به‌طور کامل بومی‌سازی شده‌اند.»
صادقی با تأکید بر نقش ایران ترانسفو در طراحی، تولید، تأمین، نصب و راه‌اندازی نیروگاه‌های تجدیدپذیر افزود: «در حال حاضر حدود ۱۰ هزار مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر در کشور در حال احداث است. برای این حجم، نیاز به حدود ۶ هزار مگاوات‌آمپر ترانس توزیع و سلالانه ۵ هزار مگا ولت‌آمپر ترانس فوق توزیع است.»
وی خاطرنشان کرد: «در حال حاضر ایران ترانسفو ۳۳ درصد از ظرفیت داخلی را در اختیار دارد. شرکت توسعه پست‌های ایران ترانسفو به‌عنوان مرکز توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، آموریت دارد تا ۱۵ تیرماه نخستین خط تولید را راه‌اندازی کند. همچنین برنامه توسعه ۱۹ درصدی نیز در

دست اقدام است.»
صادقی درباره اجزای سیستم یکپارچه تجهیزات خورشیدی توضیح داد: «۴۸ درصد تجهیزات مانند پیل و اینورتر از خارج گروه تأمین خواهد شد. البته اگر شرایط فراهم باشد، وارد فرایند مونتاژ اینورتر نیز خواهیم شد. در حوزه کابل نیز از تولیدکنندگان داخلی استفاده خواهیم کرد.»

وی تأکید کرد: «در حوزه ترانسفورماتورهای توزیع تا ۲۵۰۰ کیلوولت‌آمپر، تا ۷۰ درصد در حوزه ترانس‌های توزیع و فوق توزیع تا ۵۰ درصد صرفه‌جویی ارزی حاصل شده است، همچنین در تولید انواع پست، کلیدخانه و DC Box، تا ۹۵ درصد صرفه‌جویی ارزی داشته‌ایم.»
به گفته صادقی، ایران ترانسفودر سال گذشته ۳۱۹ دستگاه برای نیروگاه‌های خورشیدی تولید و ۷۰ درصد نیاز بازار داخل را تأمین کرده است. وی افزود: «سیستم یکپارچه‌ای که وندمای است، برای نخستین بار در کشور اجرا شده و قابلیت ساخت سالانه ۲۵۰ مگاوات را دارد. این اقدام به طور چشمگیری از خروج ارز به دلیل خرید جداگانه تجهیزات از منابع خارجی جلوگیری می‌کند.»

مدیرمسئول:

محمدامین ایمانجانی

قائم‌مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سرردبیر:

محمد ذعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱) ۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

۱۱۳۵۶۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ، پلین‌ترلزجمهوری

روی‌روی ساختمان‌پورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم