

گمرک اعلام کرد

جزئیات تعرفه خودروهای وارداتی توسط خارج‌نشینان



دنیای اقتصاد: روز گذشته گمرک ایران جزئیات حقوق ورودی خودروهای وارداتی توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را اعلام کرد. این در حالی است که پیش‌تر در اردیبهشت‌ماه نیز مصوبه

اصلاحی هیات وزیران درباره تعرفه این گروه از واردکنندگان از سوی مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات معاونت برنامه‌ریزی و مقررات سازمان توسعه تجارت ایران ابلاغ شده بود.

براساس مقررات مربوط به واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، حقوق ورودی انواع خودروهای وارداتی تا پایان سال ۱۴۰۵ بر اساس نوع قوای محرکه و حجم موتور تعیین شده است. بر این اساس، حقوق ورودی خودروهای برقی، برافزا، هیبریدی و هیبریدی پلاگین برای ایرانیان مقیم خارج از کشور ۱۰۰ درصد تعیین شده است.

همچنین حقوق ورودی خودروهای بنزینی بر مبنای حجم موتور به این شرح است؛ تعرفه خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی به میزان ۱۱۰ درصد، خودروهای بنزینی با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به میزان ۱۲۰ درصد و تعرفه خودروهای بنزینی با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی به میزان ۱۳۰ درصد تعیین شده است. در ضمن، تعرفه خودروهای بنزینی با حجم موتور ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی به میزان ۱۴۵ درصد و خودروهای بنزینی با حجم موتور بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی به میزان ۱۶۵ درصد تا پایان سال جاری در نظر گرفته شده است.

بنابراین، تعرفه خودروهای برقی و انواع خودروهای هیبریدی برای ایرانیان مقیم خارج از کشور به صورت یکسان و معادل ۱۰۰ درصد تعیین شده است و حقوق ورودی خودروهای بنزینی نیز با افزایش حجم موتور، به صورت پلکانی از ۱۱۰ تا ۱۶۵ درصد افزایش می‌یابد. همچنین، حقوق ورودی خودروهای وارداتی و پسره جانبازان بدون توجه به نوع خودرو، ۵۰ درصد تعیین شده است.

پلاک منطقه آزاد به تهران رسید



فارس: پای پلاک مناطق آزاد به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران باز می‌شود. در همین باره یک عضو شورای شهر تهران می‌گوید که این خودروها تا شعاع مشخصی ترده می‌کنند.

خودروهای وارداتی حمل‌ونقل عمومی با پلاک مناطق آزاد در تهران تردد خواهند کرد. این موضوع را احمد صادقی، رئیس کمیته شفافیت شورای شهر تهران، روز گذشته اعلام کرد. این در حالی است که یک‌ماه قبل اعلام شده بود که با مجوز دولت، منطقه آزاد در محدوده فرودگاه امام خمینی (ره) ایجاد می‌شود. در همین ارتباط، مدیریت شهری اعلام کرد که تصمیم گرفته شده خودروهای حمل‌ونقل عمومی با پلاک مناطق آزاد بتوانند تا شعاع مشخصی در تهران تردد کنند و واردات این خودروها تابع نایع قوانین مناطق آزاد خواهد بود.

در حال حاضر اتوبوس‌ها و واگن‌های مترو باید از گمرک بندرعباس و غیره ترخیص شوند. کیوان عبداللهی، کارشناس حوزه شهری، می‌گوید که مشکل اصلی ترخیص اتوبوس‌ها و واگن‌های مترو، محل جغرافیایی گمرک نیست، بلکه پیچیدگی فرآیندهای اداری، تخصیص ارز و تشریفات گمرکی است.

در عین حال، داوود ترابی، کارشناس گمرک عنوان می‌کند که مشکل کاذب‌سازی نیست، وقتی اتوبوس و واگن باید هزاران کیلومتر دورتر ترخیص شوند، خود مسیر به یک مانع تبدیل می‌شود. منطقه آزاد تهران می‌تواند با کوتاه کردن مسیر ترخیص، کاهش زمان و تسریع ورود ناوگان، این گلوگاه را برطرف کند.

افزایش تولید تسلا در آلمان



ایسنا: شرکت تسلا در آلمان قصد دارد در سال مالی ۲۰۲۶ و همزمان با بهبود تقاضا و افزایش سودآوری، میزان تولید خود را در نزدیکی شهر برلین افزایش دهد، واحد تولیدی تسلا در آلمان در گزارش سالانه ۲۰۲۵ اعلام کرد که حجم تولید در مقایسه با سال گذشته، افزایش قابل‌توجهی خواهد یافت. در این گزارش آمده است؛ انتظار می‌رود تسلا ضمن گسترش فعالیت‌هایش در بازارهای جدید، بیش از ۳۰۰ بازار را تأمین کند.

تسلا اولین سال جاری اعلام کرد؛ قصد دارد تولید در کارخانه گرونهاپده آلمان را به هفت هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو در هفته یا حدود ۲۷۵ هزار دستگاه خودرو در سال افزایش دهد. این شرکت همچنین قصد دارد تولید سلول‌های باتری را نیز گسترش دهد. یکی دیگر از تصمیمات این شرکت ایجاد هزار و ۵۰۰ هشتاد جدید است. تسلا اعلام کرده که قصد دارد کل زنجیره ارزش را -از سلول‌های باتری گرفته تا خودروهای نهایی- در این کارخانه بگنجاند.

تسلا خبر داد: گسترش اقداماتش همچنان تابع شرایط اقتصادی است و در ضمن هشدار داد که افزایش تنش‌های ژئوپلیتیک و اختلالات احتمالی زنجیره تأمین می‌تواند بر چشم‌انداز این شرکت تأثیر بگذارد. همچنین این خودروساز با اشاره به چالش‌های پیش‌روی تولید باتری در اروپا در مقایسه با آمریکا و چین اعلام کرد که برنامه‌های تولید کامل باتری در کارخانه گرونهاپده به شرایط بازار بستگی دارد.

تسلا آلمانی شرکت تسلا خبر داد که با وجود شرایط دشوار بازار، برای سال ۲۰۲۵ سود خالصی معادل ۷۷٫۱ میلیون یورو (۸٫۲ میلیون دلار) برآورده می‌شود که نسبت به سال ۲۰۲۴ حدود ۲۰ میلیون یورو رشد را نشان می‌دهد. بر اساس گزارش دیلی صباح، درآمد تسلا از ۷٫۷ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۴، به ۷٫۱ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۵ و میزان تولید خودرو نیز طی همین مدت، از حدود ۲۱۱ هزار دستگاه، به تقریباً ۲۰۲ هزار دستگاه کاهش یافت. تسلا دلیل اصلی این کاهش را تغییر مدل و عرضه نسخه‌های جدید عنوان کرد و افزود که تولید در مجموع ثابت مانده است. کارخانه گرونهاپده که تنها کارخانه تولیدی تسلا در اروپا محبوب می‌شود، در مارس ۲۰۲۲ افتتاح شد و در حال حاضر مدل وای (Model Y) را تولید می‌کند. در این کارخانه در پایان سال ۲۰۲۵ حدود ۱ هزار نفر از جمله کارکنان موقت، مشغول به کار بودند.

صنعت خودرو در بهار ۱۴۰۵ تنها با افت تولید سه خودرو ساز بزرگ کشور روبه‌رو نبود. بلکه این بار شرکت‌های خصوصی نیز که طی سال‌های اخیر بخش مهمی از تولید خودروهای مونتاژی چینی را بر عهده داشتند، کاهش کیم سابقه‌ای را تجربه کردند. بررسی آمار تولید بهاری بخش خصوصی خودرو و نشان می‌دهد سه خودروساز بزرگ بخش خصوصی یعنی مدیران خودرو، کرمان موتور و بهمن موتور به‌طور متوسط نزدیک به ۷۰ درصد

بررسی آمار تولید خودروسازان خصوصی در سه‌ماه نخست سال، حکایت از افت ۸۷٫۷ درصدی مدیران خودرو، ۶۶ درصدی کرمان موتور و افت ۵۶ درصدی گروه بهمن نسبت به بازه زمانی مشابه سال گذشته دارد. این در حالی است که مجموع تولید این سه شرکت نسبت به بهار سال گذشته به‌طور متوسط حدود ۷۰ درصد کاهش یافته؛ رقمی که در سال‌های اخیر سابقه نداشته است. این کاهش در شرایطی رخ داده که بازار خودروهای مونتاژی با وجود رشد قیمت محصولات این دست از خودروسازان، همچنان با تقاضای بالا روبه‌رو است. آنچه مشخص است قیمت بسیاری از محصولات بخش خصوصی طی ماه‌های اخیر افزایش یافته و همان‌طور که عنوان شد همچنان برای ایلها تقاضا وجود دارد. بنابراین ریشه افت تولید را باید در سمت‌عرضه جست‌وجو کرد؛ جایی که تأمین قطعات، تخصیص ارز و محدودیت‌های تجاری به گلوگاه تولید تبدیل شده‌اند. از سوی دیگر تبعات اختلال در تأمین قطعات تنها به خطوط تولید محدود نمانده و اکنون به بازار خدمات پس از فروش نیز سرایت کرده است. هم‌زمان با کاهش ورود قطعات منفصله به کشور، تأمین قطعات بدکی خودروهای مونتاژی نیز با دشواری‌های فزاینده‌ای روبه‌رو شده؛ موضوعی که نارضایتی بسیاری از مالکان این خودروها را به دنبال داشته است. گزارش‌های میدانی و مراجعات مشتریان به شبکه خدمات پس از فروش نشان می‌دهد زمان انتظار برای تأمین برخی قطعات مصرفی و به‌ویژه قطعات بدنه و مجموعه‌های فنی افزایش یافته و در برخی موارد، خودروها هفته‌ها و حتی ماه‌ها در تعمیرگاه‌ها متوقف مانده‌اند.

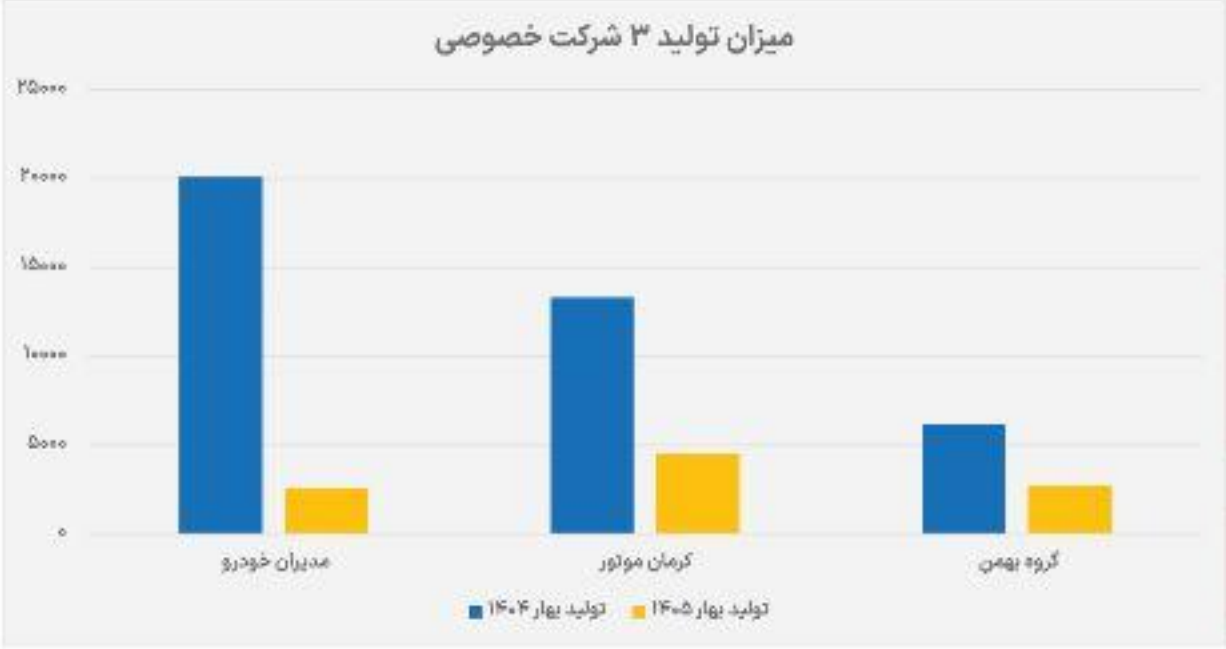
این وضعیت از آن جهت اهمیت دارد که مدل کسب‌وکار مونتاژکاران، همان‌گونه که در بخش تولید به واردات قطعات وابسته است، در حوزه خدمات پس از فروش نیز بر استمرار همین زنجیره تأمین استوار است. بنابراین هرگونه وقفه در ورود قطعات، تنها به کاهش تیراژ تولید منجر نمی‌شود، بلکه بازار قطعات بدکی را نیز با کمبود مواجه می‌کند و هزینه نگهداری خودرو را برای مصرف‌کنندگان افزایش می‌دهد.

به این ترتیب، بحران تأمین ارز و اختلالات ناشی از جنگ، اکنون دو حلقه از زنجیره صنعت خودرو را همزمان تحت‌تأثیر قرار داده است؛ از یک‌سو خطوط تولید مونتاژکاران با کمبود قطعات روبه‌رو شده و از سوی دیگر، بازار خدمات پس از فروش نیز با کاهش عرضه قطعات بدکی دست‌وپنجه نرم می‌کند. استمرار این روند می‌تواند علاوه بر کاهش بیشتر تولید، اعتماد مصرف‌کنندگان به خودروهای مونتاژی را نیز تحت‌تأثیر قرار دهد؛ زیرا یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های خریداران، اطمینان از دسترسی به قطعات و خدمات پس از فروش در سال‌های پربهررداری از خودرو است. اگر کمبود قطعه از کارخانه تولید نخواهد بود، بلکه حفظ رضایت مشتریان و اعتبار برند‌های عرضه‌شده در بازار ایران نیز با مخاطره جدی مواجه خواهد شد. از سوی دیگر وابستگی بالای خودروسازان خصوصی به واردات قطعات سبب شده است این شرکت‌ها بیش از سایر تولیدکنندگان از محدودیت‌های ارزی و تجاری آسیب ببینند.

افت ۷۰ درصدی تولید سه شرکت خصوصی بزرگ خودرو در بهار ۱۴۰۵ بررسی شد

شوک تولید در مونتاژی‌ها

از تولید خود را نسبت به مدت مشابه سال گذشته از دست داده‌اند؛ افتی که نه‌از کاهش تقاضا، بلکه پیش از هر چیز از محدودیت در تأمین قطعات و تشدید بحران ارزی و جنگ ناشی می‌شود. این وضعیت نشان می‌دهد اگرچه مدل کسب‌وکار خودروسازان مونتاژی همواره واردات قطعات و مونتاژ داخل استوار بوده، اما در شرایطی که دسترسی به ارز و نقل‌وانتقال مالی با اختلال جدی روبه‌رو شود، همین مدل نیز با بحران جدی مواجه خواهد شد.



برخلاف ایران خودرو و سایپا که طی سال‌های گذشته بخشی از زنجیره تأمین خود را در داخل کشور توسعه داده‌اند، بخش عمده تولید مونتاژکاران بر پایه واردات قطعات منفصله (CKD) استوار است. در چنین شرایطی، هرگونه وقفه در تخصیص ارز، انتقال پول یا ورود قطعات، مستقیماً ظرفیت تولید این شرکت‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد و حتی می‌تواند به توقف خطوط مونتاژ منجر شود.

در این میان، گفته می‌شود برخی از مونتاژکاران بزرگ طی سال‌های گذشته بخشی از نیاز ارزی خود برای واردات قطعات را از طریق سازوکارهای تهاوری و اکتا به منابع حاصل از صادرات نفت تأمین می‌کردند. با این حال، تحولات اخیر منطقه، افزایش

ریسک‌های حمل‌ونقل دریایی و محدودیت‌های ایجادشده در مسیرهای تجاری، این شمیوه تأمین را نیز با اختلال مواجه کرده است. هرچند جزئیات این سازوکارها به‌طور رسمی اعلام نشده، اما افت شدید تولید برخی شرکت‌های بزرگ مونتاژی نشان می‌دهد مسیر تأمین قطعات نسبت به گذشته با موانع جدی‌تری روبه‌رو شده است. در نتیجه، مونتاژکاران امروز هم‌زمان از دو گلوگاه آسیب می‌بینند؛ از یک‌سو دسترسی به منابع ارزی محدودتر شده و از سوی دیگر، فرآیند انتقال پول، حمل‌ونقل و ورود قطعات نیز زمان‌برتر و پرهزینه‌تر از گذشته شده است. حاصل این شرایط، کاهش ورود قطعات به خطوط تولید، افت محسوس تیراژ و افزایش فاصله میان عرضه و تقاضا در بازار خودروهای مونتاژی است.



حاجی‌زاده از ورود ۷۵ هزار دستگاه خودرو در سال گذشته به کشور خبر می‌دهد و انتظار رکورد واردات در سال جاری را دارد که طبق آیین‌نامه واردات خودروی سواری که در اواسط خردادماه سال گذشته ابلاغ شد، در چند نوبت نیز پوره اصلاح قرار گرفت؛ دولت واردات ۹۰ هزار دستگاه خودروی سواری را در سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی کرده بود.

افزون بر فاصله معنادار آمار واردات با اهداف تعیین‌شده در آیین‌نامه، نگرانی فعالان بازار نسبت به تأمین ارز، ترخیص و ورود خودروهای ثبت‌سفارش‌شده نیز بر ابهام‌های موجود سایه انداخته است؛ ابهام‌هایی که می‌تواند روند واردات خودرو در سال جاری را نیز، همانند سال‌های گذشته، با چالش مواجه کند. در همین فضای ابهام و بی‌اتکلیفی

ناشی از ناآلوم بودن سرنوشت ۸۰ هزار دستگاه خودرو، شنیده‌ها حکایت از این دارد که تعدادی از شرکت‌ها برنامه مشخصی برای عرضه خودرو ندارند. در توضیح چنین شرایطی، فعالان بازار می‌گویند وقتی چشم‌انداز عرضه یک کالایی با ابهام روبه‌رو می‌شود، نتیجه آن آه گرفتن انتقارات تهرمی خواهد بود؛ حتی اگر بازار در کوتاه‌مدت با کمبود واقعی مواجه نشود. بنابراین به نظر می‌رسد بازار خودروهای وارداتی نیز در چنین اامی گرفتار شده؛ به تعبیری ساده‌تر وقتی اعتماد خریداران خودروهای وارداتی به تداوم و نظم عرضه به تدریج کم می‌شود، برای حفظ ارزش دارایی‌های خود به خرید هجوم می‌آورند. رفتاری که در نتیجه آن یک تقاضای کاذب در بازار شکل می‌گیرد و قیمت‌ها را فراتر از نرخ واقعی سوق می‌دهد. با این حال، مدیرکل دفتر خودرو وزارت صمت با وجود مشکلات متعدد بر سر راه واردات مانند حملات سایبری به

گمرک جمهوری اسلامی ایران

آگهی مناقصه عمومی

شماره: ۳۱۰۵۱۰۱

شرکت ملی صنایع مس ایران با عنوان مناقصه گذار در نظر دارد پروژه "فنس کشی اطراف کارخانه‌های فاز ۲ و ۱ تبلیغ برای برقراری اقدامات حفاظتی و امنیتی در مجتمع مس سونگون" را به شرکت‌ها یا موسسات واجد صلاحیت واگذار نماید. مقتضی است جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت‌های رسمی این شرکت به شرح ذیل مراجعه نمایید.

www.nicico.com

www.dargah.nicico.com

www.azarbajjan.nicico.com

گمرک جمهوری اسلامی ایران

آگهی مناقصه

شماره: ۴۱۰۵۱۱۳

شرکت ملی صنایع مس ایران با عنوان مناقصه گذار در نظر دارد پروژه "پیاده‌سازی و استقرار پلتفرم مدیریت داده‌های صنعتی و مرکز جامع مانیتورینگ (MES) به‌صورت EPC"، را به شرکت‌ها یا موسسات واجد صلاحیت واگذار نماید. مقتضی است جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب‌سایت‌های رسمی این شرکت به شرح ذیل مراجعه نمایید.

www.nicico.com

www.dargah.nicico.com

www.shahrbabak.nicico.com

گمرک جمهوری اسلامی ایران

سازمان آگاه‌ها

۰۲۱-۸۹۰۵۱ (خط ویژه)

sazman.agahi@den.ir

دنیای اقتصاد