

شرایط فروش



شرایط فروش هاوال H۶ اعلام شد

شرکت بی‌ام کارز شرایط فروش هاوال H۶ ویژه خرداد ۱۴۰۴ و تحویل مرداد ۱۴۰۴ را اعلام کرد. براساس بخشنامه شرکت بی‌ام کارز که برای خودروی هاوال HEV H۶ صادر شده است، ثبت‌نام این خودرو از روز چهارشنبه آغاز می‌شود. طرح ثبت‌نام خودروی هاوال HEV H۶ از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۲۱ خرداد آغاز و تا ساعت ۱۶ داشت. خودروی هاوال HEV H۶ در این طرح با قیمت جدید ۲ میلیارد و ۵۰۲ میلیون و ۴۷۵ هزار تومان و رنگ سفید، خاکستری و آبی با مدل ۲۰۲۵ به خریداران عرضه خواهد شد. تریم داخلی نیز با رنگ مشکی و خاکستری خواهد بود. زمان تحویل خودرو نیز هفته دوم مرداد ۱۴۰۴ اعلام شده و سود مشارکت ۱۷.۵ درصدی و جریمه تأخیر ۲.۵ درصدی نیز به خریداران تعلق می‌گیرد.

متقاضیان خرید خودرو می‌توانند به وبسایت bahman.iranecar.com/bmcars مراجعه کنند.

ماشین وارداتی

مزدا-EZ-6؛ سدان جدید و پاک با طراحی اسپرت

اردیبهشت‌ماه امسال بود که یکی از شرکت‌های باسابقه وارداتی که پیش از این مزدا ۳ پریمیوم ادیشن و مزدا CX-۵ را وارد بازار کرده بود از واردات مزدا EZ-6 خبرداد.



مزدا-EZ-6 جدیدترین سدان کمپانی ژاپنی مزدا است که سال ۲۰۲۴ معرفی شد و در دو نسخه برقی و هیبرید عرضه شد. مزدا-EZ-6 در جایگاه یک سدان لیفت بک با فرم خمیده سقف، در جزئیات همچون طراحی چراغ‌ها به‌عنوان محصولی از مزدا قابل شناسایی است، اما در تاسیسات کلی بدنه، به چانگان دیپال S۱۰۳ شباهت دارد. یکی ازاین نسخه‌ها، تماماً برقی است. در این نسخه، یک موتور برقی ۲۵۵ اسب‌بخاری محور عقب را به حرکت درمی‌آورد و گشتاور آن نیز ۳۲۰ نیوتن‌متر است. نسخه بعدی، درواقع هیبرید بوده و یک موتور بنزینی ۱.۵ لیتری به‌عنوان ژنراتور در آن عمل می‌کند. یک موتوربرقی ۲۱۵ اسب‌بخاری نیز برای این نسخه تعبیه شده است. قیمت این خودرو در بازار جهانی حدوداً ۲۵ هزار دلار است که تخمین زده می‌شود در ایران حدوداً ۲.۵ تا ۳ میلیارد تومان قیمت‌گذاری شود.

بازار خودرو

افزایش قیمت مونتازای‌ها

بازار خودرو که در هفته‌های اخیر در وضعیت رکود نسبی به‌سر می‌برد در دومین روز کاری هفته دستخوش تغییرات قابل توجهی شد. سایناS اتوماتیک مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۲۵ میلیون تومانی نسبت به روز قبلیش به ۶۵۰ میلیون تومان رسید. پژو پارس صفر XU۷P مدل ۱۴۰۳ با افزایش ۱۰ میلیون تومانی ۸۶۰ میلیون تومان قیمت خورد. شاهین پلاس اتوماتیک AT۶ بدون تغییر قیمت همچنان یک میلیارد و ۲۴۵ میلیون تومان معامله شد. رانا پلاس مدل ۱۴۰۳ با کاهش ۳۰ میلیون تومانی ۷۷۰ میلیون تومان قیمت خورد.

قیمت خودروهای مونتازی

ام‌وی‌ام PRO X۲۲ دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۵۰ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان رسید. ریسپکت پرایم تیپ ۲ مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۵۰ میلیون تومانی یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت خورد. اینرودز C۳۵ مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۲۰ میلیون تومانی ۸۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شد. تیگراک C۳۵ مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۳۰ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.

قیمت خودروهای وارداتی



ام‌جی‌۵، ۱.۵ لیتر مدل ۲۰۲۴ در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی با قیمت دو میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان و در بازار آزاد با افزایش ۱۰۰ میلیون تومانی به دو میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. قیمت بازار آزاد این خودرو از سامانه کمتر است. هیوندای توسان ۲.۰ لیتر در سامانه با قیمت ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و در بازار آزاد بدون تغییر نسبت به روز قبلیش همچنان ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان معامله شد.

سید حامد عاملی، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صنعت در گفت‌وگو با «ایران»:

هرگونه افزایش سرخود قیمت تخلف است

نامه‌نگاری دو غول جاده مخصوص برای گرفتن مجوز افزایش قیمت خودرو

گزارش

سارا غضنفری

دبیر گروه خودرو

در چند روز اخیر ماجرای افزایش قیمت خودرو که توسط ایران‌خودرو آغاز شد حالا حکایت همان گوله برفی است که تبدیل به بهمن شده است. اول ایران‌خودرو اعلام کرد چرا لیست قیمت‌های جدید که شامل افزایش قیمت می‌شود و سازمان حمایت باید به وزارت صمت اعلام می‌کند؛ به ما ابلاغ نمی‌شود. بعد از آن هم ایران‌خودرو گفت می‌خواهیم تولیدات‌مان را در بورس کالا به فروش برسانیم. از سوی دیگر، حتی اعلام شد اگر لیست قیمت‌ها اعلام نشود توقف فروش خواهیم داشت. همین موضوع باعث شد وزارت صمت، سازمان حمایت و شورای رقابت ساکت نمانده و اعلام کنند این اقدامات ایران‌خودرو غیرقانونی است. حق نداشتن جولی فروش را بگیرند و فروش خودرو در بورس کالا هم فعلاً مجوز ندارد. صبح یکشنبه دو خودروساز جاده مخصوص یعنی ایران‌خودرو و سایپا با ارسال مکاتبات رسمی به مراجع ذی‌ربط، خواستار بازنگری در قیمت محصولات خود شده‌اند. در نامه ایران‌خودرو به سازمان بورس آمده است: «با وجود ارسال نرخ‌نامه فروش محصولات توسط سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و وزارت صمت، معدن و تجارت، تاکنون نرخ‌ها از سوی وزارتخانه ابلاغ نشده است.» سایپا نیز در نامه‌ای

مشابه اعلام کرده که «مستندات و پیشنهادهای لازم برای اصلاح و به‌روزرسانی نرخ فروش محصولات خود را به مراجع ذی‌صلاح ارسال کرده و پیگیری‌های مربوطه به‌صورت مستمر در حال انجام است.»

پاسخ وزارت صمت به این اقدامات «سید حامد عاملی»، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، معدن و تجارت در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه ایران، در پاسخ به این اقدامات دوخودروساز گفت: «دستورالعمل، قانون و اقدامات شورای رقابت مشخص است. این موضوع که اعلام می‌کنند وزارت صمت و سازمان حمایت سر موقع قیمت‌ها را اعلام نمی‌کنند؛ مگر در دستورالعمل زمان اعلام شده است؟! سازمان حمایت قیمت را باید اعلام کند و وزارت صمت را لحاظ انطباق با دستورالعمل باید قیمت را بررسی کند بعد هم قیمت اعلام می‌شود. مگر زمان برای اعلام قیمت داده شده است؟ یا به ارکان اصلی هیأت مدیره شرکت‌های خودروسازی اختیار داده شده است که سرخود اقدام کنند؟ ما اعلام کردیم تأخر خردآمده پیگیر هستیم تا شرایط را درباره قیمت خودرو تعیین تکلیف بکنیم. چون وزارت صمت مسئول تنظیم بازار خودرو نیز هست از سوی دیگر نفع مصرف‌کننده را نیز باید در نظر بگیریم.» معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، معدن و تجارت افزود: «وظیفه ما نیست هر زمان خودروساز درخواست داد ما هم اطاعت کنیم. این مسیر درستی برای پیگیری این امور نیست. چیزی



معاون صنایع

ماشین‌آلات

و تجهیزات

وزارت صنعت،

معدن و

تجارت؛

این موضوع که

اعلام می‌کنند

وزارت صمت

و سازمان

حمایت

سر موقع

قیمت‌ها

را اعلام

نمی‌کنند؛

مگر در

دستورالعمل

زمان اعلام

شده است؟!

که به صلاح مردم است ما باید تأیید کنیم. درباره بورس کالا نیز باید گفت؛ یکی از راهکارهای فروش، عرضه در بورس کالا است. بحث فروش خودرو در بورس این است که نه شورای رقابت و نه وزارت صمت موافق است و دلایل هم این است؛ رفتن خودرو به بورس باعث افزایش قیمت خواهد شد و به نفع جامعه، مصرف‌کننده و مردم نیست.» براساس اطلاعاتی که به دست روزنامه ایران رسیده طبق دستورالعمل تنظیم بازار خودرو هیچ نهادی بجز سازمان حمایت وزارت صمت حق قیمت‌گذاری ندارد. هرگونه افزایش خودسرانه قیمت‌ها یا محدودیت تولید و عرضه محصولات باعث اختلال در بازار خواهد شد و تخلف محسوب می‌شود.

واکنش سازمان حمایت به اقدام دوخودروساز

رئیس سازمان حمایت اعلام

کرد: ایران‌خودرو اگر بدون مجوز وزارت صنعت افزایش قیمت بدهد مصداق گران‌فروشی است. حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت با حضور در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر سیما که به موضوع افزایش قیمت خودرو می‌پرداخت، با اعلام اینکه ایران‌خودرو اگر بدون مجوز وزارت صنعت افزایش قیمت بدهد مصداق گران‌فروشی است، گفت: «در دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو عنوان نشده اگر روند بررسی اطلاعات خودروسازان زمان بر بود آنها خود تغییر قیمت را لحاظ کنند. من تأکید می‌کنم که شورای رقابت باید این موضوع را ابلاغ کند و مسئولیت تنظیم بازار خودرو به وزارت صمت واگذار شده است. تمام موضوعات مربوط به خودروسازان در وزارت صمت وجود دارد، از ارزی که می‌گیرند تا مسائل مربوط به قطعات و اسانر تولید آنها. شاید در وزارت صمت نیاز است که بررسی‌های کارشناسی بیشتری



سید حامد عاملی

انجام شود.» سازمان حمایت نیز در پاسخ به روزنامه ایران تأکید کرد: «ما اعلام کرده‌ایم که اگر وزارت صمت قیمت‌ها را اعلام نمی‌کند باید شرایط اقتصادی، اجتماعی و سایر موارد را در جامعه بسنجد.»

صف‌کشی برای افزایش قیمت

از نظر تولیدکنندگان، افزایش هزینه‌های نهاده‌های تولید (از جمله داخلی‌سازی صورت گرفته، بسیاری از قطعات هنوز از کشورهای دیگر تأمین می‌شوند. تحریم‌ها، نوسانات ارزی، محدودیت‌های بانکی و موانع واردات رسمی، همگی دست به دست هم داده‌اند تا واردات قطعه با مشکل مواجه شود. در این میان، واردکنندگان رسمی با بورورکسی‌های طاقت‌فرسا روبه‌رو هستند و بازار سیاه، با سوءاستفاده از نیاز مصرف‌کنندگان، قطعات را با قیمت‌های چند برابر عرضه می‌کند. از سوی دیگر، تولیدکنندگان داخلی نیز با مشکلات عدیده‌ای دست‌وپنجه نرم می‌کنند. کمبود مواد اولیه، فرسودگی تجهیزات صنعتی، نبود فناوری‌های به‌روز و گاه نبود استانداردهای مشخص در تولید، موجب شده قطعات داخلی نتوانند پاسخگوی کامل نیاز بازار باشند. مصرف‌کننده نیز که به کیفیت برخی از تولیدات داخلی بی‌اعتماد است، ترجیح می‌دهد ریسک نکند و به دنبال نمونه خارجی هرچند گران‌تر برود. تأثیر این بحران تنها به فرد مالک خودرو محدود نمی‌شود. رانندگان تاکسی، خودروهای حمل‌ونقل عمومی و حتی سرویس‌های مدارس نیز از این مشکل آسیب می‌بینند. فرسودگی خودروها به دلیل تعویق در تعمیرات، خرابات جانی و مالی را افزایش می‌دهد. در واقع، کمبود قطعه نه‌فقط یک مسأله اقتصادی، بلکه یک چالش اجتماعی و حتی ایمنی است.

چه باید کرد؟ بدون تردید، حل این مشکل نیازمند نگاه جامع و سیاست‌گذاری بلندمدت است. توسعه تولید داخلی، بدون شعار کردن آن و با سرمایه‌گذاری واقعی در فناوری و کیفیت، می‌تواند یکی از راه‌حل‌ها باشد. تسهیل واردات رسمی قطعات تا زمان رسیدن به خودکفایی، شفاف‌سازی سازوکار قیمت‌گذاری، مقابله با دلالی و ایجاد سامانه‌های یکپارچه برای رهگیری و توزیع قطعه از دیگر اقداماتی است که می‌تواند گره از این بحران بگشاید. فراموش نکنیم که صنت خودرو، با همه گاستی‌ها و نقدهایی که به آن وارد است، بخش مهمی از زیربنای اقتصادی کشور است. بحران در قطعه، یعنی اختلال در حرکت و تا زمانی که این چرخ از حرکت بازماند، نه اقتصاد به رونق می‌رسد و نه اعتماد عمومی بهبود می‌یابد. اکنون زمان آن رسیده که این بحران خاموش را جدی بگیریم. کمبود قطعه در بازار خودروهای مونتاژی نیز به چشم می‌خورد. همین موضوع باعث شده تا شاهد خدمات پس از فروش ضعیف و نارضایتی مصرف‌کنندگان باشیم. از سوی دیگر، عدم تأمین قطعات خودروهای چینی به این داستان دامن زده است.

فرصتی مناسب برای علاقه‌مندان به این مدل محبوب خواهد بود.

تاریخچه موستانگ نسل

هفتم در ایران

موستانگ نسل هفتم از سال ۱۴۰۲ (۲۰۲۴) وارد بازار خودروی ایران شد و به سرعت توجه علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت را جلب کرد. این نسل با طراحی مدرن و فناوری‌های پیشرفته، به‌عنوان نمادی از قدرت و زیبایی شناخته می‌شود که در ایران نیز طرفداران خاص خود را دارد.



شده که زیبایی این کابین نوستالژیک را دوچندان کرده است.

گزینه‌های جدید موستانگ ۲۰۲۶

برای موستانگ ۲۰۲۶، گزینه‌های جدیدی برای رنگ کمریند ایمنی ارائه شده است که شامل نارنجی بین‌المللی (International Orange)، آبی پرایم (Prime Blue) و مشکی با نوار قرمز می‌شود. این گزینه‌ها برای تمامی مدل‌های موستانگ

تارا V4؛ سدان خانوادگی

تارا V۴، نسخه‌ای جدید و به‌روز از خودروی تارا اتوماتیک V۲ است که توسط ایران‌خودرو توسعه یافته است. تا امروز، ۴ نسخه از این خودرو به بازار عرضه شده که تارا V۴ جدیدترین آنهاست. این خودرو از یک موتور ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی، ۴ سیلندر و ۱۶ سوپاپ بهره‌مند است که ۱۱۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۴ نیوتن‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. بیشترین تفاوت تپ جدید با تیپ قبلی تارا مربوط به امکانات رفاهی است و از نظر طراحی ظاهری، این مدل به نسخه‌های قبلی خود وفادار مانده و تغییرات اندکی در بخش طراحی بیرونی نسبت به آنها مشاهده می‌شود. در تیپ V۴ سنسور پارک در زیر سپر عقب قرار دارد که با آوردن پا به زیر سپر و تشخیص سنسور، در صندوق باز یا بسته می‌شود. همچنین در این خودرو برای اولین بار شاهد امکان برقراری تصاس اضطراری (SOS) هستیم. قیمت کارخانه‌ای تارا V۴ مدل ۱۴۰۴ برابر با ۹۱۱ میلیون تومان است. در حالی که قیمت آن در بازار آزاد به یک میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان رسیده است.

پیشنهاد خودرو

نیم کلاچ

کمبود قطعه

بحران خاموش صنعت خودرو

گروه خودرو/ در سال‌های اخیر، مسأله کمبود قطعه در بازار تعمیر خودرو به یکی از دغدغه‌های اصلی صاحبان خودرو، تعمیرکاران و حتی فعالان صنعت خودرو بدل شده است. این کمبود نه‌تنها زندگی روزمره مردم را تحت تأثیر قرار داده، بلکه نشانه‌ای از عمق مشکلات ساختاری در زنجیره تأمین و سیاست‌گذاری صنعتی کشور است. کافی است سری به یکی از تعمیرگاه‌های شهر بزنیم یا پای صحبت چند راننده تاکسی بنشینیم تا متوجه شویم این مسأله به چه اندازه گسترده و همه‌گیر شده است. در گذشته، تأمین قطعات خودرو گرچه چالش‌هایی داشت، اما تا این اندازه دردرسراز نبود. امروز اما، صاحبان خودرو برای تهیه قطعاتی ساده مانند لنت ترمز،

سنسور دما یا حتی یک آینه جانبی، گاه باید روزها و حتی هفته‌ها منتظر بمانند. این تأخیرها هزینه‌بر است؛ هم از نظر مالی و هم از نظر زمانی. چند ساعت تعمیر شوند، حالا روزها در صف تعمیر باقی می‌مانند. یکی از دلایل اصلی این بحران، وابستگی شدید بازار خودرو ایران به واردات قطعات است. با وجود تلاش‌هایی که برای داخلی‌سازی صورت گرفته، بسیاری از قطعات هنوز از کشورهای دیگر تأمین می‌شوند. تحریم‌ها، نوسانات ارزی، محدودیت‌های بانکی و موانع واردات رسمی، همگی دست به دست هم داده‌اند تا واردات قطعه با مشکل مواجه شود. در این میان، واردکنندگان رسمی با بورورکسی‌های طاقت‌فرسا روبه‌رو هستند و بازار سیاه، با سوءاستفاده از نیاز مصرف‌کنندگان، قطعات را با قیمت‌های چند برابر عرضه می‌کند. از سوی دیگر، تولیدکنندگان داخلی نیز با مشکلات عدیده‌ای دست‌وپنجه نرم می‌کنند. کمبود مواد اولیه، فرسودگی تجهیزات صنعتی، نبود فناوری‌های به‌روز و گاه نبود استانداردهای مشخص در تولید، موجب شده قطعات داخلی نتوانند پاسخگوی کامل نیاز بازار باشند. مصرف‌کننده نیز که به کیفیت برخی از تولیدات داخلی بی‌اعتماد است، ترجیح می‌دهد ریسک نکند و به دنبال نمونه خارجی هرچند گران‌تر برود. تأثیر این بحران تنها به فرد مالک خودرو محدود نمی‌شود. رانندگان تاکسی، خودروهای حمل‌ونقل عمومی و حتی سرویس‌های مدارس نیز از این مشکل آسیب می‌بینند. فرسودگی خودروها به دلیل تعویق در تعمیرات، خرابات جانی و مالی را افزایش می‌دهد. در واقع، کمبود قطعه نه‌فقط یک مسأله اقتصادی، بلکه یک چالش اجتماعی و حتی ایمنی است.

چه باید کرد؟ بدون تردید، حل این مشکل نیازمند نگاه جامع و سیاست‌گذاری بلندمدت است. توسعه تولید داخلی، بدون شعار کردن آن و با سرمایه‌گذاری واقعی در فناوری و کیفیت، می‌تواند یکی از راه‌حل‌ها باشد. تسهیل واردات رسمی قطعات تا زمان رسیدن به خودکفایی، شفاف‌سازی سازوکار قیمت‌گذاری، مقابله با دلالی و ایجاد سامانه‌های یکپارچه برای رهگیری و توزیع قطعه از دیگر اقداماتی است که می‌تواند گره از این بحران بگشاید. فراموش نکنیم که صنت خودرو، با همه گاستی‌ها و نقدهایی که به آن وارد است، بخش مهمی از زیربنای اقتصادی کشور است. بحران در قطعه، یعنی اختلال در حرکت و تا زمانی که این چرخ از حرکت بازماند، نه اقتصاد به رونق می‌رسد و نه اعتماد عمومی بهبود می‌یابد. اکنون زمان آن رسیده که این بحران خاموش را جدی بگیریم. کمبود قطعه در بازار خودروهای مونتاژی نیز به چشم می‌خورد. همین موضوع باعث شده تا شاهد خدمات پس از فروش ضعیف و نارضایتی مصرف‌کنندگان باشیم. از سوی دیگر، عدم تأمین قطعات خودروهای چینی به این داستان دامن زده است.

فرصتی مناسب برای علاقه‌مندان به این مدل محبوب خواهد بود.

تاریخچه موستانگ نسل

هفتم در ایران

موستانگ نسل هفتم از سال ۱۴۰۲ (۲۰۲۴) وارد بازار خودروی ایران شد و به سرعت توجه علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت را جلب کرد. این نسل با طراحی مدرن و فناوری‌های پیشرفته، به‌عنوان نمادی از قدرت و زیبایی شناخته می‌شود که در ایران نیز طرفداران خاص خود را دارد.

