

خودروسازان ملاحظات اقتصادی و اجتماعی وزارت صمت برای تعیین نحوه قیمت‌گذاری را در نظر بگیرند

تعمیق رکود با افزایش قیمت

همزمان با حذف قیمت‌گذاری دستوری باید ۴ گام در دستور کار قرار گیرد

گزارش

سارا غنصفری

دبیر گروه خودرو

بی‌شک تئیر اصلی اخبار خودرو در این روزها، داستان افزایش قیمت خودرو است که خودروسازان از آن تحت عنوان اصلاح قیمت یاد می‌کنند. کشمکش میان چند ضلع بالا گرفته است؛ یک طرف وزارت صمت، شورای رقابت و سازمان حمایت هستند و در سمت دیگر دو خودروساز داخلی (ایران خودرو و سایپا) ایستاده‌اند. تکلیف سازمان بورس هم در این میان چندان شفاف نیست. ایران خودرو بعد از حواشی بسیار مراحل خصوصی‌سازی را طی کرده و قرار بود به بهبود شرایط این شرکت بپردازد اما حالا بر اصلاح قیمت‌ها (شما بخوانید افزایش قیمت) اصرار دارد تا جایی که قائم‌مقام مدیرعامل این شرکت در اظهاراتی صریح اعلام کرده که روزهان حدود ۲۰۰ میلیارد تومان زیان جدید تولید می‌کند و در صورت عدم اصلاح بموقع قیمت‌ها، از ظرفیت‌های قانونی برای احقاق حقوق سهامداران استفاده خواهد کرد.

پاسخ شورای رقابت

سخنگوی شورای رقابت اما با تأکید بر اینکه ایران خودرو مجاز به اعلام مستقل قیمت محصولات خود نیست، اعلام کرد: «عرضه خودروهای این شرکت در بورس کالا نیز خلاف مقررات است و بدون تردید با آن برخورد خواهد شد.» سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی

شورای رقابت در مورد بحث اعلام قیمت‌های جدید خودرو و اینکه آیا شرکت خودروساز سرخود می‌تواند قیمت‌های جدید برای محصولات خود اعلام کند، گفت: «به صراحت در مصوبه ۵۴۲ و اصلاحات بعدی آن، فرآیند کارشناسی و کشف قیمت و ابلاغ قیمت آمده است و عدول از آن تخلف محسوب می‌شود. آن فرآیند باید طی شود و توسط تنظیم‌گر قنی که وزارت صمت است، این قیمت‌ها به خودروسازها ابلاغ شود.»

خصوصی‌سازی جواب‌نداد

حواشی بسیاری پیرامون خصوصی‌سازی ایران خودرو وجود داشت. سهامداران آن اعلام می‌کردند اگر مدیریت این شرکت به بخش خصوصی برسد تمام مشکلات این خودروساز بزرگ را حل خواهند کرد؛ اما حالا به جای حرکت در مسیر حل مشکلات کار این خودرو ساز به صف‌کشی برابر دولت و تحت فشار قرار دادن وزارت صمت برای اعلام قیمت‌های جدید رسیده است. فرامرز شهنسوزی، نماینده مجلس به شفقنا درباره این رفتارها می‌گوید: «خصوصی‌سازی ایران خودرو باید منجر به افزایش تولید و بهبود خدمات می‌شد، اما متأسفانه شاهد تصمیمات معکوس هستیم. توقف عرضه خودرو در شرایط کنونی کاملاً غیرمنطقی است و به اشتفتگی بازار دامن می‌زند. این اقدام می‌تواند به رشد قیمت‌ها در بازار ثانویه و افزایش فعالیت دلان منجر شود. متأسفانه شاهد هستیم خودرو به کالایی لوکس تبدیل شده که تنها عده‌ای خاص قادر به خرید آن هستند. گروهی سودجو با احتکار



وزارت صمت دوره اتایک اگر بتواند ماجرای قیمت‌گذاری دستوری را در حوزه خودرو یک‌بار برای همیشه تمام کند؛ می‌تواند نام خود را به عنوان وزیر موفق ثبت کند

و دیوی خودروها، بازار را به آشوب کشانده‌اند. درحالی‌که بسیاری از خانواده‌ها سال‌هاست در نوبت خرید خودرو هستند، دلالت‌ها سوءاستفاده از این شرایط به ثروت‌اندوزی مشغول‌اند. طبق قانون، خودروسازان موظف به پاسخگویی به نیازهای جامعه هستند. ما بارها بر ضرورت شفاف‌سازی در توزیع خودرو تأکید کرده‌ایم. بنابراین در صورت تداوم این روند، مجلس از تمام ابزارهای نظارتی خود استفاده خواهد کرد.»

چرا خودروسازان به دولت فشار می‌آورند؟

وزارت صمت نه فقط وظیفه اصلاح قیمت و اعلام آن را با نظر سازمان حمایت برعهده دارد بلکه وظیفه رعایت حقوق مصرف‌کننده نیز با این وزارتخانه است. مشخص نیست چه دست‌های پنهانی تصمیم گرفته‌اند در شرایطی که مردم از لحاظ اقتصادی و اجتماعی تحت فشار هستند؛ وزارتخانه

را مجبور به اعلام قیمت‌های جدید کنند. حتماً که وزارت صمت اگر تعلق در اعلام قیمت‌های جدید دارد، محذورت‌هایی در کار است. وقتی با همین شرایط پیش فروش و اقساطی باز هم مردم قدرت خرید خودرو ندارند چه اصراری به افزایش قیمت وجود دارد؟ آن‌هم در شرایطی که هیچ خبری از بهبود و ارتقای کیفیت هم نیست. استتلال خودروسازان این است که دستمزدها افزایش یافته، قیمت فولاد گران شده و نرخ ارز بالا رفته است اما قیمت محصولات ما تغییری نداشته. از سمت دیگر، کارشناسان معتقدند در بازار را کد خودرو افزایش قیمت چه توجیهی دارد؟ مگر خریدار واقعی در این بازاری می‌تواند خرید کند؟ این افزایش قیمت و فاصله قیمتی بین بازار و کارخانه فقط به نفع واسطه‌ها است.

دولت قیمت‌گذاری دستوری را بردارد

برخی کارشناسان هم معتقدند در وزارت



نظر: فریاد اقتصاد

صمت دوره اتایک اگر بتواند ماجرای قیمت‌گذاری دستوری را در حوزه خودرو یک‌بار برای همیشه تمام کند؛ می‌تواند نام خود را به عنوان وزیر موفق ثبت کند. قیمت‌گذاری دستوری باعث شده تا این کشمکش‌ها به وجود باید. کما اینکه خود دولت هم تمایل به برداشتن قیمت‌گذاری دستوری حداقل در حوزه خودرو دارد. اما حذف قیمت دستوری راهکارها و اقدامات همزمانی را نیز می‌طلبد که نه خودروساز و نه مصرف‌کننده زیان ببینند؛

✓ تعیین سقف برای افزایش قیمت‌ها
✓ شفاف‌سازی سامانه‌های فروش
✓ افزایش تیراژ تولید برای ایجاد رقابت
✓ کاهش قیمت
✓ فراهم‌کردن امکان واردات هدفمند

خودرو برای کنترل بازار

بعد از برداشتن قیمت‌گذاری دستوری شاهد واقعی‌سازی قیمت‌ها و پایان رانت، تشویق رقابت میان خودروسازان، افزایش کیفیت و تنوع و پاسخگویی به نیاز بازار خواهیم بود.

نیم کلاچ

مجلس، مخالف افزایش

قیمت خودرو

درخواست ایران خودرو و سایپا برای بازنگری در قیمت محصولات‌شان در شرایط فعلی رکود بازار قطعاً نیازمند بررسی‌هایی دقیق تر است. به نظر می‌رسد که تصمیم این شرکت‌ها برای افزایش قیمت‌ها بیشتر به منظور جبران زیان‌های گذشته و



بهنام رضوانی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی

مشکلات مالی آنهاست. این رویکرد نه تنها به نفع مردم نیست، بلکه در نهایت به ضرر خود شرکت‌ها نیز خواهد بود. در شرایطی که تقاضا برای خرید خودرو به حداقل رسیده و توان خرید مردم کاهش یافته، افزایش قیمت‌ها تنها فاصله بین قیمت‌های مصوب و بازار آزاد را بیشتر خواهد کرد و بی‌اعتمادی مشتریان به این شرکت‌ها را افزایش می‌دهد؛ بنابراین، منطقی نیست که در شرایط رکود و عدم تقاضا، قیمت‌ها افزایش یابند.

این اقدام می‌تواند منجر به تضییع حقوق مصرف‌کنندگان شود و به همین دلیل ما به‌عنوان نمایندگان مردم در کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی با این تصمیم مخالف هستیم. نماینده کمیسیون صنایع مجلس که در شورای رقابت حضور دارد نیز به‌طور قطع مخالفت ما را نسبت به این موضوع اعلام خواهد کرد.

مخالفت با عرضه خودروها در بورس کالا

درخصوص تهدید خودروسازها برای عرضه خودرو در بورس کالا، نیاز است که شورای رقابت به این مسأله ورود کند و برخورد لازم را انجام دهد. بدون داشتن مجوز قانونی، هرگونه افزایش قیمت غیرقانونی است و خودروسازان نمی‌توانند خودروها را به قیمتی که می‌خواهند بفروشند.

نکته دیگری که باید در مورد ایران خودرو در نظر گرفته شود این است که تنها مدیریت ایران خودرو خصوصی شده و تغییر دیگری در آن صورت نگرفته است. از این رو، مدیریت این شرکت نمی‌تواند خودروها را به هر قیمتی که می‌خواهد بفروشد و باید منافع مصرف‌کنندگان را در نظر بگیرد. لازم است شورای رقابت و وزارت صمت نیز در برابر این خواسته‌ها ایستادگی کنند.



مدیران ایران خودرو به وعده‌های خود عمل کنند

مدیران جدید ایران خودرو با وعده خروج این شرکت از وضعیت زیان‌دهی و ارتقای کیفیت محصولات به میدان آمدند؛ اما تحقق این شعار به افزایش قیمت‌ها امکان‌پذیر نیست. پیش از این، همین مدیران در زمان خصوصی‌سازی ایران خودرو به ضعف‌های مدیریتی اشاره کرده و وعده داده بودند که با واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، تنوع و کیفیت محصولات را افزایش خواهند داد. اگرآنها به وعده‌های خود عمل می‌کردند و کیفیت محصولات‌شان را ارتقا می‌دادند، این درخواست منطقی بود اما باتوجه به کیفیت نامناسب کنونی، افزایش قیمت توجیه‌پذیر نیست.

از این رو لازم است تا دستگاه‌های نظارتی در این زمینه اقدام کرده و اجازه هرگونه افزایش قیمت‌های جدید را ندهند.

شرایط فروش



آغاز فروش LUCANO L7 با قیمت قطعی و تحویل ۳۰ روزه

شرکت مکث موتور، شرایط جدید فروش خودروی LUCANO L7 را اعلام کرد. این خودرو در کلاس خودروهای آفرود-آنرود نسل جدید قرار می‌گیرد، اکنون با قیمت قطعی ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و تحویل فوری در ۳۰ روز کاری به متقاضیان عرضه می‌شود. فرآیند ثبت‌نام از طریق نمایندگی‌های مجاز مکث موتور و لوکانو در سراسر کشور انجام می‌گیرد و متقاضیان با مراجعه به هر یک از نمایندگی‌های مجاز امکان ثبت‌نام خودرو را خواهند داشت. براساس اعلام شرکت، در صورت تکمیل بودن مدارک خریدار، امکان تحویل زودتر از موعد نیز وجود دارد که می‌تواند مزیتی قابل توجه برای مشتریان باشد.

ماشین وارداتی

خاطره هوندا سیویک زنده می‌شود

هوندا سیویک برای ماشین‌بازها جزو خاطرات شیرین‌شان محسوب می‌شود. خودرویی که طرفداران زیادی داشت و در دهه ۸۰ حسابی روی بورس بود. نسل پنجم سیویک در دهه ۷۰ به ایران آمد و خودرویی با طراحی به مراتب مدرن‌تر از اجدادش بود که برای اولین بار نیز به‌طور انبوه به ایران وارد شد تا نام سیویک برای بازار کشور ما نیز همزمان با سایر نقاط جهان، به سرعت مطرح شود. ماشینی که خوراک مسابقات خیابانی و تیونرها بود.



بعد از بسته شدن واردات خودرو، هوندا سیویک هم از ایران رفت و مجدد در دوره جدید واردات توسط یک شرکت خصوصی به ایران بازگشت. نسخه وارداتی سیویک برای بازار ایران به پیشراشه ۱/۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر با کد GB51L مجهز است. این موتور احتراقی به کمک سیستم تزریق سوخت مستقیم (GDI) و تکنولوژی V-Tec قادر است ۱۸۰ اسب بخار توان و ۲۴۰ نیوتن متر گشتاور را تولید کند. قیمت حدودی این خودرو ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان تخمین زده شده است.

بازار خودرو

نوسان در بازار خودرو

بازار خودرو در سومین روز کاری خود بار دیگر در مسیر نوسان قرار گرفت. کوپیک GXR L دنده‌ای مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۱۵ میلیون تومانی، ۵۲۰۰ میلیون تومان در بازار آزاد خریدوفروش شد.

قیمت پژو ۲۰۷ توماتیک TU5P مدل ۱۴۰۴ ثابت بود و همچنان در محدوده یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان معامله شد. این خودرو از هفته گذشته تا دیروز ۳۰ میلیون افزایش قیمت در بازار آزاد داشته است.

پراید SE 151 مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۵ میلیون تومانی به ۴۳۵ میلیون تومان رسید.

قیمت خودروهای مونتاژی

فونیکس تیگو ۷ پرو مکس ۱/۶ لیتری مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۵۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان در بازار آزاد رسید. فیدلیتی پرستیتژ تیپ ۱ پنج‌نفره مدل ۱۴۰۴ با افزایش ۱۰۰ میلیون تومانی، ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان خریدوفروش شد.

قیمت لاماری ایما HEV ۱/۵ لیتر توربو مدل ۲۰۲۵ در سامانه فروش با افزایش ۳۳۲ میلیون تومانی از ۲ میلیارد و ۴۶۶ میلیون به ۲ میلیارد و ۷۹۸ میلیون تومان رسید. در حال حاضر قیمت این خودرو در بازار آزاد ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان است.



قیمت خودروهای وارداتی

قیمت کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو مدل ۲۰۲۵ در سامانه یکپارچه خودروهای وارداتی ۲ میلیارد و ۸۳۰ میلیون تومان است. قیمت این خودرو در بازار آزاد با افزایش ۲۰۰ میلیون تومانی از ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون به ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسیده است. قیمت میتسوبیشی اوتلندر تک دیفرانسیل مدل ۲۰۲۳ در سامانه ۲ میلیارد و ۶۹۸ میلیون تومان است. قیمت این خودرو در بازار آزاد با افزایش ۱۰۰ میلیون تومانی از ۶ میلیارد و ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسیده است.

هشدار توپوتا:

خودروهای برقی به‌اندازه هیبریدها آلاینده هستند

هستند. به‌عبارت دیگر، یک خودروی برقی به‌اندازه سه خودروی هیبریدی آلاینده است. او تأکید می‌کند که این نسبت زمانی حتی بیشتر می‌شود که خودروهای برقی با برقی که از نیروگاه‌های حرارتی وابسته به سوخت‌های فسیلی تأمین می‌شود، شارژ شوند، وضعیتی که در ژاپن رایج است.

تویوتا می‌گوید: «اگر ما ۹ میلیون خودروی برقی در ژاپن تولید می‌کردیم، در واقع باعث افزایش آلاینده‌های کربنی می‌شد، نه کاهش آن. این به این دلیل است که ژاپن برای تأمین برق خود به نیروگاه‌های حرارتی وابسته است.»

تویوتا همچنان در صدر

مقاومت تویوتا در پذیرش کامل خودروهای برقی، انتقادهایی را به همراه داشته و برخی حتی آینده این شرکت را زیر سؤال برده‌اند. به‌رغم نظراتی که پیش‌بینی می‌کنند تویوتا به دلیل کندی در رقابت الکتریکی سقوط خواهد کرد، واقعیت برعکس است.

در سال ۲۰۲۴، تویوتا برای پنجمین سال متوالی به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز جهان شناخته شد. اگرچه خودروهای برقی تویوتا ممکن است از رقای خود عقب‌تر باشند، اما این شرکت با مدل‌های هیبریدی نوه‌بنیانگذار تویوتا، اعلام می‌کند که این شرکت از زمان معرفی نسل اول پریوس در سال ۱۹۹۷، حدود ۲۷ میلیون خودروی هیبریدی فروخته است. او ادعا می‌کند که این خودروهای هیبریدی به‌اندازه ۹ کی‌کار (kei car) است که فقط در ژاپن



۹ میلیون خودروی برقی به‌اندازه ۲۷ میلیون هیبریدی آلاینده هستند. یک خودروی برقی به‌اندازه سه خودروی هیبریدی آلاینده است



نگرانی‌ها درباره آینده خودروهای برقی

کی‌ام‌سی SR3، در راه بازار

خودروی KMCSR3 نسل جدید کراس‌اور کرمان موتور به‌زودی عرضه می‌شود. KMCSR3 به عنوان نسل جدید و تکامل یافته JACS3، آماده‌رود به بازار خودروی کشور می‌شود.

KMCSR3 از یک موتور ۱۶۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی بهره می‌برد که علاوه بر ارائه عملکرد مناسب برای یک کراس‌اور شهری، مزایای قابل توجهی در صرفه‌جویی در مصرف سوخت و کاهش هزینه‌های نگهداری خواهد داشت. یکی از مزیت‌های رقابتی قابل توجه KMCSR3، فضای کابین گسترده‌آن است. این خودرو نسبت به رقبای خود در بازار، با فاصله محوری بیشتر (۲۵۶۰ میلی‌متر) و اتاق بزرگ‌تر (۳۴۵۰ میلی‌متر)، فضای داخلی مناسبی را در اختیار مشتریان قرار می‌دهد. در بخش امکانات رفاهی و تکنولوژی نیز KMCSR3 با خوبی تجهیز شده است. سیستم مولتی مدیا ۱۰اینچی، تجربه‌ای هوشمند و سرگرم‌کننده را فراهم می‌آورد. کروز کنترل برای رانندگی‌های طولانی مدت، آینه‌های جانبی تاشو برقی در کنار گرمکن صندلی‌های ردیف جلو از جمله امکانات رفاهی در این خودرو هستند. این خودرو همچنین دارای سه حالت رانندگی مختلف (نرمال، اسپرت، برقی) است که به راننده امکان می‌دهد متناسب با شرایط مسیر حالت رانندگی را انتخاب کند. سیستم پاور ویندوز و پاور سانروف در کنار تنظیم دستی صندلی راننده در ۶ جهت و ۶ بلندگو برای سیستم صوتی، از دیگر نقاط قوت KMCSR3 است.

پیشنهاد خودرو

اما همچنان به هیدروژن متعهد است و پتانسیل ترکیب آن با موتورهای احتراق داخلی را می‌بیند. در عین حال، این شرکت به بی‌ام‌و در راه‌اندازی اولین خودروی هیدروژنی سری‌سازی در سال ۲۰۲۸ کمک می‌کند.

تویوتا: همه چیز ممکن است

به‌عنوان یک قدرت خودروسازی، تویوتا از نظر مالی و صنعتی توانایی بهبود خودروهای هیبریدی خود و همچنین توسعه بهتر خودروهای برقی را دارد. این شرکت مدل bZ را جذاب‌تر کرده و bZ وودلند، تویوتا C-HR را به خط تولید برقی خود اضافه کرده است. لکسوس، برند لوکس تویوتا، نیز اخیراً اسدان برقی ES را معرفی و RZ را به‌روزرسانی کرده است. براساس گزارش جدید بلومبرگ، دو خودروی برقی دیگر تا سال ۲۰۲۷ به بازار ایالات متحده اضافه خواهند شد. درحالی‌که تویوتا



به فروش می‌رسند. تویوتا ادعا می‌کند که این هاج‌بک کوچک، کمترین ردپای دی‌اکسید کربن را در بین خودروهای غیرشارژی موجود در بازار دارد. آکیو تویوتا یک بار گفته است که خودروهای برقی هرگز نمی‌توانند بیش از ۳۰ درصد از سهم بازار را به خود اختصاص دهند و استدلال کرده که صنعت باید روی خودروهای هیبریدی و سوخت‌های مصنوعی تمرکز کند. اگرچه تویوتا اعتراف کرده که خودروی میرای یک شکست تجاری بوده است،

