

شرایط فروش

شرایط فروش بک X3 پرو اعلام شد

شرکت خودروسازان یم شرایط فروش کراس اوور کوچک خود را به صورت نقد و اقساط ویژه مرداد ۱۴۰۴ اعلام کرد. در این شرایط فروش، کراس اس اوور بک X3 پرو به صورت فروش فوق العاده عرضه می شود. قیمت اعلامی کرمان موتور در این شرایط فروش یک میلیارد و ۲۱۷ میلیون تومان است



که در شرایط فروش اقساطی مشتری باید ۱ میلیارد تومان آن را پیش پرداخت کند و الباقی در دو چک به مدت ۱۲ ماه پرداخت نماید. زمان تحویل در نظر گرفته شده برای این کراس اوور کوچک در شرایط فروش نقدی ۹۰ روز کاری و اقساطی ۶۰ روز کاری است و به ازای هر ماه تاخیر سود ۱.۵ درصدی به مشتری تعلق خواهد گرفت. بک X3 پرو خودرویی اقتصادی و در کلاس کراس اوور های کوچک است و برای تردد شهری گزینه مناسبی به شمار می آید. متقاضیان این خودرو فرصت دارند از روز ۲۷ مرداد تا ۵ شهریور ماه نسبت به ثبت نام بک ایکس ۳ پرو اقدام کنند.

ماشین وارداتی

کوچک برقی و جمع و جور شهری



هاجک بک برقی T-3 به ایران آمد. خودروی جمع و جور آمده و مناسب تردد در داخل شهر است. خودرویی که به دلیل ظاهر جذاب، بیشتر بین خانم‌ها طرفدار دارد. خودروی لیپ موتور T-3 یک هاچ‌بک تمام برقی است. این خودرو برای مصارف شهری طراحی شده و دارای موتور الکتریکی با قدرت ۱۰۸ اسب بخار و گشتاور ۱۵۸ نیوتن متر است. ظرفیت باتری آن ۴۱.۳ کیلووات ساعت بوده و بردی در حدود ۴۰۰ کیلومتر را در شرایط استاندارد ارائه می دهد. قیمت این خودرو با شرایط فروش نقدی یک میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان است.

بازار خودرو

واکنش بازار به خبر واگذاری قیمت گذاری به خودروسازان

در انتهای روز یکشنبه خبری منتشر شد که استنباط رسانه‌ها واگذاری مستقیم قیمت‌گذاری خودرو به خودروسازان بود. در واقع شورای رقابت یک دستورالعمل، قیمت‌گذاری را به خود خودروسازان واگذار کرد اما با رعایت مفاد این دستورالعمل و نظارت سازمانت حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان. حالا باید دید اولین واکنش بازار خودرو به این ماجرا چیست؟ طی یک ارزیابی از بلتفرم‌های آنلاین و سایت‌های خرید و فروش خودرو؛ نتیجه‌ای که استخراج می شود بالا رفتن قیمت خودروهاست.

کدام خودروها افزایش قیمت داشتند؟

لونا GRE نخستین خودروی برقی وارداتی شرکت ایران خودرو روز ۲۶ مرداد یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان قیمت خord اما روز ۲۷ مرداد با قیمت یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان آگهی شده است. یعنی ۷۰ میلیون تومان افزایش قیمت ظرف یک روز! کیا K۵ این خودروی وارداتی روز ۲۶ مرداد ماه ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان آگهی شد و ۲۷ مرداد به قیمت ۴ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید. این خودرو ظرف یک روز افزایش قیمت ۱۵۰ میلیون تومانی را در بازار تجربه کرد.

متپروبیشتی اوتلندر تک دیفرانسیل H، روز ۲۷ مردادماه ۵میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان قیمت داشت در حالی که روز ۲۶ مردادماه، ۵میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان بود. افزایش قیمت این خودرو ۲۰ میلیون تومان بوده است.

فیدلیتی پرسنژ تیپ ۱ پنج نفره، روز ۲۷ مردادماه ۳میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان آگهی شد در حالی که این خودرو روز قبلش، ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت شده بود. ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت ظرف یک روز!

حتی خودروهای تولید داخل هم از افزایش قیمت دور نماندند. قیمت پراید ۱۵۱ SE صفر، روز ۲۷ مردادماه ۴۴۵ میلیون تومان آگهی شد. قیمت این خودرو روز قبلش ۴۲۵ میلیون تومان بود و قیمت در کارخانه آن، ۴۱۴ میلیون و ۴۹۰ هزار تومان است. بررسی قیمت خودروها نشان می‌دهد بازار به خبرهای افزایش تعرفه واردات، دستورالعمل شورای رقابت درباره واگذاری قیمت‌گذاری به خودروسازان با نظارت سازمان حمایت، واکنش نشان داده و در بازاری که در رکود خرید و فروش به سر می‌برد، شاهد افزایش قیمت‌ها هستیم.

بر اساس مصوبه جدید شورای رقابت، خودروسازان هم در تعیین قیمت نقش آفرین شدند

سازمان حمایت ناظر قیمت‌گذاری جدید خودرو

گزارش

سارا غضنفری

دبیر گروه خودرو

اواخر روز یکشنبه مصوبه شورای رقابت درباره قیمت‌گذاری خودرو منتشر شد. مدت‌های مدیدی است اهالی جاده مخصوص و صنعت خودرو و بازار درباره قیمت‌گذاری خودروی می‌گویند. بعد از آن هم شاهد مناقشات خودروسازان چه داخلی یا مونتاژی بر سر تعیین قیمت محصولات‌شان با شورای رقابت و سازمان حمایت بودیم. شکایت پشت شکایت، عدم تمکین از قیمت‌هایی که سازمان حمایت اعلام کرد و در نهایت پستن فروش به طور موقت. حالا شورای رقابت مصوبه‌ای تعیین کرده که البته هنوز ابلاغ نشده است چرا که درباره برخی از بندهای این مصوبه اعضای شورای رقابت باید به یک نظر مشترک برسند. به هر صورت در ابتدا بسیاری از رسانه‌ها تیت‌زدند: «قیمت‌گذاری خودرو آزاد شد» یا «قیمت‌گذاری به خود خودروسازان واگذار شده است» اما این برداشت درستی از این مصوبه نبود. طبق برداشت‌ها از این مصوبه، شورای رقابت وارد

قیمت‌گذاری خودرو نمی‌شود؛ که خب پیش از این هم شورای رقابت در قیمت‌گذاری دخالتی نداشت و بیشتر نقش نظارتی داشت و در واقع سازمان حمایت قیمت‌ها را تعیین کرده و به وزارت صمت اعلام می‌کرد. حالا اتفاقی که افتاده این است که خود خودروسازان براساس فرمول قیمتی رایج (فرمول کاست پلاس) قیمت نهایی خودرو را به این شکل (هزینه تمام شده تولید + حاشیه سود + مالیات و عوارض = قیمت نهایی) محاسبه و به سازمان حمایت اعلام می‌کنند. سازمان حمایت هم براساس همین فرمول، خودش قیمت خودرو را محاسبه می‌کند و اگر خودروساز در اعلام قیمت تخلف کرده بود، به سرعت پرونده او به تعزیرات معرفی شده و در واقع پرونده قضایی می‌شود.

قیمت‌گذاری با نظارت سازمان حمایت

طبق این مصوبه سازمان حمایت نیز مجاز است قیمت خودروها را به‌صورت مستقل محاسبه کرده و در صورتی که قیمت اعمال شده توسط عرضه‌کنندگان بالاتر از قیمت محاسبه‌شده باشد، خودروسازان موظف به تمکین از نرخ تعیین‌شده توسط سازمان حمایت خواهند



در مصوبه شورای رقابت؛ خودروسازان براساس فرمول قیمتی رایج (فرمول کاست پلاس) قیمت نهایی خودرو را به این شکل (هزینه تمام شده تولید + حاشیه سود مالیات و عوارض = قیمت نهایی) محاسبه و به سازمان حمایت اعلام می‌کنند



بود؛ با اینکه در صورت تخلف نیز سازمان حمایت باید متخلفان را برای رسیدگی به مراجع قانونی معرفی کند. پس این تصور که قیمت‌گذاری خودرو آزاد شده درست نیست و در واقع نقش سازمان حمایت یک تغییر داشته است در واقع سازمان حمایت ناظر بر فرمول قیمت‌گذاری از سوی خودروسازان خواهد بود. عده‌ای از کارشناسان و اهالی جاده مخصوص معتقدند این مصوبه باز هم اجازه نمی‌دهد خودروسازان نقش خودشان را در قیمت‌گذاری

مروری بر محبوب‌ترین وانت‌ها، کراس اورها و سدان‌های بازار خودرو آمریکا

۱۰ خودروی پرفروش سال ۲۰۲۵ معرفی شد

اسب‌بخار. همچنین اکوئیناکس طراحی جذاب‌تر و سه تیپ مختلف RS، Activ و LT دارد. تغییرات در آن به گونه‌ای است که مخاطبان اصلی را راضی نگه می‌دارد و در عین حال جذابیت بیشتری پیدا کرده است.



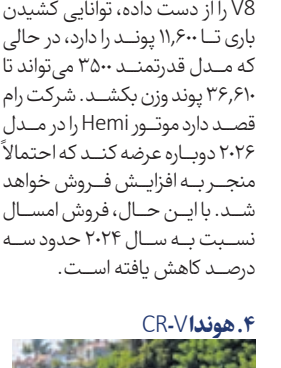
نسل جدید توپوتا تاکوما که از مدل ۲۰۲۴ وارد بازار شده، فروش قابل توجهی در سال ۲۰۲۵ داشته است؛ تقریباً دو برابر سال گذشته. این وانت متوسط با موتور ۲.۴ لیتری چهار سیلندر توربو عرضه می‌شود و خریداران می‌توانند مدل هیبریدی یا غیرهیبریدی را انتخاب کنند. همچنین مدل های مختلفی مانند TRD Sport, Off-Road, SR۵ و Trailhunter و مدل های حرفه‌ای TRD Pro عرضه می‌شود که هر کدام تجربه رانندگی متفاوت و لذت‌بخشی ارائه می‌کنند.

۸. تسلا مدل ۷- حدود ۱۷۱،۱۵۰ دستگاه



تسلا اطلاعات فروش مدل‌هایش را به صورت کشوری منتشر نمی‌کند، اما گزارش‌های تخمینی نشان می‌دهد حدود ۱۵۰ هزار دستگاه مدل ۷ در نیمه اول سال فروخته شده است. این رقم نسبت به سال گذشته ۲۴ درصد کاهش یافته است. باوجود به‌روزرسانی‌های قابل توجه در برد و ظاهر خودرو، نگرش‌های منفی نسبت به تسلا در سال ۲۰۲۵ باعث کاهش فروش شده است.

می‌شود. برخلاف فورد و جنرال موتورز، رام آمار قیقی از فروش مدل‌های سبک و سنگین ارائه کرده است؛ ۹۸،۹۱۵ دستگاه مدل ۱۵۰۰ و ۷۵،۴۰۵ دستگاه مدل HD. مدل ۱۵۰۰ که امسال گزینه موتور Hemi و ۷8 را از دست داده، توانایی کشیدن باری تا ۱۱،۶۰۰ پوند را دارد، در حالی که مدل قدرتمند ۳۵۰۰ می‌تواند تا ۳۶،۶۱۰ پوند وزن بکشد. شرکت رام قصد دارد موتور Hemi را در مدل ۲۰۲۶ دوباره عرضه کند که احتمالاً متجر به افزایش فروش خواهد شد. با این حال، فروش امسال نسبت به سال ۲۰۲۴ حدود سه درصد کاهش یافته است.



۴. هوندا CR-V- ۱۶۶،۴۰۹ دستگاه

هوندا CR-V توانسته است ۲۱۲،۵۶۱ دستگاه فروش داشته باشد. این کراس اور جمع‌وجور با موتور ۱.۵ لیتری توربو یا نسخه هیبریدی عرضه می‌شود. نسخه هیبریدی این خودرو یکی از عملی‌ترین گزینه‌ها برای استفاده روزمره است. CR-V جایگاه چهارم را در لیست دارد و احتمالاً در سال آینده با مدل ۲۰۲۶ که صفحه نمایش بزرگ‌تر و تیپ جدید TrailSport دارد، محبوب‌تر خواهد شد.



این خودرو با فروش ۲۳۹،۴۵۱ دستگاه، توپوتا RAV۴ بهترین فروش را در بین کراس اورهای غیر وانت دارد. این خودرو هم با موتور هیبریدی و هم با موتور بنزینی عرضه می‌شود

رشد شدید قیمت‌ها منجر شود، در حالی‌که کیفیت رشد قابل توجهی نکند. خودروسازان می‌توانند قیمت‌ها را به‌گونه‌ای تعیین کنند که خودروهای پرتقاضا بسیار گران‌تر شوند و در نتیجه بخشی از جامعه عملاً از توان خرید خودرو خارج شود. اما از مزایای واگذاری کامل قیمت‌گذاری خودرو به خودروسازان به این موارد می‌توان اشاره کرد: وقتی قیمت کارخانه خیلی پایین‌تر از بازار آزاد است، فاصله قیمت منجر به رانت و بازار سیاه می‌شود. نزدیک شدن قیمت کارخانه به بازار، می‌تواند این فاصله را کم کند و واسطه‌گری کاهش یابد. با فرمول کاست‌پلاس، حداقل مبنایی مشخص برای محاسبه وجود دارد. اگر درست اجرا شود، مشتری و نهادهای نظارتی می‌توانند ببینند سود چقدر است و هزینه‌ها چه سهمی دارند. اگر در ادامه اجازه واردات و حضور برندهای متنوع داده شود، خودروساز داخلی ناچار می‌شود برای حفظ مشتری کیفیت و قیمت را بهبود دهد.

به خودروسازان برای تعیین قیمت‌ها داده شده است چگونه از آن استفاده می‌شود برای حفظ مشتری کیفیت و قیمت را بهبود دهد.

در پایان باید دید همین که یک امتیاز به خودروسازان برای تعیین قیمت‌ها داده شده است چگونه از آن استفاده خواهند کرد و آیا شاهد افزایش کیفیت و رعایت حال مردم هم در بازار است، این تصمیم می‌تواند به

مزایا و معایب واگذاری قیمت‌گذاری به خودروسازان

به دست خودروسازان معایبی هم دارد. خودروسازان ممکن است هزینه‌ها را بزرگ‌نمایی کنند (مثلاً هزینه قطعه یا سرپار) تا قیمت تمام‌شده بالاتر اعلام شود و در نتیجه با حاشیه سود مجاز، قیمت نهایی هم بیشتر شود. مورد دیگر این است که در بازاری که عرضه محدود و تقاضا بالاست، این تصمیم می‌تواند به



۲. شورولت سیلورادو

شورولت سیلورادو با فروش ۲۸۲،۸۱۲ دستگاه، دومین خودرو پرفروش سال ۲۰۲۵ است. این مدل هم شامل نسخه‌های ۱۵۰۰ و HD است. مدل HD می‌تواند تا ۴،۶۰۰ پوند بار بکشد و نسخه ۱۵۰۰ آن توانایی کشیدن ۱۳،۳۰۰ پوند بار دارد که کمی بهتر از مدل مشابه جی‌ام‌سی است. اگر جنرال موتورز تصمیم بگیرد سیلورادو و سیرا را یکی کند، این خودرو بهترین فروش را در آمریکا خواهد داشت.



۱. فورد F-Series

اما رتبه اول همچنان در اختیار سری F فورد است. این سری، که شامل ۱۵۰۰-F و مدل های Super Duty است، تا پایان نیمه اول سال ۲۰۲۵ نزدیک به ۴۰۰ هزار دستگاه فروش داشته است. این فروش نسبت به سال قبل ۱۹ درصد رشد داشته و حتی از مجموع فروش برخی شرکت‌های کوچک خودروسازی بیشتر است. F-۱۵۰۰ توانایی کشیدن ۱۳،۵۰۰ پوند بار و نسخه‌های Super Duty می‌توانند تا ۴۰ هزار پوند بار را حمل کنند. سری F فورد یک افسانه در دنیای خودروهاست که همچنان بازار را در اختیار دارد.



نیم کلاچ

چرا خودروهای وارداتی با تأخیر از گمرک ترخیص می‌شوند؟

هماهنگی میان بانک، گمرک و استاندارد؛ شرط اصلی ورود به بازار

در ماه‌های اخیر موضوع ترخیص خودروهای وارداتی از گمرک به یکی از بحث‌های مهم بازار خودرو تبدیل شده

گروه خودرو

است. با وجود آنکه دولت و دستگاه‌های ذی‌ربط بارها بر تسریع روند ترخیص تأکید داشته‌اند، اما در عمل بخشی از خودروها با تأخیر از انبارهای گمرک خارج شده‌اند. از سوی دیگر، اول تیرماه امسال، حامد عاملی، معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، و معدن و تجارت، در نامه‌ای خطاب به فرود عسگری (رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران)، بر لزوم تسریع در ترخیص خودروهای وارداتی از گمرکات کشور تأکید کرد. معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات و معدن و تجارت، در نامه‌ای خطاب به فرود عسگری (رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران)، بر لزوم تسریع در ترخیص خودروهای وارداتی، بویژه خودروهای امده‌ا و نجات و برقی، با هدف پیشگیری از دیپوی کالا و کاهش ریسک‌های احتمالی در گمرکات کشور شد.

این موضوع اگرچه در نگاه اول تعجب‌برانگیز به نظر می‌رسد، اما با بررسی دقیق‌تر مجموعه‌ای از عوامل حقوقی، اداری و فنی می‌توان علت این روند را روشن‌تر توضیح داد. بررسی این موضوع از این جهت اهمیت دارد که بعد از حادثه آتش سوزی گمرک شهید رجایی، تعدادی از خودروهای وارداتی که در انبارها بودند دچار خسارت شدند و احتمال حادثه همیشه وجود دارد.

موانع ارزی و بانکی
نخستین عامل، پیچیدگی‌های مربوط به مقررات ارزی و بانکی است. بخش بزرگی از واردات خودرو نیازمند تأیید منشأ آن و ارائه مدارک بانکی معتبر است. برخی واردکنندگان نتوانسته‌اند در بازه زمانی کوتاه اسناد لازم را ارائه دهند یا تأییدیه بانک مرکزی را دریافت کنند. از آنجا که گمرک بدون این مدارک اجازه ترخیص نمی‌دهد، خودروها به‌طور طبیعی در محوطه گمرک باقی می‌مانند. این موضوع ناشی از ضرورت انطباق واردات با چهارچوب‌های شفاف مالی و ارزی کشور است.

ماجرای استانداردها و تأییدیه‌های فنی
عامل دوم به استانداردها و تأییدیه‌های فنی بازمی‌گردد. خودروهای وارداتی باید پیش از عرضه به بازار، از نظر ایمنی، ایمنی و تطبیق با استانداردهای ملی ایران بررسی شوند. در برخی موارد، فرآیند اخذ این تأییدیه‌ها به دلیل تنوع مدل‌ها یا نیاز به آزمون‌های تکمیلی زمان‌بر شده است. تأخیر در ارائه گواهی‌های استاندارد به معنای تأخیر در ترخیص خواهد بود. این سختگیری‌ها هرچند زمان بیشتری می‌طلبد، اما تضمین‌کننده سلامت و ایمنی مصرف‌کنندگان است.

اختلاف برسر اسناد مالکیتی
سومین موضوع مربوط به مسائل حقوقی و مالکیتی است. برخی خودروها توسط شرکت‌های مختلف یا نمایندگان غیررسمی وارد شده‌اند و اختلافاتی بر سر اسناد مالکیت یا نمایندگی رسمی میان واردکنندگان و دستگاه‌های ناظر وجود داشته است. رفع این ابهامات نیازمند زمان و بررسی‌های دقیق است تا از بروز مشکلات حقوقی در آینده جلوگیری شود.

ظرفیت و زیرساخت‌های گمرک

چهارمین عامل، زیرساخت‌ها و ظرفیت گمرک‌ها است. حجم زیاد خودروهایی که هم‌زمان به گمرکات کشور وارد شده‌اند، فشار قابل توجهی بر ظرفیت انبارداری و تشریفات گمرکی ایجاد کرده است. طبیعی است که در چنین شرایطی زمان‌بندی ترخیص‌ها طولانی‌تر شود. بویژه در بنادر بزرگ، هماهنگی میان گمرک، سازمان بنادر، شرکت‌های حمل‌ونقل و سایر نهادهای اهمیت فراوانی دارد و هرگونه ناهماهنگی می‌تواند سرعت کار را کاهش دهد. در کنار این موارد، الزامات ثبت‌سفارش و تطبیق با آیین‌نامه واردات نیز مطرح است. تغییرات مقطعی در فهرست خودروهای مجاز یا سقف‌های قیمتی باعث شده برخی واردکنندگان نیازمند اصلاح مدارک یا ثبت‌سفارش‌های جدید شوند. این اصلاحات هرچند زمان‌بر است، اما لازمه شفافیت و نظم‌بخشی به بازار به شمار می‌رود. در مجموع، تأخیر در ترخیص خودروهای وارداتی را باید نتیجه مجموعه‌ای از ملاحظات فنی، اداری و حقوقی دانست؛ مسائلی که عمدتاً به‌منظور رعایت ضوابط قانونی و حفظ منافع مصرف‌کنندگان شکل گرفته‌اند. نکته مهم این است که دولت و دستگاه‌های مرتبط با جدیت موضوع را پیگیری کرده‌اند و انتظار می‌رود با رفع تدریجی موانع، روند ترخیص سرعت بیشتری بگیرد. در نهایت این تأخیرها در کوتاه‌مدت باعث محدودیت عرضه در بازار و ضرر واردکنندگان شده است.