

## شرایط فروش

## شرایط فروش سیتروئن XR-C3

شرکت سایپا برای اولین بار پیش فروش کراس اوور جمع وجور سیتروئن XR-C3 را آغاز کرد. این خودرو در سه طرح فروش عادی، جوانی جمعیت و تعویض خودروهای فرسوده عرضه می شود و قیمت علی الحساب آن حدوداً ۷۶۶ میلیون تومان تعیین شده است.



علاقه مندان می توانند از روز یکشنبه ۲۳ شهریور تا پایان چهارشنبه ۲۶ شهریور ۱۴۰۴، نسبت به ثبت نام این خودرو اقدام کنند. هرچند این شرکت هنوز قیمت نهایی این خودرو را اعلام نکرده، اما مبلغ علی الحساب ۷۶۵ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان به عنوان پیش پرداخت تعیین شده است. این خودرو در سه رنگ سفید، مشکی و نوک مدادی عرضه خواهد شد و موعد تحویل آن هفته چهارم اسفندماه پیش بینی شده است.

سیتروئن XR-C3 یکی از جدیدترین محصولات مونتاژی سایپا در سایت کاشان است که پس از سال ها غیبت، دوباره برند فرانسوی سیتروئن را به بازار خودرو ایران بازرگانه شده است. این کراس اوور با موتور ۱.۲ لیتری توربوشاژر سه سیلندر عرضه می شود که توان تولید ۱۱۶ اسب بخار و ۱۹۰ نیوتن متر گشتاور را دارد.

## ماشین وارداتی

## قیمت کیا اسپورتیج ۲۰۲۵

## هرمس خودرو مشخص شد

قیمت نهایی مدل ۲۰۲۵ کراس اوور محبوب کیا اسپورتیج اعلام شد. براساس اطلاعاتیه شرکت واردکننده این خودرو، قیمت قطعی کیا اسپورتیج ۲۰۲۵ حدود ۴ میلیارد و ۲۶۸ میلیون تومان تعیین شده است. متقاضیان ثبت نام شده در دوره هفتم سامانه یکپارچه فروش خودروهای وارداتی از ۲۳ تا ۲۹ شهریور فرصت دارند وجه خودرو را تکمیل و خرید خود را نهایی کنند. یکی از مزایای این طرح، ارائه سرویس اولیه رایگان برای خریداران است.



از نظر فنی، این کراس اوور به موتور ۱.۵ لیتری چهار سیلندر توربوشاژر با قدرت ۲۰۰ اسب بخار و گشتاور ۲۵۳ نیوتن متر مجهز است. نیروی تولیدی توسط گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ های جلو منتقل می شود. از امکانات رفاهی و ایمنی می توان به کنترل پایداری، سیستم های کنترل کشش، اتوهلد، نمایشگر لمسی و صفحه کیلومتر دیجیتال اشاره کرد که این خودرو را برای راندگی روزمره کاملاً مجهز کرده است.

## بازار خودرو

## نوسان قیمت ها در بازار خودرو

بازار خودرو روز گذشته شاهد نوسانات جزئی در قیمت برخی مدل ها بود که نشان می دهد هنوز شرایط بازار به ثبات قیمتی نرسیده است. این تغییرات تحت تأثیر عوامل متعددی مانند عرضه، تقاضا و وضعیت اقتصادی شکل گرفته است.



در این میان، قیمت تویوتا راو فور ۲/۵ لیتری دو دیفرانسیل نسبت به روز قبل ۲۰۰ میلیون تومان افزایش یافت و به ۸ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. فونیکس آریزو ۶ پرو نیز ۴۰ میلیون تومان گران تر شده و به قیمت ۲ میلیارد و ۴۰ میلیون تومان معامله شد. همچنین تویوتا کرولا کراس هیبرید با افزایش ۲۰ میلیون تومانی، ۴ میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد.

در سمت مقابل، قیمت ام جی GT با کاهش ۵۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید و پژو TU۳ ۲۰۷ نیز ۵ میلیون تومان ارزان تر شده و با قیمت ۷۸۵ میلیون تومان در بازار عرضه شد.

این نوسانات کوتاه مدت نشان می دهد که بازار خودرو همچنان در شرایطی نامطمئن به سر می برد و ثبات قیمت ها هنوز در دسترس نیست.

## ۴ اقتصاددان در گفت وگو با «ایران» عرضه خودرو در بورس کالا را ارزیابی کردند

## بورس؛ بستر شفاف سازی یا افزایش قیمت خودرو؟

## گزارش

## یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

این روزها دوباره موضوع عرضه خودرو در بورس کالا به صدر اخبار اقتصادی بازگشته است. رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار روز سه شنبه ۱۸ شهریورماه اعلام کرد، سه مدل خودروی داخلی برای عرضه در بورس کالا پذیرش شده و روند عرضه خودروهای وارداتی نیز در حال طی مراحل اداری است.

درحالی که وزارت صمت مخالفت صریح خود را با این سازوکار اعلام کرده، کارشناسان اقتصادی نیز نظرات متفاوتی درباره این روش دارند. برخی عرضه خودرو در بورس را راهکاری مؤثر برای شفاف سازی و کاهش زیان خودروسازان می دانند و گروهی دیگر این طرح را باعث افزایش انحصار و افزایش قیمت ها ارزیابی می کنند.

از سوی دیگر، فرآیند پیچیده خرید خودرو از بورس برای مردم عادی نیز به یک معضل تبدیل خواهد شد. همچنین عده ای از کارشناسان معتقدند که عرضه خودرو در بورس کالا، دست خودروساز را برای افزایش قیمت باز می گذارد و این موضوع به ضرر مصرف کننده و فقط به نفع واسطه گران و خودروسازان است. این گزارش نگاهی به دیدگاه های موافق و مخالف عرضه خودرو در بورس کالا دارد و همچنین به سامانه یکپارچه فروش خودرو که بستر فعلی عرضه خودروست.

## مسأله قیمت است نه شیوه فروش!

حسن حسن خانی، کارشناس اقتصادی با تأکید بر اینکه مشکل بازار خودرو در نحوه قیمت گذاری است، نه شیوه فروش، به «ایران» می گوید: «مسأله اصلی این است، قیمتی تعیین شود که هم تولیدکننده زیان نبیند، هم سود بادآورده ایجاد نشود، هم مصرف کننده واقعی بدون انتظار طولانی به خودرو برسد و هم جلوی سفته بازی گرفته شود.» این اقتصاددان درباره عرضه خودرو در بورس کالا این سؤال را مطرح می کند: «بورس کالا دقیقاً چه مزیتی نسبت به روش های دیگر دارد؟ اگر قرار باشد بورس باعث افزایش قیمت شود یا ص ف جدیدی در خرید و فروش شکل بگیرد، عملاً مشکل زاست. مخصوصاً که بورس از غیرشفاف ترین بخش های اقتصادی برای خرید و فروش است.» موضوعی که پیش از این بارها کارشناسان و حتی وزیر صمت در حاشیه جلسه هیات دولت به آن تأکید کرده بود. سیدمحمد اتابک پیش از این گفته بود عرضه خودرو در بورس توجیه ندارد و باید بازار رقابتی شود. وزیر صمت با انتقاد از

عرضه خودرو در بورس، تأکید کرد چنین رویه ای در هیچ جای دنیا مرسوم نیست. خودرو باید در شرایط رقابتی واقعی عرضه شود و نیازی به استفاده از بورس برای فروش خودرو نیست. حالا سؤال اینجاست که عرضه خودرو در بورس اساساً چه فایده ای برای صنعت خودروی کشور دارد؟

## قرعه کشی یا لاتاری؟

یوسف کاووسی، کارشناس اقتصادی با انتقاد از روش قرعه کشی برای فروش خودرو، آن را نوعی لاتاری و راهکاری غیرکارآمد می داند و به خودروها به صورت قرعه کشی نیست. به نظر من این کار یک نوع لاتاری محسوب می شود که از نظر اقتصادی راهکار درستی برای عرضه و تقاضا نیست.»

عرضه خودرو در بورس کالا یک موضوع چندبعدی است و نمی توان تنها به یک جنبه آن پرداخت. از یک طرف برخی از کارشناسان می گویند، عرضه شفاف و منصفانه خودرو می تواند زیان خودروسازان را کاهش دهد و دست لان را کوتاه کند، اما از سوی دیگر، ضعف ساختاری بورس کالا و انحصاری تولیدکنندگان ممکن است به افزایش قیمت و ناکارآمدی بیشتر بازار منجر شود. این اقتصاددان معتقد است، بورس می تواند با مکانیزم عرضه و تقاضا قیمت ها را شفاف سازی کرده و بازار را منطقی تر کند: «در بورس، عرضه و تقاضا تعیین کننده قیمت است. خریدار حق انتخاب دارد. همچنین، فروشنده هم می تواند قیمت را افزایش یا کاهش دهد.»

## بورس مانع واسطه گری است

یکی از مشکلات جدی روش قرعه کشی و فروش خودرو، فروش کارت ملی و نقش واسطه گری در فرآیند ثبت نام است که باعث می شود خودروها به دست مصرف کننده واقعی نرسد و به جای آن، به واسطه ها یا قیمت های بالاتر فروخته شود. به همین دلیل، برخی کارشناسان و فعالان بازار، عرضه خودرو در بورس کالا را به عنوان راهکاری برای مقابله با این سوءاستفاده ها مطرح می کنند. این کارشناس اقتصادی با اشاره به معایب ثبت نام های فعلی می گوید: «در حال حاضر با روش ثبت نام سنتی، کارت ملی دیگران استفاده می شود، خودرو به دست مصرف کننده واقعی نمی رسد و گران تر در بازار فروخته می شود. این مدل، رانتی و ناکارآمد است.»

ایده اولیه عرضه خودرو در بورس کالا اولین بار با هدف شفاف سازی معاملات و حذف واسطه ها مطرح شد. در مقاطعی، برخی خودروهای داخلی در بورس عرضه شدند؛



اما بررسی ها نشان داد این روش نتوانست اهداف اعلام شده را محقق کند. این اقتصاددان البته تأکید می کند که مشکل از عرضه در بورس نبوده و موضوعات دیگری مثل سهمیه مدارن یا سازمان ها بود که باعث شد عرضه در بورس موفق ظاهر نشود. کاووسی تأکید می کند که با عرضه در بورس، عواید مالی به خود شرکت می رسد و از زیان انباشته خودروسازان کاسته می شود: «شرکت ها در بورس می توانند قیمت گذاری کنند، زیان شان را کم کنند و سهامداران نیز از شفافیت مالی بهره ببرند.»

## نیازی به بورس نیست

اگرچه کارشناسان موافق، بورس را بستر شفاف و کنترل شده ای می دانند، منتقدان بر این باورند که بورس کالا در شرایط کنونی نمی تواند مشکل اصلی بازار خودرو

## موافق



مجید گودرزی، دیگر کارشناس عرضه خودرو موافق این طرح، بورس کالا را بازاری با نظم و استانداردهای مشخص می داند: «در بورس، معاملات نقدی هستند و در صورت تأخیر در پرداخت، جریمه تعلقی می گیرد یا معامله باطل می شود. فروشنده هم اگر به تعهداتش عمل نکند، همین اتفاق می افتد.»



یوسف کاووسی، کارشناس اقتصادی معتقد است بورس می تواند با مکانیزم عرضه و تقاضا قیمت ها را شفاف سازی کرده و بازار را منطقی تر کند: «در بورس، عرضه و تقاضا تعیین کننده قیمت است. خریدار حق انتخاب دارد. همچنین، فروشنده هم می تواند قیمت را افزایش یا کاهش دهد.»



مصطفی موسوی نژاد، کارشناس اقتصادی مخالف عرضه خودرو در بورس کالا، «بازار با نقطه ای رسیده که دیگر نیازی به چنین سازوکاری نیست، در حال حاضر مشکلی برای خرید خودرو وجود ندارد. قیمت های کارخانه به بازار نزدیک شده و عملاً خریدار می تواند راحت تصمیم بگیرد و نیاز به چنین روش هایی نیست.»



حسن حسن خانی، کارشناس اقتصادی مخالف عرضه در بورس کالا: «بورس کالا دقیقاً چه مزیتی نسبت به روش های دیگر دارد؟ اگر قرار باشد بورس باعث افزایش قیمت شود یا ص ف جدیدی در خرید و فروش شکل بگیرد، عملاً مشکل زاست. مخصوصاً که بورس یکی از غیرشفاف ترین بخش های اقتصادی برای خرید و فروش است.»

و خریداران به راحتی می توانند از بازار آزاد خودرویی را که می خواهند بخرند.»

## احتمال انحصارگری با عرضه در بورس

او همچنین به تجربه قبلی عرضه در بورس اشاره می کند: «اگر انتظارات تورمی بالا باشد، شاید مردم برای سود ثبت نام کنند. اما فعلاً چنین انتظاری نیست. در تجربه های قبلی هم استقبال چندانی از عرضه در بورس نشد. کارخانجات عرضه قطره چکانی کردند تا قیمت را در بورس و بازار بالا نگه دارند. این خودش انحصارگری است. با عرضه در بورس، کنترل قیمت از دست می رود و سود به سمت تولیدکننده انحصاری می رود.»

## بورس مانع بی نظمی و تأخیر در تحویل

مجید گودرزی، دیگر کارشناس اقتصادی موافق این طرح، بورس کالا را بازاری با نظم و استانداردهای مشخص می داند: «در بورس، معاملات نقدی هستند و در صورت تأخیر در پرداخت، جریمه تعلقی می گیرد یا معامله باطل می شود. فروشنده هم اگر به تعهداتش عمل نکند، همین اتفاق می افتد.»

گودرزی معتقد است، این مکانیزم نظم بهتری به بازار خودرو می دهد و تأکید می کند: «برخلاف شرایط فعلی که خریدار را ماه ها در بلاتکلیفی نگه می دارند یا خودروی دیگری به او تحویل می دهند، بورس اجازه چنین بی نظمی هایی را نمی دهد. تجربه های قبلی عرضه خودرو در بورس و شرایط فعلی بازار نشان می دهد که اجرای این طرح نیازمند اصلاحات ساختاری، شفافیت بیشتر و رفع انحصار است تا بتواند به هدف اصلی خود یعنی تعادل بازار و حمایت از مصرف کننده واقعی برسد. این اقتصاددان هم به ضعف هایی در ساختار بورس اشاره می کند: «باید استانداردهای سازمان بورس ارتقا پیدا کنند. شفافیت اطلاعات، صورت های مالی و عملکرد درست شرکت ها بسیار مهم است. همچنین واردات خودرو و کاهش تعرفه ها نیز باید در کنار عرضه در بورس دنبال شود تا در بازار رقابت ایجاد شود.»

درحال حاضر بازار خودرو در دوراهی حساسی قرار دارد: جایی که سیاست گذاران و فعالان بازار باید تصمیم بگیرند آیا بورس کالا می تواند نقشی مثبت در ساماندی بازار ایفا کند یا اینکه باید مسیرهای دیگری برای اصلاح قیمت گذاری، افزایش شفافیت و رقابت واقعی جست وجو شود؟ اما نکته مهم ماجرا اینجاست که نسخه تجربی از عرضه خودرو در بورس کالا در سایر نقاط دنیا وجود ندارد که بتوان از آن الگو، نتایج مثبتی استخراج کرد.

## ۲. بوروکراسی اداری: بخش زیادی از تعلل ناشی از فرآیندهای پیچیده اداری است، اما این تأخیرها محدودیت زمانی دارد و نمی تواند دلیل توقف کامل فعالیت شرکت ها باشد.

## ۳. محدودیت های ارزی: مهم ترین مشکل محدودیت تخصیص ارز است. این موضوع دیگر صرفاً در اختیار وزارت صمت نیست و به مسأله ای امنیتی در کشور تبدیل شده است.

برخی شرکت های واردکننده مدت ها است در تحویل خودروهای وارداتی دچار تأخیر هستند؛ رئیس هیأت مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در پاسخ به پرسش «ایران» در این باره گفت: «این تجمعات کاملاً متفاوت است. این تصمیم در عمل بازار خدمات پس از فروش را تهدید می کند.»

**سه دلیل تأخیر تحویل خودروهای وارداتی**

کروش مرشدسلوک، نایب رئیس انجمن واردکنندگان خودرو، علت کندی فرآیند واردات خودرو را این گونه عنوان کرد:

۱. **تخلف شرکت ها:** «اگرشرکتی تخلف کند، انجمن و دستگاه های نظارتی جلوی فعالیتش را می گیرند. پس اگرشرکتی همچنان فعال است یعنی متخلف نبوده است.»

## ترجمه



چانگان از سدان Nevo A06 رونمایی کرد

## انقلابی در دنیای سدان های برقی

شرکت چانگان رسماً از سدان جدید خود، Nevo A06 رونمایی کرد که در دو نسخه BEV (برقی خالص) و EREV (برقی با موتور بنزینی کمکی) عرضه خواهد شد. از نکات برجسته این خودرو، استفاده از باتری 6C است که طبق ادعای رسمی شرکت، قابلیت شارژ مجدد با سرعت یک کیلومتر در هر ثانیه را دارد. انتظار می رود این خودرو تا پایان سال جاری وارد بازار شود. پلتفرم Nین SDA و طراحی مهندسی دقیق، ترکیب قدرت و راحتی.

Nevo A06 به عنوان یک سدان متوسط تا بزرگ و بر پایه پلتفرم SDA (سوپر دی ان ای) چانگان ساخته شده است. ابعاد این خودرو شامل ۴۸۸۵ میلی متر طول، ۱۹۱۶ میلی متر عرض و ۱۴۹۶ میلی متر ارتفاع، به همراه فاصله محوری ۲۹۲۲ میلی متر است. سیستم تعلیق جلو به صورت دو بازویی آلومینیومی و عقب به شکل پنج بازویی تعبیه شده است.

## آیروندنامیک بی رقیب و سیستم های پیشرفته کمک رانندگی



این خودرو دارای ضرب درگ بسیار پایین ۰.۲۱۷، Cd است که به بهبود عملکرد آیرودینامیکی کمک می کند. سقف خودرو مجهز به لیدار به همراه سه رادار موج میلی متری، ۱۲ رادار اولتراسونیک و ۱۱ دوربین است تا قابلیت های پیشرفته کمک راندگی سطح ۲ را فراهم کند. چراغ اصلی جلو به طول ۲۲۵۸ میلی متر به صورت یکپارچه و متشکل از ۲۳۶ واحد LED طراحی شده که جلوه ای خاص و شبیه «چهره خندان» به خودرو می بخشد.

## نسخه BEV با دو قدرت متفاوت

نسخه BEV این خودرو در دو مدل با قدرت بالا و پایین عرضه می شود. مدل با قدرت بالا دارای موتور الکتریکی با حداکثر توان ۳۱۰ کیلووات (۴۲۱ اسب بخار) و مدل کم توان دارای موتور ۱۲۰ کیلووات (۱۶۱ اسب بخار) است. سه گزینه باتری با ظرفیت های ۴۲، ۵۱،۸ و ۶۳،۱۸ کیلووات ساعت ارائه شده که به ترتیب بزر حرکتی ۵۱۰، ۴۲۰ و ۶۳۰ کیلومتر را فراهم می کنند.

مدل با قدرت بالا شتاب صفر تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت را در ۶ ثانیه ثبت کرده و از پلتفرم ۸۰۰ ولت با تکنولوژی SiC بهره می برد.

## تعادل بی نظیر بین عملکرد و بهره وری



نسخه EREV مجهز به موتور ۱/۵ لیتری طبیعی با قدرت ۷۲ کیلووات (۹۷ اسب بخار) به عنوان رنج اکستندر است که در کنار موتور ۱۲۰ کیلوواتی و باتری ۲۸،۳۹ کیلووات ساعتی، بهره وری بالایی را ارائه می دهد.

## شارژ فوق سریع 6C

با نرخ شارژ سریع 6C، شارژ باتری از ۳۰ درصد به ۸۰ درصد در ۹ دقیقه و از ۱۰ درصد به ۸۰ درصد در ۱۲ دقیقه انجام می شود. این ویژگی شرکت ها را قادر می سازد تا در زمان پیکل ایزار مستطیلی پشت فرمان چهار شاخه، نمایشگر شناور مرکزی مجهز به چپ ۱۲۶۷۶، درچه های تهویه مخفی و نورپردازی محیطی ۲۵۶ رنگی است. سیستم صوتی با ۲۰ بلندگو و ۳۸ محفظه ذخیره سازی در سراسر کابین، از دیگر امکانات رفاهی است. نسخه های رده بالا به یخچال دو لایه ۹/۵ لیتری با بازه دمایی ۵- تا ۵۰ درجه سانتی گراد مجهز شده اند. صندلی های عقب قابلیت تنظیم برقی تکیه گاه تا ۱۴۵ درجه به همراه گرم کن، تهویه و ماساژ دارند. فضای صندوق جلو ۱۰۱ لیتر و صندوق عقب ۶۵۶ لیتر است. هر دو صندوق با لیس لوگوی جلو و عقب خودرو به صورت الکترونیکی باز می شوند.

