

● خبرروز

خودروسازان فقط تا ۱۴۰۶ فرصت دارند

یورو۶ را اجرا کنند

در مراسم افتتاح آزمایشگاه آلایندگی یورو ۶ و چهارچرخ محرک ISQI، فرشاد مقیمی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با اشاره به مصوبه هیأت وزیران گفت: «از سال ۱۴۰۶ تمامی خودروهای تولیدی کشور باید مطابق استاندارد یورو۶ باشند که صنعت خودرو برای دستیابی به این هدف باید از همین امروز سرمایه‌گذاری در توسعه پیشرفته‌های جدید را آغاز کند، چرا که برخی موتورهای فعلی قابلیت انطباق با این استاندارد را ندارند. این پروژه یکی از واگذاری‌های موفق دولت به بخش خصوصی است.

مقیمی با اشاره به الزام اجرای استاندارد یورو ۶ از سال ۱۴۰۶، گفت: «بر اساس مصوبه هیأت وزیران، از سال ۱۴۰۶ تولید خودروها باید بر اساس استاندارد یورو۶ انجام شود. این موضوع تأثیرات گسترده‌ای بر صنعت خودروی کشور دارد و خودروسازان برای انطباق با الزامات جدید، پروژه‌های متعددی را آغاز کرده‌اند. تاکنون بیش از ۱۰ همت پروژه در این زمینه تعریف شده است. برخی از پیشرفته‌های فعلی قابلیت انطباق با استاندارد یورو۶ را ندارند و در نتیجه برخی از محصولات خودروسازان تغییر خواهند کرد.

خودروسازان باید از هم‌اکنون برنامه جایگزینی محصولات و توسعه پیشرفته‌های جدید را آغاز کنند. بخشی از این پیشرفته‌ها با تغییرات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری و بخشی دیگر با سرمایه‌گذاری جدید در حوزه مهندسی و زنجیره تأمین قابل تطبیق هستند.»

● شرایط فروش

طرح جدید فروش فیدلیتی پرستیز با افزایش قیمت



شرایط فروش جدید فیدلیتی پرستیز برای آبان‌ماه اعلام شد و این خودرو دارای افزایش قیمت بود. طبق اعلامیه فروش شرکت بهمن‌موتور، کراس‌اور هفت‌نفره فیدلیتی پرستیز که پیش‌تر با قیمت یک میلیارد و ۲۹۹ میلیون و ۱۲۲ هزار تومان عرضه می‌شد، از این پس با نرخ جدید ۲ میلیارد و ۴۳ میلیون تومان به فروش خواهد رسید. این تغییر به معنی افزایش حدود ۱۱۳ میلیون و ۸۷۷ هزار تومانی است؛ رقمی که معادل رشد تقریبی ۶ درصدی نسبت به قیمت قبلی محسوب می‌شود. فیدلیتی پرستیز نسخه ارتقا یافته فیدلیتی پرایم و نمونه داخلی‌شده جتور X70 پلاس است؛ خودرویی که به واسطه طراحی مدرن و کابین جادار، جایگاه قابل توجهی در بخش کراس‌اورهای خانوادگی بازار ایران به‌دست آورده است. نیروی محرکه این مدل از یک موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژر با فناوری تزریق مستقیم سوخت (TGDI) و تأمین می‌شود که توان تولید ۱۹۷ اسب بخار قدرت ۲۹۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. وظیفه انتقال نیرو نیز برعهده گیربکس دوکلاچه ۷ سرعته‌تر (Wet DCT) است؛ ترکیبی که شتاب‌گیری مناسب و رانندمان بالا را در شرایط مختلف رانندگی فراهم می‌کند.

● بازار خودرو

فعلاً منتظر اتفاق جدید نباشید

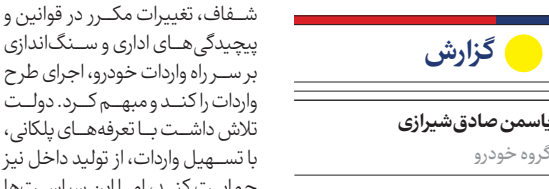
بازار خودرو در دومین روز معاملاتی هفته با نوسان‌هایی همراه بود. بررسی قیمت‌ها نشان می‌دهد در حالی که برخی مدل‌های خارجی با رشدی قابل توجه مواجه شدند، گروهی دیگر از خودروهای وارداتی و مونتاژی افت قیمت چشمگیری را تجربه کردند.



در میان خودروهای وارداتی، تویوتا کمری هیبرید بیشترین نوسان را به ثبت رساند. قیمت این خودرو در یک روز با کاهش یک میلیارد تومانی از ۷ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان به ۶ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید. مزدا CX50 نیز روندی نزولی داشت و با کاهش ۲۰۰ میلیون تومانی، در محدوده ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان معامله شد. در بخش خودروهای چینی نیز کاهش قیمت ادامه داشت؛ به‌طوری‌که چانگان CS35 پلاس تیپ ۲ با افت ۱۰۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید و چانگان CS55 پلاس نیز با همین میزان کاهش، به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان عقب‌نشینی کرد. در بین تولیدات داخلی، شاهین G انتمیاتیک نیز از این موج نزولی در امان نماند و با افت ۴۰ میلیون تومانی، به ۱ میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان کاهش یافت. در مقابل این افت‌ها، برخی خودروهای اقتصادی بازار اندکی رشد قیمتی را تجربه کردند. ام‌وی‌ام X33 کراس‌اندای با افزایش قیمت به ۴۱۰ مواجه شد و با رشد ۲۰ میلیون تومانی به ۱ میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان رسید.

کارشناسان خودرو در گفت‌وگو با «ایران» پاسخ دادند

چرا خودروهای وارداتی را در سطح شهر نمی‌بینیم؟



● گزارش

باسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

با گذشت بیش از دو سال از آزادسازی واردات خودرو، خیابان‌های شهر هنوز از حضور پررنگ خودروهای خارجی خالی‌اند. جز چند مدل محدود، اثری از خودروهای وارداتی در شهرها دیده نمی‌شود. کارشناسان معتقدند ریشه این وضعیت را باید در ترکیب چند عامل جست‌وجو کرد: شرکت‌های بی‌تجربه در امر واردات، انبام در تعرفه‌ها، نحوه تخصیص ارز به واردکنندگان.

کپا که جزو اولین خودروهای وارداتی به کشور بود؛ اثر چندانی از محصولاتش در سطح شهر دیده نمی‌شود. بقیه خودروهای وارداتی هم چنین وضعیتی دارند. در دهه نود که دوران طلایی واردات خودرو عنوان می‌شود به وضوح خودروهای وارداتی در سطح شهر دیده می‌شد و مردم حق انتخاب داشتند خودروی تولید داخل بخردن یا مونتاژی یا وارداتی و بازار رنگ انحصار نگرفته بود.

مانی حدادی، کارشناس بازار خودرو معتقد است روند پیچیده و طولانی واردات باعث شده با کاهش واردات خودرو روبه‌رو شویم. او در گفت‌وگو با «ایران»، می‌گوید: «براساس آمارهای رسمی، از ابتدای امسال تاکنون حدود ۲۵ تا ۲۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده؛ در حالی که این رقم سال گذشته حدود ۵۰ هزار دستگاه بود. اما بخش قابل توجهی از این خودروها هنوز به دست مصرف‌کننده نرسیده‌اند.

فرآیند طولانی ثبت سفارش، تخصیص ارز، ترخیص گمرکی، اخذ مجوزهای زیست‌محیطی و در نهایت شماره‌گذاری، باعث شده بسیاری از خودروها ماه‌ها در حیاط گمرک بمانند .»

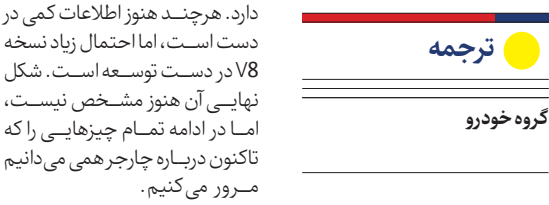
موانع پیش روی واردات خودرو

آزادسازی واردات خودرو در سه سال گذشته با هدف ایجاد رقابت، کنترل قیمت و ارتقای کیفیت صنعت خودروسازی اجرا، اما مسیرهای تصنعی این اهداف با چالش‌های جدی روبه‌رو شد. نبود دستورالعمل‌های

پس از ناکامی نسخه برقی

دوج دوباره به ریشه‌های خود بازمی‌گردد

دوج، V8 را به میدان برمی‌گرداند



دارد. هرچند هنوز اطلاعات کمی در دست است، اما احتمال زیاد نسخه V8 در دست توسعه است. شکل نهایی آن هنوز مشخص نیست، اما در ادامه تمام چیزهایی را که تاکنون درباره چارجر همی می‌دانیم مرور می‌کنیم.

جایگاه مدل‌های مختلف در نسل جدید چارجر

در نسل جدید چارجر، دوج نام‌های اسکت پک (Scat Pack) و آرآنی (RT) را برای مدل شش سیلندر برقی دیتونا به بهترین مدل ممکن، آن‌طور که باید با استقبال خریداران روبه‌رو نشده است. حالا که شرکت مادر استلانتیس مدیرعامل جدید دارد، دوج و دیگر برندهای این گروه خودروسازی، آزادی عمل بیشتری برای تصمیم‌گیری درباره آینده‌شان پیدا کرده‌اند.

به گزارش سایت موتور وان که دوج مانند برند رم (Ram) دوباره موتور ۵.۷ لیتری همی V-8 (Hemi) را احیا می‌کند یا برنامه دیگری دارد. اوایل امسال، زمانی که از مدیرعامل دوج، مت مک‌الپر، پرسیدند آیا موتور هل‌کت (Hellcat) در چارجر جدید جا می‌شود، او پاسخ داد: «تعجب نکنید اگر جا بشود.»

سرنخ‌هایی از بازگشت موتور

اگرچه دوج هنوز به‌طور رسمی نسخه V8 چارجر را تأیید نکرده، اما نشانه‌های زیادی از بازگشت (Hellcat) است و اگر بازگردد، جای تعجبی نخواهد داشت.

موتور و توان خروجی

مک‌الپر گفته بود موتور هل‌کت با حجم ۶.۲ لیتر و سوپرشاژ (توربین فشرده‌کننده هوا برای افزایش توان موتور) روی پلتفرم جدید جا می‌شود،

سیطره چینی‌ها بر واردات

ترکیب واردات نیز وضعیت خاصی دارد. این کارشناس بازار خودرو در این باره، می‌گوید: «بیش از ۹۰ درصد خودروهای وارداتی ساخت چین هستند. حتی برخی برندهای گروای، ژاپنی و اروپایی نیز در چین مونتاژ می‌شوند. این در حالی است که بسیاری از آنها با استانداردهای زیست‌محیطی ایران سازگار نیستند و در مرحله شماره‌گذاری متوقف می‌شوند.» به گفته او، روابط یک‌طرفه با کشورهای واردکننده و عدم آشنایی با ضوابط داخلی، عملاً مانع ورود مؤثر خودروها به بازار شده است.

قیمت‌گذاری بدون ضابطه و خروج از رقابت

شواری رقابت در اسفندماه ۱۴۰۳، خودروهای وارداتی را از شمول قیمت‌گذاری دستوری خارج کرد؛ تصمیمی که به گفته کارشناسان،

نتیجه معکوس داشت.

می‌گوید: «این تصمیم به واردکنندگان اجازه داد قیمت‌ها را آزادانه تعیین کنند. نتیجه این شد که قیمت برخی مدل‌ها از خودروهای مونتاژی داخلی هم بالاتر رفت. طبیعی است که خریدار خودرویی را انتخاب کند که خدمات و بازار فروش بهتری دارد.» به این ترتیب، وارداتی‌ها عملاً از رقابت و انتخاب مصرف‌کننده کنار رفتند.

ابهام در تعرفه‌های وارداتی یکی از بزرگ‌ترین موانع بازار بوده است، این کارشناس بازار خودرو، تأکید می‌کند: «تامد ها مشخص نبود تعرفه واقعی بین ۲۰ تا ۱۰ درصد است یا بیشتر. در کنار این بی‌ثباتی، فشار خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی به واردات خودرو نیز تأثیرگذار بوده است. سال گذشته حدود ۹ میلیارد دلار به صنعت خودرو اختصاص یافت، در حالی که سهم واردات تنها یک تا دو میلیارد دلار بود.



نگاه سرمایه‌ای مردم به خودرو

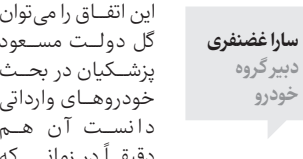
مسبح فرزانه، دیگر کارشناس بازار خودرو در تحلیل خود از دلایل دیده‌نشدن وارداتی‌ها در سطح شهر، به ریشه‌های ساختاری‌تری اشاره می‌کند. او به «ایران» می‌گوید: «نگاه درآمذزایی سیاست‌گذاران به مسأله واردات خودرو باعث شده تا این موضوع از مسیر حرفه‌ای خود خارج شود. در کنار آن نگاه سرمایه‌ای به خودرو در میان مردم نیز در طول سال‌ها در اقتصاد ایران نهادینه شده است. با رشد تورم و کاهش ارزش ریال، مردم برای حفظ ارزش دارایی خود به خرید کالاهای بادوام مانند خودرو روی آورده‌اند. در چنین شرایطی، بُعد سرمایه‌ای خودرو بر جنبه مصرفی آن غلبه پیدا کرده است.» به گفته مسبح فرزانه، واقعیت آن است که در هفت ماه ابتدای سال ۱۴۰۴، واردات حقیقی خودرو اتفاق نیفتاده و آمارهای منتشرشده مربوط به خودروهایی است که سال گذشته ثبت سفارش شده و موفق به دریافت کد «ساتا» (شناسه اظهارنامه گمرکی کالا) برای تخصیص ارز بوده‌اند. این کارشناس بازار خودرو، تأکید می‌کند: «عرضه و تقاضا به‌عنوان یکی از شاخص‌های کلیدی تنظیم بازار خودرو، مدت‌هاست از تعادل خارج شده و مجموعه عوامل یادشده در نهایت، شرایط کنونی بازار را رقم زده‌اند.»

● نیم کلاچ

پایان محدودیت واردات خودرو با حجم بالا به مناطق آزاد



احیای واقعی مناطق آزاد پس از ۳۲ سال با یک اتفاق خودرویی رخ داد



این اتفاق را می‌توان گل دولت مسعود پزشکیان در بحث خودروهای وارداتی دانست آن هم دقیقاً در زمانی که

واردات خودرو به سرزمین اصلی با موانع و چالش‌های بسیاری دست و پنجه نرم می‌کند؛ لغو محدودیت واردات خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی به مناطق آزاد یک اقدام اساسی محسوب می‌شود. در واقع محدودیت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی در کمیسیون برنامه و بودجه مجلس رفع شد. رضا مسرور، دبیر شورای‌عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، با اعلام این خبر تأکید کرد که این اقدام بخشی از یک بسته اصلاحی بزرگ‌تر برای احیای واقعی مناطق آزاد پس از ۳۲ سال است. به گفته او، این اصلاحیه که در

کمیسیون بودجه مجلس نیز بررسی و مانع آن رفع شده است، با حمایت کامل مجلس و دولت همراه است و هدف آن بازگشت به فلسفه اولیه تأسیس این مناطق به عنوان پیشران‌های توسعه اقتصادی کشور است. دولت چهاردهم با شعار «بازمهندسی مناطق آزاد» و بازگشت به فلسفه اولیه تأسیس آن‌ها، رویکرد متفاوتی را در پیش گرفته است. نقل قول مسرور از وزیر اقتصاد که «در حال اقتصاد کشور از مسیر مناطق آزاد می‌گذرد» و اشاره به حمایت شخص رئیس‌جمهوری (دکتر پزشکیان)، نشان می‌دهد که این موضوع در بالاترین سطوح اجرایی کشور در حال پیگیری است. لغو محدودیت واردات خودرو، واحدهای تولیدی (که به ادعای دبیر شورا دیگر با صف‌های چندماهه مواجه نیستند)، به عنوان یک «سیگنال» قوی به سرمایه‌گذاران و ساکنان این مناطق عمل می‌کند که دولت در احیای مزیت‌ها جدی است. این تصمیم، بیش از آنکه صرفاً یک گشایش در بازار خودرو باشد، نمادی از تغییر پارادایم در نگاه حاکمیت به مناطق آزاد است.

اعلام شده تا پایان سال این موضوع به سرانجام خواهد رسید.



طراحی ظاهری احتمالی

چارجر مجهز به موتور V8 به احتمال زیاد از طراحی جلوی مدل سیکس‌پک الهام می‌گیرد؛ طراحی‌ای که شامل جلوپنجره و کاپوت سنتی‌تر است و از فرم آیرودینامیکی مدل برقی دیتونا که مجهز به پال R-Wing است، فاصله دارد. در تصاویر مفهومی (رندرها)، کوپه دارای سپر اختصاصی با ورودی‌های بزرگ هوا برای خنک‌سازی موتور دیده می‌شود. در بخش عقب، دیفیوزر (قطعه‌ای برای هدایت جریان هوا در زیر خودرو) بزرگ، سپر متفاوت و دو خروجی اکروز گرد عظیم قرار دارد. همه اینها ظاهری تهاجمی‌تر و نزدیک به مدل‌های اس‌آرتی به خودرو می‌دهد. دوج برای متمایز کردن نسخه V8 از مدل‌های سیکس‌پک یا دیتونا، نیازی به تغییرات زیاد نخواهد داشت.