شرایط فروش

شرایط فروش هیوندای الانترا مدل ۲۰۲۵ اعلام شد

شرایط فروش نسخه فیس لیفت هیوندای الانترا مدل ۲۰۲۵ ویژه برندگان قرعه‌کشی سامانه یکپارچه اعلام شد. بر اساس اعلام کرمان موتور، دارندگان اولویت انتخابی می‌توانند از ساعت ۱۶ روز شنبه، ششم دی ۱۴۰۴ تا ۷۲ ساعت آینده نسبت به ثبت‌نام و واریز وجه در سامانه اقدام کنند. قیمت و موعد تحویل قیمت پایه این خودرو ۲ میلیارد و ۶۹۶ میلیون تومان و قیمت نهایی پس از محاسبه هزینه‌ها ۳ میلیارد و ۴۰۳ میلیون تومان اعلام شده است. موعد تحویل نیز ۱۲۰ روزه در نظر گرفته شده است. همچنین، مهلت ثبت‌نام از ساعت ۸ روز یکشنبه ششم دی تا پایان سه‌شنبه نهم دی ماه خواهد بود. هیوندای الانترا ۲۰۲۵ به موتور ۱.۵ لیتری با فناوری اسمارت استریم مجهز است که ۱۱۵ اسب بخار قدرت و ۱۴۴ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو توسط گیربکس CVT نسل جدید (IVT) به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. این نسخه از الانترا به رادار بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی، هشدار تصادف از جلو، سنسور پارک، گرم‌کن فرمان و صندلی‌های جلو، تهویه اتوماتیک، سانروف، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای مجهز است.

ماشین وارداتی

هاچ‌بک برقی کره‌ای در آستانه ورود به بازار ایران

گواهی تأیید نوع خودروی هیوندای آیونیک5 صادر شد و این هاچ‌بک برقی در آستانه ورود به بازار ایران قرار گرفت. آیونیک5 یکی از خودروهای برقی شناخته‌شده جهانی است که ورود آن به کشور می‌تواند گزینه‌های غیرچینی بازار خودروهای برقی را گسترش دهد. پیشرانه و سیستم فنی این خودرو مجهز به دو موتور الکتریکی است؛ موتور جلو با کد EM07 و موتور عقب با کد EM17، که با سیستم تمام‌چرخ محرک HTRAC هماهنگ شده‌اند. این سیستم به صورت هوشمند گشتاور را بین محور جلو و عقب تقسیم می‌کند و شتاب مناسب و پایداری کافی در پیچ‌ها و سطوح لغزنده را فراهم می‌کند. قدرت نسخه‌های جهانی این مجموعه فنی حدود ۳۲۰ اسب‌بخار و گشتاور بیش از ۶۰۰ نیوتن‌متر است. چالش‌ها و فرصت‌های ورود آیونیک5 می‌تواند تنوع بازار خودروهای برقی را افزایش دهد، اما کمبود زیرساخت شارژ بین‌شهری یکی از چالش‌های اصلی آن خواهد بود. با توجه به وزن سبک و فناوری برقی، این خودرو گزینه‌ای مناسب برای کسانی است که به دنبال مصرف انرژی بهینه هستند.

پیشنهاد خودرو

بازگشت پرادو؛ آفرود باسابقه بازار خودرو

تویوتا پرادو سال‌ها یکی از شناخته‌شده‌ترین و محبوب‌ترین شاسی‌بلندهای آفرودی در بازار ایران بود؛ خودرویی که به‌واسطه دوام فنی، توان حرکتی بالا و اعتبار برند تویوتا، جایگاه ویژه‌ای میان علاقه‌مندان خودروهای دو دیفرانسیل پیدا کرد. از اوایل دهه ۸۰ شمسی، پرادو در نسل‌های مختلف وارد بازار ایران شد و خیلی زود به انتخابی مطمئن برای مسیرهای خارج از جاده، مناطق صعب‌العبور و حتی استفاده روزمره در شهر تبدیل شد. همین سابقه باعث شد نام پرادو برای بسیاری از خریداران ایرانی با مفهوم استحکام و قابلیت اعتماد گره بخورد. با اعمال محدودیت‌ها و سپس محدودیت واردات خودرو، حضور پرادو نیز مانند بسیاری از محصولات مطرح جهانی در بازار ایران متوقف شد.

در این سال‌ها، این شاسی‌بلند ژاپنی تنها در قالب خودروهای کارکرده و با قیمت‌های بالا در بازار دیده می‌شد و در عمل امکان عرضه رسمی نسل‌های جدید آن وجود نداشت. اکنون با باز شدن دوباره مسیر واردات، پرادو بار دیگر به بازار خودروی ایران بازگشته است. این خودرو به عنوان اولین محصول تویوتا که پس از سال‌ها وقفه وارد کشور شده، از نگاه فعالان بازار و علاقه‌مندان خودرو اهمیت نمادین دارد؛ چرا که می‌تواند نشانه‌ای از بازگشت تدریجی برندهای معتبر جهانی به بازار ایران باشد. نسل جدید پرادو که با کد اتاق J250 شناخته می‌شود، با حفظ شاسی نردبانی و سیستم دو دیفرانسیل، با تغییرات فنی قابل‌توجهی همراه شده است. پیشرانه ۲.۴ لیتری توربوشارژ چهار سیلندر با توان ۲۶۷ اسب‌بخار و گشتاور ۴۳۰ نیوتن‌متر، در کنار گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک، ترکیبی از توان آفرودی و مصرف سوخت بهینه‌تر را ارائه می‌دهد.

تأمین قطعات خودروهای وارداتی معضل جدید بازار شده است

خدمات پس از فروش همچنان در هاله‌ای از ابهام

گزارش

یاسمن صادق‌شیرازی
گروه خودرو

بازار خودروهای وارداتی در سال جاری با ورود بیش از ۳۰ هزار دستگاه خودروی خارجی جان تازه‌ای گرفته است اما از سوی دیگر با چالشی جدی روبه‌روست، نبود قطعات و خدمات پس از فروش. در همین زمینه، مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با دنیای خودرو نسبت به زنگ خطر در بازار خودروهای وارداتی هشدار داد و گفت: «در سالی که گذشت، نه‌تنها تخصیص ارز برای قطعات انجام نشد، بلکه حتی اگر واردکننده می‌خواست با ارز شخصی یا ارز متقاضی قطعه وارد کند، اجازه ثبت سفارش نداشت. این موضوع درحالی است که واردکننده اصلاً مطالبه ارز دولتی نداشت. نتیجه این تصمیم آن شد که خودرو وارد کشور شد، اما زنجیره خدمات پس از فروش در عمل ناقص ماند.» این مشکل اگرچه پدیده‌ای تازه نیست، اما با افزایش واردات و تنوع خودروها، آمار خودروهایی که در تعمیرگاه‌ها منتظر قطعه می‌مانند در سال جاری بیشتر از گذشته خواهد شد.

نبود نمایندگی رسمی خودروهای وارداتی

یکی از مسائل کلیدی ماه‌های اخیر، نحوه مدیریت واردات خودرو و چالش‌های ناشی از آن است. با ابلاغ سیاست‌های تعرفه‌ای جدید برای واردکنندگان و امکان واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج، وضعیت خدمات پس از فروش پیچیده‌تر از گذشته خواهد شد. نادر وهاب‌آقایی، کارشناس خدمات پس از فروش، در گفت‌وگو با «ایران» می‌گوید: «خدمات پس از فروش به طور حرفه‌ای شامل دو بخش اصلی است: تعمیر، نگهداری و تأمین قطعات. هر دو بخش نیازمند دسترسی مستقیم به دانش فنی، تجهیزات عیب‌یابی به‌روز و شبکه قطعه‌سازی معتبر هستند. ازآنجاکه هیچ یک از واردکنندگان خودرو نماینده رسمی شرکت‌های خارجی نیستند و صرفاً نقش واسطه را دارند، پیش‌بینی می‌شود در سال آینده تعداد خودروهایی که در تعمیرگاه‌ها منتظر قطعه یا تعمیر می‌مانند، به طور چشمگیری افزایش یابد.»

چالش دیگر به گستردگی فعالیت برخی واردکنندگان مربوط می‌شود. وهاب آقایی در این باره توضیح می‌دهد: «برخی شرکت‌های واردکننده حتی در مجموع ۱۰۰ خودرو هم وارد نکرده‌اند، بنابراین صرفه اقتصادی برای تأمین قطعات و ارائه خدمات پس از فروش برایشان وجود ندارد. این شرکت‌ها معمولاً کار را به پیمانکاران واگذار می‌کنند که نه توان کافی دارند و نه ظرفیت مالی لازم. نتیجه این می‌شود که مشتری برای هر مشکل کوچک مجبور است قطعه را از بازار آزاد تهیه کند.»

او با تأکید بر اهمیت برنامه‌ریزی تأمین قطعات پیش از واردات خودرو می‌گوید: «حتی همین حالا هم خودروهای زیادی در تعمیرگاه‌ها منتظر تأمین قطعات هستند یا برای تعمیرات معطل مانده‌اند. بنابراین طبیعی است که به‌خاطر نوسانات ارزی و با افزایش واردات تعداد مشتریان ناراضی و خرابی خودروها در سال آینده رشد جدی پیدا کند.»

چالشی که فقط دامن وارداتی‌ها را نمی‌گیرد

این چالش اما تنها محدود به خودروهای وارداتی نیست. خودروهای مونتاژی داخلی نیز با کمبود قطعه و ضعف خدمات پس از فروش دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این کارشناس در حوزه خدمات پس از فروش توضیح می‌دهد: «حتی خودروهایی که ادعا می‌شود تمامی قطعاتشان داخلی است، همچنان به قطعات وارداتی وابسته‌اند و با کمبود و گرانی این قطعات مواجه هستند. بنابراین، این چالش فقط مربوط به وارداتی‌ها نیست و شامل حال مونتاژی‌ها و خیلی از شرکت‌ها می‌شود.» او به قراردادهای خدمات پس از فروش اشاره کرده و می‌گوید: «بسیاری از شرکت‌ها موظف‌اند تا ۱۰ سال مسئول تأمین قطعات باشند اما در عمل، نظارتی بر اجرای این تعهدات وجود ندارد. نه قطعه‌ای به‌اندازه کافی موجود است و نه تخصص لازم برای عیب‌یابی خودرو فراهم شده است. در نتیجه، مشتریان ناچارند قطعات موردنیاز خود را از بازار آزاد تهیه کنند و با قیمت‌های بالاتر روبه‌رو شوند.» بااین‌حال، به گفته این کارشناس، وضعیت خودروهای چینی و مونتاژی کمی بهتر است، هرچند آنها نیز با مشکلات جدی تأمین قطعات مواجه‌اند. نادر وهاب آقایی در این باره توضیح می‌دهد: «محدودیت در تخصیص ارز باعث شده است قطعات با قیمت‌های بالا تأمین شوند. نمونه بارز این شرایط، چراغ جلوی یک خودروی چینی است که قیمت آن به ۵۰ میلیون تومان رسیده و در صورت ادامه نوسانات ارزی، احتمال افزایش بیشتر قیمت‌ها وجود دارد. هرچند وضعیت برای خودروهای چینی بهتر از وارداتی‌هاست اما آنها هم مشکلات مخصوص به خودشان را دارند.»

> بسیاری از شرکت‌ها موظف‌اند تا ۱۰ سال مسئول تأمین قطعات باشند اما در عمل، نظارتی بر اجرای این تعهدات وجود ندارد. نه قطعه‌ای به‌اندازه کافی موجود است و نه تخصص لازم برای عیب‌یابی خودرو فراهم شده است. در نتیجه، مشتریان ناچارند قطعات موردنیاز خود را از بازار آزاد تهیه کنند و با قیمت‌های بالاتر روبه‌رو شوند

خودروهایی که منتظر تعمیر ماندند

تصاویر و ویدیوهایی که روزانه توسط تعمیرکاران در فضای مجازی منتشر می‌شود، گواه معطل ماندن خودروها در تعمیرگاه‌ها به دلیل نبود قطعات است. وهاب آقایی با اشاره به شکایت‌های متعدد مشتریان، توضیح می‌دهد: «اغلب خریداران وقتی با این وضعیت مواجه می‌شوند، از شرکت‌ها شکایت می‌کنند، اما اغلب راه به جایی نمی‌برند. قراردادهای موجود به شرکت‌ها تکلیف می‌کند که تا ۱۰ سال خدمات پس از فروش ارائه دهند، اما هیچ راهکار نظارتی و اجرایی برای این موضوع وجود ندارد. شرکت‌هایی هستند که پنج یا شش سال پیش خودرو وارد کرده‌اند، اما اکنون حتی قطعات آنها را به‌صورت رسمی نمی‌توان تهیه کرد و مشتریان مجبورند از بازار آزاد تأمین کنند.»

تأمین قطعه خودروهای وارداتی ایرانیان مقیم خارج

در شرایط تازه، با اعلام شرایط واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج در ۲ دی‌ماه، فعالان بازار با این پرسش مواجه شدند که تکلیف خدمات پس از فروش این خودروها چه خواهد بود؟ باتوجه به اینکه خودروها توسط اشخاص وارد می‌شود و نماینده مادر در واردات این خودروها دخالتی ندارد. نادر وهاب آقایی درباره این مسأله هشدار می‌دهد: «خودروهایی که چند سال کار کرده‌اند، اکنون به زمانی رسیده‌اند که نیاز به قطعات و سرویس و نگهداری دارند. نه دانش فنی مناسب وجود دارد، نه قطعات کافی تأمین شده است. خودروها ممکن است چند دست منتقل شده باشند و حتی مراجعه به شرکت‌های داخلی هم به دلیل پیچیدگی مالکیت و تاریخچه خودرو، کارساز نباشد. بیشترین مشکلات مربوط به خودروهای وارداتی با دانش فنی به‌روز نشده و تجهیزات عیب‌یابی محدود است.»

مشتریان بیشترین آسیب را می‌بینند

در این شرایط، مشتریان بیشترین آسیب را متحمل می‌شوند. وهاب آقایی تأکید می‌کند که مشکل اصلی متوجه خریداران است: «دولت برای کاهش فشار قیمت‌ها و ایجاد رقابت، واردات خودرو را تسهیل کرده است. درعین‌حال اما خریداران به دلیل کیفیت پایین خودروهای داخلی و محدودیت‌های تولید، ناچار به خرید خودروهای خارجی شده‌اند تا بتوانند سوار بر خودرویی باکیفیت مناسب شوند اما پس از خرید، تأمین قطعات و خدمات برای این خودروها تبدیل به معضل می‌شود. اگر آماری از خودروهای معطل در تعمیرگاه‌ها تهیه شود، روشن خواهد شد که تعداد شکایات بسیار بالاتر از این حرف‌هاست.»

وقتی تویوتا سبکی را جدی گرفت

AXV-IV؛ کوپه‌ای فراموش‌شده که کمتر از ۴۵۰ کیلوگرم وزن داشت

ترجمه

گروه خودرو

امروزه تقریباً همه خودروسازان از افزایش وزن خودروها گلایه می‌کنند؛ افزایش ابعاد، تجهیزات ایمنی، فناوری‌های رفاهی و سیستم‌های کمکی باعث شده حتی خودروهای اسپرت هم به‌سختی سبک باقی بمانند. اما بیش از سه دهه پیش، تویوتا در نمایشگاه خودروی توکیو ۱۹۹۱ نشان داد که می‌توان خلاف جریان حرکت کرد؛ خودرویی ساخت که هم سبک باشد، هم کم‌مصرف و هم لذت رانندگی را قربانی نکند. نتیجه این تفکر، کانسپتی عجیب اما جاه‌طلبانه به نام تویوتا AXV-IV بود.

تولد یک ایده متفاوت در توکیو ۱۹۹۱

به گزارش سایت motor1، AXV-IV چهارمین عضو از خانواده خودروهای آزمایشی AXV تویوتا بود؛ پروژه‌ای که هدف اصلی آن «بیشترین بهره‌وری با کمترین منابع» تعریف شده بود. این کانسپت نه برای رکوردگیری ساخته شد و نه قرار بود سوپراسپرت باشد. هدف ساده اما چالش‌برانگیز بود: کاهش حداکثری وزن و ابعاد، بدون حذف حس رانندگی. تویوتا برای رسیدن به این هدف، تقریباً همه قواعد رایج طراحی خودرو را کنار گذاشت و به سراغ راه‌حل‌هایی رفت که حتی امروز هم جسورانه به نظر می‌رسند.

کوپه‌ای کوچک‌تر از تصور

از نظر ابعاد، AXV-IV یک کوپه دونفره بسیار جمع‌وجور بود. طول این خودرو تنها ۳۴۰ سانتیمتر بود؛ یعنی فقط کمی بزرگ‌تر از خودروهای کی کار (Kei Car) ژاپنی آن دوران و به‌مراتب کوچک‌تر از اغلب خودروهای اسپرت امروزی. اما عددی که بیش از همه جلب توجه می‌کند، وزن خودرو است؛ ۴۵۰ کیلوگرم (۹۹۲ پوند). برای مقایسه، مزدا میاتا نسل NA که خود به‌عنوان خودرویی سبک شناخته می‌شود، وزنی در حدود ۱۰۰۰ کیلوگرم داشت؛ یعنی بیش از دو برابر AXV-IV. حتی جالب‌تر اینکه این کانسپت تویوتا فقط کمی سنگین‌تر از یک موتورسیکلت بزرگ امروزی مثل ب‌ام‌و R18 ترنس‌کانتیننتال بود.

راز وزن فوق‌العاده پایین

تویوتا برای رسیدن به چنین وزنی، تنها به کوچک‌سازی بسنده نکرد. بدنه AXV-IV به‌طور گسترده از آلومینیوم ساخته شده بود و در بخش‌هایی از منیزیم و پلاستیک‌های تقویت‌شده با الیاف استفاده می‌شد؛ موادی که در آن زمان بسیار گران و خاص محسوب می‌شدند. حتی وزن پیشرانه به‌تنهایی فقط ۸۳ کیلوگرم بود. در مجموع، این کوپه آزمایشی کمتر از نصف وزن یک تویوتا کرولای همدوره خود را داشت. وسواس تویوتا برای کاهش وزن تا جایی پیش رفت که حتی در سیستم تعلیق نیز راه‌حل‌های غیرمعمول به کار گرفته شد. در هر دو محور جلو و عقب، از فنرهای رزینی استفاده شد؛ قطعاتی که هم نقش فنر و هم نقش بازوی تعلیق را ایفا می‌کردند. در جلو، سیستم تعلیق مک‌فرسون و ترمزهای دیسکی دیده می‌شد، اما در عقب برای حفظ سادگی و سبکی، از ترمز کاسه‌ای و محور پیچشی استفاده شده بود. تایرهای باریک با سایز 135R55/16 نیز با تمرکز بر کاهش مقاومت غلتشی طراحی شده بودند، نه چسبندگی حداکثری.

یک خودروی شخصی هوشمند

با وجود گیربکس دستی و انتقال قدرت به چرخ‌های عقب، تویوتا هرگز از AXV-IV به عنوان یک خودروی اسپرت نام نبرد. توصیف رسمی شرکت از این کانسپت چنین بود؛ «خودروی شخصی شهری با عملکرد رانندگی و راحتی بالا.» پیشرانه این خودرو یک موتور سه سیلندر دو زمانه ۰.۸ لیتری با تزریق مستقیم سوخت و سرسیلندر چندسوپاپه بود. خروجی این موتور ۶۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۱۸ نیوتن‌متر گشتاور بود؛ اعدادی که حتی در آن زمان هم در مقایسه با موتور ۱.۶ لیتری مزدا میاتا پایین‌تر محسوب می‌شدند. اما با توجه به وزن بسیار کم خودرو، این توان برای ایجاد شتاب و چابکی قابل قبول کافی بود.

> در دهه‌های اخیر، تقریباً تمام خودروهای اسپرت کوچک ژاپنی از بازار حذف شده‌اند. هوندا بیت در ۱۹۹۶، مزدا اتوزم AZ-1 در ۱۹۹۴، سوزوکی کاپوچینو در ۱۹۹۶ و هوندا S660 در ۲۰۲۲ کنار رفتند. تنها سوزوکی کاپن باقی مانده که آن هم قرار است تا سال آینده تولیدش متوقف شود

سلاح پنهان AXV-IV

تویوتا توجه ویژه‌ای به آیرودینامیک داشت. طراحی بدنه نتیجه مطالعات گسترده برای رسیدن به تعادل میان عملکرد و مصرف سوخت بود. ضریب درگ ۰.۳۰ برای خودرویی در اوایل دهه ۹۰ میلادی، عددی بسیار قابل توجه به شمار می‌رفت. سطوح صاف و حذف تزئینات غیرضروری، نه از سر سادگی طراحی، بلکه برای کاهش مقاومت هوا انجام شده بود. تویوتا هرگز عدد رسمی مصرف سوخت AXV-IV را منتشر نکرد، اما با توجه به وزن بسیار پایین و آیرودینامیک مناسب، می‌توان حدس زد که با خودرویی فوق‌العاده کم‌مصرف طرف بوده‌ایم.

ردپای AXV-IV در محصولات بعدی تویوتا

با وجود ظاهر عجیب، AXV-IV کاملاً بی‌ارتباط با آینده تویوتا نبود. طراحی چراغ‌های عقب این کانسپت شباهت‌هایی با تویوتا RAV4 مدل ۱۹۹۴ دارد؛ خودرویی که سه سال بعد معرفی شد. همچنین می‌توان نشانه‌هایی از زبان طراحی نسل سوم تویوتا MR2 را نیز در آن مشاهده کرد. اما AXV-IV هرگز به خط تولید نرسید، اما ایده آن به‌طور کامل هم دفن نشد. در سال ۲۰۱۵، تویوتا کانسپت S-FR را معرفی کرد؛ کوپه‌ای کوچک، دیفرانسیل عقب و مجهز به گیربکس دستی که از نظر فلسفه، شباهت زیادی به AXV-IV داشت. هرچند S-FR هم تولید نشد، اما نشان داد تویوتا همچنان به خودروهای سبک و راننده‌محور فکر می‌کند.

امیدی که هنوز زنده است

در دهه‌های اخیر، تقریباً تمام خودروهای اسپرت کوچک ژاپنی از بازار حذف شده‌اند. هوندا بیت در ۱۹۹۶، مزدا اتوزم AZ-1 در ۱۹۹۴، سوزوکی کاپوچینو در ۱۹۹۶ و هوندا S660 در ۲۰۲۲ کنار رفتند. تنها سوزوکی کاپن باقی مانده که آن هم قرار است تا سال آینده تولیدش متوقف شود، هرچند کانسپت K-Open از احتمال بازگشت آن خبر می‌دهد. در این میان، تویوتا همچنان پرچم‌دار حفظ روح رانندگی است. مدل‌هایی مثل GR86 در خط تولید باقی مانده‌اند، بازگشت سوپرا تأیید شده و حتی صحبت‌هایی درباره احیای تویوتا سلیکا یا MR2 شنیده می‌شود. توسعه یک موتور بنزینی ۲ لیتری جدید با تمرکز بر عملکرد نیز نشان می‌دهد که آینده خودروهای اسپرت مقرون به‌صرفه هنوز کاملاً تاریک نیست!

نیم کلاچ

بررسی تحولات بازار در سه بخش داخلی، وارداتی و مونتاژی

سارا غضنفری
دبیر گروه خودرو

بازار خودروی ایران در ماه‌های اخیر بار دیگر با افزایش سطح قیمت‌ها مواجه شده است؛ افزایشی که در نگاه اول ممکن است صرفاً ناشی از نوسانات مقطعی تلقی شود، اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد این روند حاصل مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و اقتصادی است. مهم‌تر آنکه شدت افزایش قیمت در میان خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی یکسان نبوده و هر کدام مسیر متفاوتی را طی کرده‌اند. اولین متغیر اثرگذار بر بازار خودرو، شرایط کلی اقتصاد و افزایش هزینه‌ها در بخش تولید است. خودرو صنعتی متکی بر زنجیره‌ای گسترده از نهاده‌هاست؛ از فلزات اساسی و مواد پتروشیمی گرفته تا قطعات الکترونیکی و خدمات فنی. افزایش هزینه این نهاده‌ها، چه در داخل کشور و چه در بازارهای جهانی، مستقیماً بر بهای تمام‌شده خودرو اثر می‌گذارد. در چنین فضایی، افزایش قیمت خودرو را می‌توان بخشی از انتقال هزینه‌های تولید به بازار مصرف دانست. در کنار آن، نوسانات نرخ ارز نیز نقش مهمی در شکل‌گیری قیمت‌ها ایفا می‌کند. حتی در خودروهای تولید داخل، سهم قطعات یا مواد اولیه‌ای که قیمت آنها به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به ارز وابسته است، قابل توجه است. از این رو، تغییرات ارزی نه‌تنها هزینه واقعی تولید را افزایش می‌دهد، بلکه انتظارات قیمتی فعالان بازار را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. بررسی تحولات بازار نشان می‌دهد، در دوره اخیر خودروهای مونتاژی بیشترین افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند. این گروه از خودروها به دلیل وابستگی بالا به واردات قطعات، بیش از سایر بخش‌ها در معرض افزایش هزینه‌های ارزی، گمرکی و لجستیکی قرار دارند. علاوه بر این، تیراژ محدود تولید در بسیاری از محصولات مونتاژی باعث می‌شود کوچک‌ترین اختلال در تأمین یا تولید، اثر بزرگی بر قیمت بازار داشته باشد. از سوی دیگر، خودروهای مونتاژی معمولاً در بازه قیمتی میانی قرار دارند و با افزایش هزینه‌ها، فاصله قیمتی آنها با خودروهای وارداتی کاهش می‌یابد. همین موضوع باعث شده در برخی مقاطع، رشد قیمت این گروه حتی محسوس‌تر از خودروهای وارداتی باشد.

وضعیت خودروهای وارداتی در بازار

خودروهای وارداتی نیز با وجود ازسرگیری واردات، همچنان با قیمت‌های بالا در بازار عرضه می‌شوند. قیمت این خودروها تابع مجموعه‌ای از عوامل از جمله نرخ ارز، تعرفه‌ها و هزینه‌های جانبی ورود به کشور است. اگرچه واردات می‌تواند به تعادل بازار کمک کند، اما تا زمانی که حجم عرضه به سطح مؤثر نرسد، کاهش معنادار قیمت‌ها دور از انتظار خواهد بود. با این حال، رشد قیمت خودروهای وارداتی در بسیاری از مقاطع، نسبت به خودروهای مونتاژی با شیب ملایم‌تری همراه بوده و بیشتر واکنشی به تغییرات ارزی داشته است تا افزایش تقاضای مصرفی. در بخش خودروهای داخلی، افزایش قیمت‌ها معمولاً به صورت تدریجی و پیوسته رخ داده است. تیراژ بالاتر تولید و نقش قیمت‌گذاری رسمی باعث شده نوسانات شدید قیمتی کمتر مشاهده شود. با وجود این، شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد همچنان یکی از عوامل تأثیرگذار بر رفتار بازار است و در مقاطع افزایش تقاضا، به رشد قیمت‌ها دامن می‌زند.

نقش عرضه، تقاضا و انتظارات بازار

عامل مهم دیگر، عدم تعادل مقطعی میان عرضه و تقاضاست. هرگونه تأخیر در تحویل، کاهش تولید یا محدودیت عرضه، به‌سرعت در قیمت‌های بازار آزاد منعکس می‌شود. همچنین در شرایط تورمی، خودرو برای بخشی از جامعه صرفاً کالای مصرفی نیست، بلکه ابزاری برای حفظ ارزش دارایی محسوب می‌شود. این نگاه سرمایه‌ای، تقاضای مازاد ایجاد کرده و فشار قیمتی را افزایش می‌دهد. در مجموع، افزایش قیمت خودرو نتیجه هم‌زمان افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات ارزی، محدودیت‌های عرضه و رفتار انتظاری بازار است. در این میان، خودروهای مونتاژی بیشترین رشد قیمت را تجربه کرده‌اند، خودروهای وارداتی همچنان گران اما با نوسان کنترل‌شده‌تر معامله می‌شوند و خودروهای داخلی با شیبی آرام‌تر افزایش قیمت داشته‌اند. تداوم سیاست‌های افزایش عرضه و ثبات اقتصادی می‌تواند در میان‌مدت به متعادل شدن بازار کمک کند.