خبر روز

ضوابط واردات خودرو از مناطق آزاد ابلاغ شد

گمرک جمهوری اسلامی ایران طی بخشنامه‌ای جدید، ضوابط واردات خودروهای سواری از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به سرزمین اصلی را اعلام کرد.
گمرک ایران با صدور ابلاغیه‌ای از سوی دفتر مقررات صادرات و واردات وزارت امور اقتصادی و دارایی، جزئیات تازه‌ای درباره نحوه واردات خودروهای سواری از مبدأ مناطق آزاد و ویژه اقتصادی منتشر و آن را به ناظران و مدیران کل گمرکات اجرایی کشور ابلاغ کرد.
بر اساس این بخشنامه واردات خودروهای سواری از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به کشور مجاز اعلام شده است؛ مشروط بر آنکه فرآیند واردات در چهارچوب ضوابط تعیین‌شده انجام شود و واردکنندگان نسبت به ارائه ثبت آماری یا ثبت سفارش معتبر اقدام کنند.
در این ابلاغیه تأکید شده است که تمامی مراحل واردات باید مطابق ماده (۱۱) آیین‌نامه اجرایی قانون ساماندهی صنعت خودرو و اصلاحات بعدی آن انجام شود. همچنین ارائه گواهی پرداخت مالیات علی‌الحساب کارت بازرگانی از جمله الزامات اصلی برای ترخیص خودروها از گمرک عنوان شده است.
در بخش دیگری از این بخشنامه، نحوه تعیین حقوق ورودی خودروها به بخشنامه قبلی گمرک مورخ ۲۱ بهمن ۱۴۰۴ ارجاع داده شده و بر لزوم اجرای دقیق نرخ‌های تعیین‌شده در آن تأکید شده است.

ماشین وارداتی

کراس اور برقی فولکس ID.4 سریع و جذاب

فولکس‌واگن ID.4 Pure از پیشرانه برقی ۱۲۵ کیلوواتی (معادل ۱۶۸ اسب بخار) بهره می‌برد. این موتور گشتاور ۳۱۰ نیوتن‌متر را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۹ ثانیه و حداکثر سرعت نیز ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت است. باتری این خودرو ظرفیت ۵۵.۷ کیلووات ساعت دارد.
شارژ آن با شارژر خانگی حدود ۸.۵ ساعت زمان می‌برد، اما با شارژرهای سریع، زمان شارژ از ۲۰ تا ۸۰ درصد حدود ۳۵ دقیقه طول می‌کشد. برد این خودرو با یک بار شارژ بر اساس استاندارد CLTC حدود ۴۴۲ کیلومتر است. از جمله امکانات این خودرو می‌توان به شش کیسه هوای ۱۰ نقطه‌ای، سامانه کنترل پایداری، هشدار برخورد از جلو، ترمز اضطراری، دستیار حرکت بین خطوط، و سنسور پارک جلو و عقب اشاره کرد.
همچنین رینگ آلومینیومی ۱۹ اینچی، سقف پانوراما، تهویه اتوماتیک دو کاناله، پشت آمپر دیجیتال، کروز کنترل تطبیقی و دسترسی بدون کلید در آن دیده می‌شود. قیمت این خودرو روز گذشته، ۴ میلیارد و ۵۹۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شده است.

بازار خودرو

افزایش قیمت خودرو در آغاز به کار بازارهای مالی

با آغاز هفته کاری، باز شدن بازارهای مالی و همچنین شروع خرید و فروش‌ها، شاهد تغییر قیمت خودرو در سگمنت‌های مختلف هستیم. روندی که بیشتر نشان‌دهنده افزایش قیمت در بازاری است که همچنان با رکود مواجه است. ترجیح مردم بر این است که نقدینگی خود را فعلاً صرف کالاهای اساسی‌تر کنند و همین موضوع یکی از عوامل رکود در بازار خودرو است. طبق بررسی پلتفرم‌های فروش خودرو، قیمت‌ها در روز اول هفته به این شرح است:

خودروهای داخلی

پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک TU5P، در روز شنبه ۲۲ فروردین ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت خورد. این خودرو در ۱۹ فروردین یعنی چهارشنبه و آخر هفته قبل، یک میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان بود. یعنی ظرف سه روز شاهد ۱۷۰ میلیون تومان افزایش قیمت بودیم.
دنا پلاس EF7P شش دنده، روز شنبه یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. این خودرو ۱۹ فروردین، یک میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد. ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت ظرف سه روز.
قیمت اطلس اتوماتیک E پلاس در روز شنبه یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان شد. در حالی که قیمت این خودرو در ۱۹ فروردین، یک میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان بود. افزایش ۱۵۰ میلیون تومانی!

خودروهای مونتاژی

در بخش خودروهای مونتاژی، لاماری اکو ۱.۵ لیتر توربو در روز شنبه ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان قیمت خورد. در روز چهارشنبه ۱۹ فروردین، قیمت این خودرو ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان بود. افزایش صد میلیون تومانی برای این خودروی مونتاژی.
لوکانو L7 نیز ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت را تجربه کرد و به ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. از سوی دیگر، لوکانو L8 افت ۷۰ میلیون تومانی را پشت سر گذاشت و با نرخ معاملاتی ۶ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان در بازار عرضه شد.

احمد نعمت‌بخش در گفت‌وگو با «ایران» مأموریت‌های مهم صنعت خودرو را تشریح کرد

تأمین قطعه و ادامه تولید اولویت خودروسازان

گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

در حالی که صنعت خودروسازی ایران سال جدید را در فضایی آمیخته با تحولات منطقه‌ای آغاز کرده است، یکی از مهم‌ترین پرسش‌های مطرح در میان خریداران خودرو به سرنوشت تعهدات خودروسازان بازمی‌گردد. بسیاری از افرادی که در ماه‌های گذشته در طرح‌های فروش شرکت‌های خودروسازی ثبت‌نام کرده‌اند، اکنون این دغدغه را دارند که آیا در شرایط فعلی شرکت‌ها قادر خواهند بود خودروهای وعده داده شده را در موعد مقرر تحویل دهند یا باید انتظار تأخیرهای تازه را داشت. با این حال فعالان صنعت خودرو معتقدند با وجود چالش‌ها، روند تولید متوقف نشده و تلاش برای حفظ جریان تأمین قطعات و ادامه تولید همچنان ادامه دارد. نگرانی خریداران بیش از هر چیز به زمان تحویل خودروها مربوط می‌شود. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که هرگونه اختلال در زنجیره تأمین یا افزایش هزینه‌های تولید می‌تواند مستقیماً بر زمان‌بندی تحویل خودروها تأثیر بگذارد. همین موضوع باعث شده است بسیاری از متقاضیان خودرو نسبت به اجرای تعهدات شرکت‌ها حساسیت بیشتری نشان دهند و اخبار مربوط به وضعیت تولید و تأمین قطعات را با دقت بیشتری دنبال کنند.
در همین زمینه احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران با اشاره به وضعیت فعلی صنعت خودرو به «ایران» می‌گوید: «خودروسازان همچنان خود را متعهد به اجرای قراردادهای منعقد شده با مشتریان می‌دانند.» به گفته او، اگرچه در برخی بخش‌ها مشکلاتی در زمینه تأمین مواد اولیه و قطعات وجود دارد، اما برنامه کلی شرکت‌ها بر این اساس تنظیم شده است که تعهدات ثبت‌شده به مردم عملیاتی شود.

بسته حمایتی در انتظار تصمیم وزارت صمت

دبیر انجمن خودروسازان ایران، از ارائه پیشنهادهایی از سوی انجمن خودروسازان به وزارت صنعت، معدن و تجارت برای حمایت از تولید خودرو خبر می‌دهد و در این باره می‌گوید: «دولت برای کمک به واحدهای تولیدی تسهیلات بانکی در نظر گرفته و هم‌زمان پیشنهادهای ارائه شده از سوی انجمن در حال بررسی است.» به گفته او، جلساتی میان انجمن قطعه‌سازان، مدیران شرکت‌های خودروساز و مسئولان وزارت صمت برگزار شده تا راهکارهای عملی برای حفظ روند تولید و تحویل خودروها بررسی شود. چنین اقداماتی می‌تواند به کاهش فشار مالی بر شرکت‌های تولیدی و تسهیل تأمین منابع مورد نیاز برای ادامه تولید کمک کند. چرا که صنعت خودرو به دلیل گستردگی زنجیره تأمین و وابستگی به هزاران واحد قطعه‌سازی، بشدت به جریان نقدینگی وابسته است و هرگونه اختلال در این جریان می‌تواند بر کل فرآیند تولید اثر بگذارد.
نعمت‌بخش در ادامه تأکید می‌کند: «بررسی این پیشنهادها همچنان ادامه دارد و احتمالاً طی روزهای آینده جمع‌بندی نهایی انجام خواهد شد.» او در این باره می‌گوید: «پس از نهایی شدن این بسته حمایتی، جزئیات آن منتشر می‌شود.»

> در حال حاضر هیأت مدیره شرکت‌های خودروسازی تمام تمرکز خود را بر مدیریت تأمین قطعات و جلوگیری از ایجاد وقفه در تولید قرار داده‌اند

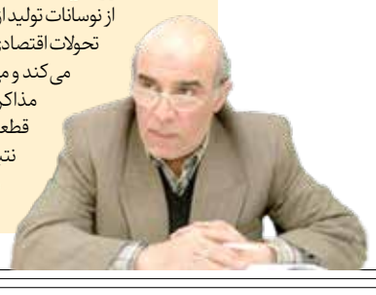
ادامه تولید در شرایط چالش تأمین قطعات

در سال‌های اخیر، خودروسازان فعالیت خود را در شرایطی ادامه داده‌اند که محدودیت‌های بین‌المللی، نوسان‌های ارزی و دشواری‌های تأمین مواد اولیه به بخشی از واقعیت‌های ثابت این صنعت تبدیل شده است. در چنین فضایی، یکی از راهکارهایی که بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته، گسترش داخلی‌سازی قطعات و تقویت همکاری با قطعه‌سازان داخلی بوده است. کارشناسان معتقدند این روند هرچند هنوز تا رسیدن به سطح مطلوب فاصله دارد، اما در مقاطع بحرانی می‌تواند نقش مهمی در حفظ تولید ایفا کند. نعمت بخش درباره آخرین وضعیت فعالیت خودروسازان نیز توضیح می‌دهد: «در حال حاضر هیأت مدیره شرکت‌های خودروسازی تمام تمرکز خود را بر مدیریت تأمین قطعات و جلوگیری از ایجاد وقفه در تولید قرار داده‌اند.» به گفته نعمت‌بخش، «شرکت‌ها تلاش می‌کنند در صورت بروز مشکل در تأمین برخی قطعات، از روش‌های جایگزین استفاده کنند، از جمله افزایش استفاده از تولیدات داخلی یا در صورت امکان تأمین قطعات از مسیر واردات. بر همین اساس صنعت خودرو برای عبور از دوره‌های فشار ناچار به انعطاف‌پذیری در زنجیره تأمین خود است.»

برش

مدیریت تعهدات معوق در شرکت‌های خودروسازی

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان به وضعیت شرکت‌هایی اشاره می‌کند که پیش از این نیز با تأخیر در تحویل خودرو مواجه بوده‌اند. به گفته او، «تلاش این شرکت‌ها بر این است که اگر در برخی موارد تأخیرهایی وجود داشته، این تأخیرها افزایش پیدا نکند و روند تحویل خودروها از وضعیت فعلی بدتر نشود.» موضوعی که نشان می‌دهد مدیریت تعهدات معوق در حال حاضر به یکی از دغدغه‌های جدی صنعت خودرو تبدیل شده است. با این حال نعمت‌بخش احتمال بروز تأخیرهای محدود در تحویل خودروها را نیز رد نمی‌کند. او معتقد است: «شرایط فعلی ممکن است باعث شود زمان تحویل برخی خودروها کمی جابه‌جا شود، اما به گفته او در قراردادهای فروش خودرو سازوکارهایی برای چنین شرایطی، از جمله جرایم دیرکرد تحویل، پیش‌بینی شده است.» این موضوع در واقع یکی از ابزارهایی است که شرکت‌ها برای مدیریت ریسک‌های ناشی از نوسانات تولید از آن استفاده می‌کنند. او در ادامه به نقش تحولات اقتصادی و مذاکرات در روند تولید خودروها اشاره می‌کند و می‌گوید: «در صورت موفقیت‌آمیز بودن مذاکرات می‌توان انتظار داشت دسترسی به قطعات و مواد اولیه وارداتی تسهیل شود و در نتیجه روند تولید و تحویل خودروها نیز با سرعت بیشتری انجام گیرد.»



یک کارشناس ارشد چینی پیش‌بینی کرد

سهم ۹۰ درصدی خودروهای تمام برقی از بازار تا ۲۰۴۰

ترجمه

گروه خودرو

انجمن توسعه خودروهای الکتریکی هوشمند که طی روزهای ۱۱ تا ۱۲ آوریل در شهر پکن برگزار شد، پروفسور «اوویانگ مینگ‌گائو» از دانشگاه تسینگ‌هوا تصویری صریح از مسیر فناوری صنعت خودروی چین ارائه داد. به گزارش سایت carnewschina، او در سخنرانی خود اعلام کرد، خودروهای پلاگین هیبرید و مدل‌های الکتریکی بُردافزا در عمل وارد مسیر نزولی شده‌اند و پیش‌بینی کرد تا سال ۲۰۴۰ خودروهای تمام برقی به سلطه مطلق در بازار دست خواهند یافت.

برتری بهره‌وری در خودروهای تمام برقی

به گفته پروفسور اوویانگ، سیستم محرکه تمام برقی، کارآمدترین روش برای استفاده از برق سبز محسوب می‌شود. او تأکید کرد، بازدهی این نوع پیشرانه تقریباً دو برابر خودروهای مبتنی بر هیدروژن و چهار برابر خودروهای مجهز به موتور احتراق داخلی با سوخت‌های مصنوعی است.
به اعتقاد او، همین برتری بنیادی در بهره‌وری انرژی باعث شده سرنوشت خودروهای پلاگین هیبرید (خودروهایی که علاوه بر موتور بنزینی، باتری قابل شارژ از طریق برق شهری دارند) و مدل‌های بُردافزا (خودروهای برقی که یک موتور بنزینی کوچک فقط برای شارژ باتری و افزایش برد حرکتی در آنها استفاده می‌شود) از پیش مشخص شده و روند افول آنها اجتناب‌ناپذیر باشد.

پیش‌بینی سهم بازار در سال‌های آینده

این استاد دانشگاه تسینگ‌هوا در ادامه چشم‌اندازی از آینده بازار خودرو ارائه داد و پیش‌بینی کرد، سهم خودروهای انرژی نو در سال‌های آینده به شکل قابل توجهی افزایش یابد. پروفسور اوویانگ پیش‌بینی می‌کند، سهم خودروهای انرژی نو تا سال ۲۰۳۰ از مرز ۷۰ درصد عبور کند و نسبت خودروهای تمام برقی به پلاگین هیبرید از ۷ به ۳ برسد. (یعنی از ۷ دستگاه خودرو، ۳ دستگاه از این خودروها، شامل مدل انرژی نو خواهد بود) این نسبت در سال ۲۰۳۵ از ۸ به ۲ تغییر می‌کند و سهم بازار نیز بالای ۸۰ درصد تثبیت خواهد شد. اوج این روند در سال ۲۰۴۰ رخ می‌دهد؛ جایی که خودروهای برقی با نسبت ۹ به ۱ در عمل کل بازار را در اختیار می‌گیرند.
اوویانگ در این باره گفت: «این موضوع بدان معناست که فناوری محرکه تمام برقی در عمل به تمام بحث‌ها درباره مسیر آینده فناوری پایان خواهد داد و جایگاه غالب و مطلق را به دست می‌آورد. اتفاقی که می‌تواند صنعت خودروی چین را از مرحله بزرگ بودن به مرحله قدرتمند بودن برساند.»

احتیاط در مورد باتری‌های حالت جامد

این کارشناس برجسته همچنین به هیجان فعلی صنعت خودرو درباره باتری‌های حالت جامد اشاره کرد و از شرکت‌ها خواست با احتیاط بیشتری به این حوزه وارد شوند. به گفته او، باتری‌های حالت جامد هنوز با چالش‌های علمی حل‌نشده‌ای مواجه هستند، از جمله واکنش‌های جانبی در سطح تماس مواد که می‌تواند پایداری شیمیایی، مکانیکی، حرارتی و حتی پایداری در برابر هوا را تحت تأثیر قرار دهد.
او پیش‌بینی کرد، احتمالاً تا پایان سال ۲۰۳۰ باتری‌های حالت جامدی با چگالی انرژی حدود ۳۰۰ وات‌ساعت بر کیلوگرم وارد بازار شوند، اما تأکید کرد شرکت‌ها نباید این فناوری را صرفاً به عنوان یک ابزار تبلیغاتی مورد استفاده قرار دهند و باید در عرضه محصولات مبتنی بر آن با دقت عمل کنند. چین در این حوزه پیشرفت قابل توجهی داشته است. سال گذشته حدود ۴۴ درصد از درخواست‌های ثبت اختراع جدید در زمینه باتری‌های حالت جامد به این کشور اختصاص داشت. همچنین ظرفیت تولید داخلی الکترولیت‌های سولفیدی در چین اکنون از ۲۰ هزار تن فراتر رفته است. قیمت این مواد نیز طی مدت کوتاهی کاهش چشمگیری داشته و از حدود ۲۰ میلیون یوان (نزدیک به ۲۹۰ هزار دلار) برای هر تن به کمتر از یک میلیون یوان (حدود ۱۴ هزار و ۵۰۰ دلار) رسیده است.

سه نقطه عطف مهم در مسیر ایمنی باتری‌ها

یانگ سپس به سه نقطه عطف مهم در حوزه ایمنی باتری اشاره کرد. در سال ۲۰۱۴ وزارت صنعت چین استفاده از باتری‌های سه‌تایی در اتوبوس‌ها را به دلیل نگرانی‌های ایمنی متوقف کرد. در سال ۲۰۲۰ معرفی باتری‌های بلید BYD موجب شد باور نادرست درباره عدم کاربرد LFP در خودروهای سواری از میان برود و در آینده‌ای نزدیک استانداردهای جدیدی اجرا خواهد شد که الزام عملکرد بدون آتش‌سوزی و انفجار را برای تمام باتری‌ها مطرح می‌کند. او همچنین اشاره کرد، چین هنوز یک سیستم رتبه‌بندی ایمنی معتبر و فراگیر در اختیار ندارد. در حالی که در برخی بازارهای خارجی، شرکت‌هایی که از باتری‌های سه‌تایی استفاده می‌کنند توانسته‌اند با مدیریت کامل چرخه عمر باتری، بالاترین رتبه‌های ایمنی را به دست آورند.

پنج مدل کسب‌وکار جدید در صنعت خودروی چین

در ادامه، اوویانگ به پنج رویکرد یا مدل کسب‌وکار اشاره کرد که به گفته او در حال شکل دادن به آینده صنعت خودروی چین هستند. اول مدل یکپارچگی عمودی است که در آن شرکت‌ها تلاش می‌کنند بخش‌های مختلف زنجیره تولید، از توسعه فناوری‌های برقی گرفته تا نرم‌افزار و سیستم‌های هوشمند، را تا حد امکان در داخل مجموعه خود مدیریت کنند. دوم استراتژی دوگانه است؛ رویکردی که در آن خودروسازان همزمان تولید خودروهای بنزینی و برقی را ادامه می‌دهند و در کنار بازار داخلی، حضور در بازارهای جهانی را نیز دنبال می‌کنند. سوم مدل خودروسازان جدید است که بیشتر توسط استارتاپ‌ها و شرکت‌های فناوری دنبال می‌شود و بر تفکر اینترنتی، بازاریابی دیجیتال و ایجاد یک اکوسیستم خدماتی و کاربری در اطراف خودرو تمرکز دارد. چهارم مدل یکپارچگی افقی است که در آن شرکت‌ها با همکاری یا ادغام با دیگر بازیگران زنجیره ارزش، بویژه در حوزه فناوری‌های هوشمند و برندسازی، ساختار صنعت را بازآرایی می‌کنند. در نهایت، اصلاح ساختار شرکت‌های خودروسازی دولتی نیز به عنوان رویکرد پنجم مطرح شد؛ اقدامی که هدف آن افزایش بهره‌وری و رقابت‌پذیری این شرکت‌ها در بازار جهانی است.

> استاد دانشگاه تسینگ هوا پیش بینی کرده که سهم خودروهای انرژی‌نو تا سال ۲۰۳۰ از مرز ۷۰ درصد عبور کند و نسبت خودروهای تمام‌برقی به پلاگین هیبرید از ۷ به ۳ برسد

برش

آینده خودروهای تجاری

به گفته پروفسور اوویانگ استاد دانشگاه، در بخش کامیون‌های تجاری نیز روند برقی‌سازی با سرعت ادامه خواهد داشت. بر اساس پیش‌بینی او، سهم خودروهای تجاری انرژی نو تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۵۰ درصد، تا سال ۲۰۳۵ به بیش از ۶۰ درصد و تا سال ۲۰۴۰ به بیش از ۷۰ درصد خواهد رسید. همچنین پیش‌بینی می‌شود تعداد کل خودروهای انرژی نو در چین تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون دستگاه برسد. این رقم تا سال ۲۰۳۵ به ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون دستگاه و تا سال ۲۰۴۰ به حدود ۳۰۰ تا ۳۸۰ میلیون دستگاه افزایش خواهد یافت. در حوزه تأمین انرژی نیز انتظار می‌رود سهم برق سبز از مصرف انرژی به بیش از ۵۰ درصد (حدود ۵۵ تا ۶۰ درصد) تا سال ۲۰۳۰ برسد و تا سال ۲۰۳۵ به حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد افزایش یابد؛ موضوعی که باعث می‌شود خودروهای برقی واقعاً به «خودروهای انرژی نو» تبدیل شوند که عمدتاً با انرژی‌های تجدیدپذیر تغذیه می‌شوند.

نیم کلاچ

خودروسازی در خط مقدم پایداری

با هم‌افزایی سیاست‌گذار، تولید کننده و مصرف کننده می‌توان از چالش‌ها عبور کرد

گروه خودرو

در شرایطی که اقتصاد جهانی و منطقه‌ای با چالش‌های متعددی روبه‌رو است و سایه تنش‌ها و جنگ بر بسیاری از معادلات تجاری و صنعتی جهان سنگینی می‌کند، صنعت خودروی ایران نیز به‌عنوان یکی از ارکان مهم تولید و اشتغال، در حال عبور از مقطعی حساس و تعیین‌کننده است. این صنعت که سال‌هاست به‌عنوان پیشران بخش قابل توجهی از زنجیره‌های صنعتی کشور شناخته می‌شود، اکنون بیش از هر زمان دیگری نیازمند نگاه واقع‌بینانه، حمایت هوشمندانه و تقویت ظرفیت‌های درونی است.
واقعیت آن است که شرایط فعلی و محدودیت‌های ناشی از آن، نه‌تنها بر مسیر تأمین مواد اولیه و قطعات اثر گذاشته، بلکه به صورت طبیعی و همچون خودروسازان دیگر در جهان هزینه‌های تولید، حمل‌ونقل و حتی برنامه‌ریزی بلندمدت را نیز با چالش‌هایی همراه کرده است. در کنار این مسأله، نوسانات اقتصادی و فشارهای تورمی، تقاضای بازار را نیز دستخوش تغییر کرده و الگوی خرید مصرف‌کنندگان را تحت تأثیر قرار داده است. با این حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده که صنعت خودروی کشور توانایی تطبیق با شرایط دشوار را دارد و می‌تواند با اتکا به توان داخلی، مسیر خود را ادامه دهد.

توسعه تدریجی زنجیره تأمین داخلی

یکی از نقاط قوت قابل توجه در این مسیر، توسعه تدریجی زنجیره تأمین داخلی است. در سال‌های اخیر، بسیاری از قطعات و فناوری‌هایی که پیش‌تر وابسته به واردات بودند، با تلاش متخصصان داخلی بومی‌سازی شده‌اند. این روند، در شرایط فعلی اهمیت دوچندان پیدا کرده و می‌تواند به کاهش آسیب‌پذیری صنعت در برابر تکانه‌های خارجی کمک کند. تقویت همکاری میان خودروسازان، قطعه‌سازان و مراکز دانش‌بنیان، از جمله اقداماتی است که می‌تواند این روند را شتاب بخشد.
از سوی دیگر، مدیریت منابع و بهینه‌سازی فرآیندهای تولید، به یکی از ضرورت‌های اصلی تبدیل شده است. در شرایطی که هزینه‌ها رو به افزایش است، بهره‌وری نقش کلیدی در حفظ تعادل اقتصادی بنگاه‌ها ایفا می‌کند. استفاده از فناوری‌های نوین، به‌روزرسانی خطوط تولید و کاهش اتلاف منابع، می‌تواند به ارتقای کیفیت محصولات و کاهش هزینه‌های تمام‌شده کمک کند؛ امری که در نهایت به نفع مصرف‌کننده نیز خواهد بود.

حفظ قدرت خرید مردم

بازار داخلی نیز به‌عنوان مهم‌ترین تکیه‌گاه صنعت خودرو، نیازمند توجه ویژه است. حفظ قدرت خرید مردم و ارائه محصولات متناسب با نیازهای واقعی جامعه، می‌تواند به پایداری تقاضا کمک کند. در این میان، تنوع‌بخشی به محصولات، توجه به خودروهای کم‌مصرف و اقتصادی و همچنین ارتقای استانداردهای ایمنی، از جمله محورهایی است که می‌تواند اعتماد مصرف‌کنندگان را تقویت کند. همچنین نباید از ظرفیت بازارهای منطقه‌ای غافل شد. با وجود محدودیت‌های موجود، برخی کشورهای همسایه و منطقه، همچنان می‌توانند مقصدی برای صادرات محصولات خودرویی ایران باشند. توسعه دیپلماسی اقتصادی و بهره‌گیری از فرصت‌های همکاری مشترک، می‌تواند زمینه‌ساز حضور فعال‌تر در این بازارها شود و به ارزآوری برای کشور کمک کند.
در مجموع، صنعت خودروی ایران در شرایط کنونی، بیش از هر زمان دیگری نیازمند هم‌افزایی میان بخش‌های مختلف است. همدلی میان سیاست‌گذاران، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، می‌تواند به عبور موفق از این دوره کمک کند. اگرچه چالش‌ها قابل انکار نیستند، اما ظرفیت‌های موجود نیز قابل توجه‌اند و با مدیریت صحیح، می‌توان از این مقطع به‌عنوان فرصتی برای بازنگری، اصلاح و تقویت بنیان‌های این صنعت استفاده کرد. آینده صنعت خودرو، در گرو تصمیمات امروز است؛ تصمیماتی که اگر با نگاه بلندمدت، واقع‌بینی و اتکا به توان داخلی اتخاذ شوند، می‌توانند مسیر توسعه پایدار را هموار سازند و این صنعت را در جایگاهی شایسته در اقتصاد ملی تثبیت کنند.