

خبر روز

مبنای محاسبه نرخ ارز خودروهای وارداتی مشخص شد



هیأت تعیین و تثبیت قیمت‌ها مبنای محاسبه نرخ ارز خودروهای وارداتی را مشخص کرد. هیأت تعیین و تثبیت قیمت‌های وزارت صمت برای جلوگیری از تعلل واردکنندگان خودرو با تصمیمی جدید، میانگین نرخ ارز در بازه ۱۵ روزه را، مبنای محاسبه قیمت خودروهای وارداتی قرار داد. براساس آن مقرر شده تا مبنای محاسبه نرخ ارز خودروهای وارداتی حداکثر طی ۱۵ روز کاری پس از پایان مهلت دریافت وجه از متقاضیان مشخص شود. براساس این مصوبه جدید، در صورت تأخیر و تعلل توسط واردکنندگان در تأمین ارز، میانگین نرخ ارز اعلامی از سوی مراجع ذی‌ربط در بازه زمانی ۱۵ روزه فوق ملاک عمل قرار خواهد گرفت و اگر نرخ ارز پس از این بازه زمانی کمتر از میانگین مذکور باشد، حداقل نرخ در میانگین مبنای محاسبه خواهد بود. حسین فرهیژاده، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان طی ابلاغیه‌ای به تاریخ ۲۲ فروردین ماه ۱۴۰۵، تصمیم جدید هیأت قیمت‌گذاری درباره نحوه محاسبه نرخ ارز خودروهای وارداتی را اعلام کرد که براساس آن مقرر شده تا مبنای محاسبه نرخ ارز خودروهای وارداتی حداکثر طی ۱۵ روز کاری پس از پایان مهلت دریافت وجه از متقاضیان مشخص شود. براساس این مصوبه جدید، در صورت تأخیر و تعلل توسط واردکنندگان در تأمین ارز، میانگین نرخ ارز اعلامی از سوی مراجع ذی‌ربط در بازه زمانی ۱۵ روزه فوق ملاک عمل قرار خواهد گرفت و اگر نرخ ارز پس از این بازه زمانی کمتر از میانگین مذکور باشد، حداقل نرخ در میانگین مبنای محاسبه خواهد بود.

ماشین وارداتی

شاسی بلند جدید هیبریدی حدود ۸ میلیارد تومان!



یک شرکت واردکننده خصوصی تصمیم به عرضه شاسی بلند لوکس هیبریدی GAC ES9 گرفته است. در شرایط فروش جدید شرکت، این خودرو با موعد تحویل ۲۵ روزه و قیمت ۷ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان به دست مشتریان می‌رسد. جی‌ای‌سی G59 از پیشرانه هیبرید بهره می‌برد. نیروگاه ۲ لیتری توربو با یک موتور برقی ترکیب شده و در مجموع ۳۲۲ اسب بخار قدرت و ۶۳۰ نیوتن متر گشتاور را در اختیار راننده قرار می‌دهد. امکانات رفاهی و ایمنی این خودرو شامل این موارد است: پل تمام‌دیجتال پشت آمپر، شیشه‌های آکوستیک برای کاهش صدا، سیستم‌های کنترل کشش و پایداری، دوربین ۳۶۰ درجه، سقف پانوماهی بزرگ، دسته‌دنده الکترونیکی و نمایشگر مرکزی ۱۴.۶ اینچی با سیستم اطلاعات و سرگرمی هوشمند.

بازار خودرو

قیمت خودروهای داخلی بالا کشید



آخرین هفته فروردین در حالی به پایان رسید که تغییرات هرچند محدود در بازار خودرو به چشم می‌خورد. قیمت خودروهای وارداتی بزیشی شد مونتازوی‌ها در اواسط هفته، افزایش قیمت داشتند و حالا در آخرین روزهای فروردین، قیمت خودروهای داخلی افزایش یافت. اگرچه خریداران و فروشندگان خودرو روی ماه فروردین چندان حساسی باز نمی‌کنند. چرا که این بازار بعد از تعطیلات نوروز به اصطلاح، بازار خواب محسوب می‌شود. حالا با توجه به شرایط چنگی کشور، در نتیجه بازارهای مالی با رکود نیز همراه بودند. اما در آخرین روزهای فروردین و پایان هفته، شاهد افزایش قیمت برخی خودروهای تولید داخل بودیم.

قیمت خودروهای تولید داخل

قیمت صفرپژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک TU5P، ۲۶ فروردین، ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان محاسبه شد. این خودرو ۲۴ فروردین، ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت خورد، افزایش قیمت ۵۰ میلیون تومانی. قیمت صفرپارس نوآ ۱۶ لیتر دنده‌ای در ۲۶ فروردین، یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان محاسبه شد. این خودرو ۲۴ فروردین، یک میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان بود. افزایش قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی. قیمت صفرکی‌ام سی ۱۶، ۲۶ فروردین، ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان محاسبه شد، در حالی که این خودرو ۲۳ فروردین در بازار آزاد، ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان بود و افزایش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی را تجربه کرد.

سخنگوی وزارت صمت در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

جبران خسارات واحدهای آسیب‌دیده

حمایت جدی وزارت صمت از خودروسازان در شرایط پساچنگ



گزارش

یاسمن صادق شیرازی

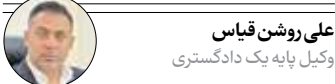
گروه خودرو

با پشت سر گذاشتن مذاکرات و استقرار آتش‌بس، صنایع مختلف کشور از جمله صنعت خودرو در حال بازتنظیم مسیرهای تولید و تأمین خود هستند. در همین زمینه، وزارت صمت برای جبران اختلال‌های ایجادشده در زنجیره تأمین و حفظ ثبات در تولید خودروسازان، بسته‌ای از برنامه‌های حمایتی و اصلاحی را تدوین کرده است. این چالش‌ها البته، منحصر به ایران نبوده و براساس گزارش‌ها، خودروسازان منطقه حتی شرکت‌های آمریکایی نیز طی هفته‌های اخیر با اختلال‌هایی مشابه در سهام خود مواجه شده‌اند.

صنایع روی ریل تولید

در کنار خسارت‌هایی که جنگ به زنجیره تأمین وارد کرد، اکنون تلاش می‌شود با ارائه طرح‌ها و پیشنهادها تازه، مسیر عبور صنعت از شرایط پساچنگ هموارتر شود. یکی از مهم‌ترین اقدامات در این زمینه، نامه ۱۰۰پندی انجمن خودروسازان به وزارت صمت است. نامه‌ای که احمد نعمت‌بخش پیش‌تر در گفت‌وگو با

جاده قانون



علی روشن قیاس

وکیل پایه یک دادگستری

با آغاز سال جدید و در حالی که هنوز قیمت‌های رسمی بسیاری از خودروها از سوی شرکت‌ها اعلام نشده، خریداران برای مقایسه و انتخاب بیشتر به پلتفرم‌های آنلاین مراجعه می‌کنند. این فضا باعث شده اختلاف میان قیمت‌های رسمی و آگهی‌های اینترنتی افزایش یابد. موضوعی که ضرورت دقت و آگاهی بیشتر در معاملات را یادآوری می‌کند.

طعمه‌ای برای فریب خریدار

در برخی سایت‌های خرید و فروش، آگهی‌هایی دیده می‌شود که قیمت خودرو در آنها به‌طور غیرمعمول پایین‌تر از نرخ بازار است. برای نمونه، خودرویی با ارزش واقعی حدود ۳ میلیارد تومان، با قیمت‌هایی حدود ۲ میلیارد تومان آگهی می‌شود. در نگاه اول، ممکن است خریدار تصور کند فروشنده پول لازم است یا از قیمت واقعی بی‌خبر است اما در بسیاری موارد اصلاً

خواسته‌های قطعه‌سازان از دولت چیست؟

در کنار دغدغه‌های خودروسازان، مطالبات قطعه‌سازان نیز این روزها با جدیت بیشتری مطرح می‌شود. به‌طوری‌که، محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو، در گفت‌وگو با ایسنا، سه مطالبه اصلی این بخش را برمی‌شمرد. نجفی منش تأکید می‌کند: «خصوصی سازی کامل صنعت خودرو مهم‌ترین الزام برای بهبود شرایط است. هرچند خصوصی سازی تنها یک خودروساز کافی نیست و برای افزایش بهره‌وری و رشد تولید، دیگر خودروساز بزرگ کشور نیز باید به بخش خصوصی واگذار شود.» مطالبه دوم، اصلاح شیوه قیمت‌گذاری است. رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو تأکید می‌کند: «قیمت‌گذاری باید به‌گونه‌ای باشد که شرکت‌ها بدون زیان به فعالیت خود ادامه دهند و امکان سرمایه‌گذاری برای توسعه در اختیار داشته باشند.» سومین مطالبه، پرداخت بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان است.



برش

روزنامه ایران به آن اشاره کرده بود. او تأکید کرده بود که وزارت صمت پیگیر جبران آسیب‌ها به واحدهای صنعتی از جمله خودروسازی است و خودروسازان نیز در همین چهارچوب مجموعه‌ای از پیشنهادها کاربردی را ارائه کرده‌اند: پیشنهادهایی که هدف مشترک همگی آنها، کمک به بازگشت سریع‌تر صنعت خودرو به ثبات تولید در دوره پساچنگ است.

عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت، در گفت‌وگو با «ایران» جزئیات بیشتری از روند بررسی این پیشنهادها و برنامه‌های حمایتی وزارتخانه ارائه می‌دهد. او می‌گوید: «ما پیگیر مشکلات همه صنایع، بویژه صنعت خودرو

سازوکار حمایت وزارت صمت از واحدهای آسیب‌دیده

درحال حاضر صنایع مختلف کشور یکی یکی اثرات حمله اخیر آمریکا و اسرائیل را تجربه

می‌کنند. صنعت خودرو همانند فولاد و پتروشیمی از تبعات این وضعیت بی‌نصیب نمانده و فعالیت آن با چالش‌های جدیدی روبه‌رو شده است. زارعی درباره برنامه وزارت صمت برای حمایت از صنایع می‌گوید: «این وزارتخانه واحدهای تولیدی را در سه گروه دسته‌بندی کرده است؛ گروه اول، واحدهایی هستند که در اثر حمله مستقیم آسیب دیده و امکان ادامه تولید ندارند.» او در این باره می‌گوید: «برای این واحدها سازوکاری طراحی شده که ابتدا خسارت‌ها از طریق خوداظهاری ثبت و سپس توسط کارشناس رسمی تأیید می‌شود. پرداخت خسارت نیز از محل بودجه سال ۱۴۰۴ که امکان استفاده آن در سال جاری وجود دارد یا سایر منابع مانند صندوق توسعه ملی انجام خواهد شد.»

عرضه فولاد در بورس تا اردیبهشت‌ماه

گروه دوم، شامل واحدهایی است که آسیب مستقیم ندیده‌اند اما تبعات چنگ، یعنی اختلال در زنجیره تأمین، تولید آنها را تحت تأثیر قرار داده است. زارعی در این باره نیز توضیح می‌دهد: «واحدهایی که به صورت تبعی دچار مشکل شده‌اند در حال شناسایی هستند. مثلاً فولاد مبارکه دچار آسیب شده و واحدهایی که از آن ورق دریافت می‌کردند اکنون با کمبود مواد اولیه روبه‌رو هستند. در حوزه‌های دیگر مانند میلگرد، تیرآهن و محصولات پتروشیمی نیز هماهنگی شده و مشکلی در عرضه وجود ندارد. درباره ورق گرم، ورق گالوانیزه و ورق قلع‌اندود نیز هماهنگی‌ها انجام شده و از اواسط اردیبهشت عرضه آنها در بورس کالا از سر گرفته می‌شود. همچنین عرضه مواد اولیه پتروشیمی نیز از هفته آینده در بورس آغاز خواهد شد تا در این خصوص نیز صنایع ما از جمله خودروسازی، مشکلی پیدا نکنند.» او درباره نظارت‌های وزارت صمت نیز می‌گوید: «وزارت صمت نظارت خواهد کرد تا واحدها مواد اولیه را تنها به میزان نیاز خریداری کنند و از ورود این کالاها به بازار آزاد جلوگیری شود.»



پرداخت

خسارت از

محل بودجه

سال ۱۴۰۴

که امکان

استفاده

آن در سال

جاری وجود

دارد یا سایر

منابع مانند

صندوق

توسعه ملی

انجام

خواهد شد

گروه سوم، واحدهایی هستند که نه مستقیم و نه تبعی آسیب ندیده‌اند، اما از قبل با مشکل سرمایه در گردش روبه‌رو بوده‌اند. زارعی درباره حمایت از این واحدها توضیح می‌دهد: «طرح ۷۰۰ همتی دولت برای جبران تغییرات ارزی هنوز اجرا نشده است. قطعاً به بسته‌های حمایتی وزارتخانه افزوده خواهد شد. البته، طبیعی است که برخی موارد در شرایط فعلی قابلیت اجرا نداشته باشد؛ اما تلاش می‌کنیم هر بخش عملیاتی که بتواند به بهبود شرایط کمک کند، در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ شود.»

سازوکار حمایت وزارت صمت از واحدهای آسیب‌دیده

درحال حاضر صنایع مختلف کشور یکی یکی اثرات حمله اخیر آمریکا و اسرائیل را تجربه

وقتی فروشنده، مالک واقعی نیست

یکی از اشتباهات رایج خریداران، امضای قرارداد با فردی است که مالک واقعی خودرو

نیست. برخی ادعا می‌کنند خودرو متعلق به برادر، همسر یا دوستانشان است و امضا کردن آنان مشکلی ندارد. اما در زمان نقل و انتقال، خریدار متوجه می‌شود سند به نام فرد دیگری است و روند انتقال با مشکل مواجه خواهد شد. این اشتباه ساده می‌تواند خریدار را گرفتار شکایات حقوقی و کیفری کند.

چگونه گرفتار این دام‌ها نشویم؟

اما سوالاتی که اغلب مشتریان می‌پرسند این است که چگونه گرفتار این دام‌ها نشویم؟ برای پیشگیری از این مشکلات، توجه به نکات زیر ضروری است:

- فقط از پلتفرم‌ها و فروشندگان معتبر خرید کنید.
- پیش از رؤیت خودرو و انجام کارشناسی کامل، هیچ مبلغی پرداخت نکنید.
- از کارشناس رسمی یا فرد متخصص برای بررسی فنی و حقوقی خودرو کمک بگیرید.
- قرارداد را فقط با مالک واقعی خودرو امضا کنید.
- نسبت به قیمت‌های بسیار پایین‌تر از عرف بازار حساس باشید. توجه داشته باشید هیچ کس خودروی ۳ میلیاردی را ۶۰۰ تا حتی یک میلیارد تومان ارزان‌تر نمی‌فروشد مگر دلیل خاصی پشت ماجرا باشد.

نیم کلاچ

چشم‌انداز صنعت

قطعه‌سازی در سال جدید

زنجیره تأمین در یک وضعیت محتاطانه اما با رویکرد مثبت



در شرایطی که کشور پس از یک دوره پرتنش و حمله ناآمنمردانه به ایران به فضای آتش‌بس رسیده، بسیاری از بخش‌های صنعتی فرصت یافته‌اند تا با تمرکز بیشتری به بازسازی، تثبیت و برنامه‌ریزی برای آینده بپردازند. در این میان، صنعت قطعه‌سازی به‌عنوان یکی از ارکان اصلی زنجیره تولید خودرو، نقشی کلیدی در عبور از وضعیت فعلی و حرکت به سمت رشد پایدار ایفا می‌کند. قطعه‌سازان در سال‌های اخیر با چالش‌های متعددی مواجه بوده‌اند؛ از نوسانات ارزی و محدودیت‌های تأمین مواد اولیه گرفته تا مشکلات نقدینگی و مطالبات معوق. با این حال، تجربه نشان داده که این بخش از صنعت، به دلیل پیوند عمیق با تولید داخلی و اتکای نسبی به توان فنی بومی، از ظرفیت بالایی برای سازگاری با شرایط دشوار برخوردار است. اکنون در فضای آرام‌تر ناشی از آتش‌بس، این ظرفیت می‌تواند بیش از گذشته فعال شود.

یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش‌روی قطعه‌سازان در سال جدید، بهبود نسبی در برنامه‌ریزی تولید خودروسازان است. کاهش ناطامیانی‌های کوتاه‌مدت به این معناست که بنگاه‌ها می‌توانند با دید روشن‌تری نسبت به میزان سفارش‌ها، تأمین مواد و مدیریت منابع انسانی تصمیم‌گیری کنند. این موضوع بویژه برای واحدهای کوچک و متوسط که آسیب‌پذیری بیشتری دارند، اهمیت دوچندان دارد.

از سوی دیگر، سیاست‌های حمایتی دولت در حوزه تولید، اگر با تداوم و ثبات همراه باشد، می‌تواند به تقویت این صنعت کمک کند. تسهیل دسترسی به سرمایه در گردش، بهبود فرآیندهای گمرکی برای واردات مواد اولیه ضروری و حمایت از داخلی‌سازی قطعات پیشرفته، از جمله اقداماتی است که در صورت اجرای مؤثر، می‌تواند هزینه‌های تولید را کاهش داده و رقابت‌پذیری قطعه‌سازان را افزایش دهد.

البته باید توجه کرد که مسیر پیش‌رو خالی از چالش نیست. رقابت در بازار داخلی، بویژه در شرایطی که مصرف‌کننده به کیفیت و قیمت حساس‌تر شده، قطعه‌سازان را ناگزیر می‌کند تا به سمت ارتقای استانداردها و بهره‌وری حرکت کنند. همچنین، تحولات جهانی در صنعت خودرو، از جمله حرکت به سمت خودروهای برقی و هوشمند، ضرورت سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را بیش از پیش برجسته کرده است.

با این حال، چشم‌انداز کلی صنعت قطعه‌سازی در سال جدید را می‌توان محتاطانه و مثبت ارزیابی کرد. ترکیب تجربه سال‌های گذشته، ظرفیت‌های فنی موجود و فضای نسبتاً پایبات‌تر فعلی، این امکان را فراهم می‌آورد که این صنعت نه‌تنها از رکود فاصله بگیرد، بلکه در مسیر رشد تدریجی قرار گیرد. در این میان، تعامل سازنده میان دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان نقش تعیین‌کننده‌ای خواهد داشت. در نهایت، آنچه می‌تواند تضمین‌کننده موفقیت قطعه‌سازان در سال پیش‌رو باشد، نگاه واقع‌بینانه همراه با امیدواری است. نه اغراق در مشکلات و نه نادیده گرفتن آنها، بلکه تمرکز بر راه‌حل‌های عملی و بهره‌گیری از فرصت‌های موجود، می‌تواند این صنعت را به جایگاهی پرباننده که شایسته آن است. استمرار آرامش نسبی کنونی، در کنار تصمیم‌گیری‌های سنجیده اقتصادی، می‌تواند این چشم‌انداز را به دوره‌ای از بازسازی و تقویت برای قطعه‌سازان کشور تبدیل کند.

تارا EF7P1 توربو، سریع‌ترین و چابک‌ترین سدان داخلی

تارا EF7P1 توربو به عنوان یکی از جدیدترین سدان‌های تولید داخل، با موتور EF7PTC توربوشاژز چهارسیلندر عرضه می‌شود. این موتور ۱.۷ لیتری توان ۱۱۶ اسب بخار و گشتاور ۲۴۰ نیوتن‌متر را در بازه ۱۷۵۰ تا ۴۰۰۰ دور تولید می‌کند و به این خودرو شتاب صفر تا صد ۹ ثانیه و سرعت نهایی ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت می‌دهد. گیربکسی شش‌سرعت اتوماتیک، وظیفه انتقال قدرت را بر عهده دارد و مصرف سوخت ترکیبی خودرو ۶.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است.

در بخش فنی، تارا توربو از سیستم تعلیق مک‌فرسون در جلو و نیمه‌مستقل در عقب استفاده می‌کند و ترمزهای دیسکی در

معرفی خودرو

هر چهار چرخ قرار دارد. این خودرو در آزمون تصادف از جلو که توسط مرکز تست تصادف ایمنی ایران (AQ5) انجام شده، امتیاز بالایی کسب کرده است. اولین طرح فروش تارا توربوشاژز در سال ۱۴۰۵ توسط ایران خودرو همراه با خودروهای هایما 85 و 7X اعلام شده است. قیمت اولیه این خودرو با احتساب هزینه‌های قانونی یک میلیارد و ۸۸۷ میلیون تومان تعیین شده بود، اما با توجه به اعمال نرخ ۱۰ درصدی مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۵، قیمت‌ها در بخشنامه‌های فروش فوری اینترنتی اصلاح شد. ثبت‌نام طرح فروش فوری برای متقاضیان طرح جوانی جمعیت و فرسوده امروز شنبه ۲۹ فروردین و برای متقاضیان عادی در روز یکشنبه ۳۰ فروردین انجام می‌شود.

