

خبرروز

اعلام ایراد قانونی به تعرفه‌های

واردات خودرو در اصلاحیه دولت

رئیس مجلس در نامه‌ای به رئیس جمهوری، تعرفه‌های جدید واردات خودرو در مصوبه دولت را مغایر قانون اعلام کرد. به گزارش تسنیم، محمدباقر قالیباف رئیس مجلس شورای اسلامی در نامه‌ای به دکتر مسعود پزشکیان رئیس جمهوری، نظر نهایی هیات بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین را درباره «اصلاح آیین‌نامه اجرایی بند (ر) تبصره (۱) قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور» اعلام کرد. در این نامه آمده است که مصوبه دولت مورخ ۱۹ آذر ۱۴۰۴ پس از بررسی‌های قانونی، در برخی بخش‌ها مغایر قانون شناخته شده و لازم است در مهلت مقرر اصلاح شود. رئیس مجلس تأکید کرده است، مطابق تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۴، واردات یک دستگاه خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور در سال ۱۴۰۴ بدون انتقال ارز و از محل ارز شخصی با نرخ صد درصد حقوق ورودی مجاز است. بر همین اساس، ردیف‌هایی از جدول بند (۲) مصوبه دولت که تعرفه‌ای متفاوت از نرخ قانونی (۱۰۰ درصد) تعیین کرده‌اند، مغایر قانون ارزیابی شده است. در پایان این نامه تصریح شده که اگر ظرف یک هفته نسبت به اصلاح موارد اعلامی اقدام نشود، بخش‌های مورد ایراد از مصوبه دولت، ملغی‌الامر خواهد شد.

ماشین وارداتی

اوپل موکا؛ کراس اوور

چابک و شهری



اوپل موکا با پیش‌راه سه سیلندر ۱.۲ لیتری توربوشارژر خود، نشان داده که یک کراس اوور کوچک می‌تواند چقدر پرتوان ظاهر شود. این موتور با ۱۳۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۰ نیوتن‌متر گشتاور، در کنار گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک AT، شتاب‌گیری روان و هماهنگی مناسبی را ارائه می‌دهد. شتاب صفر تا صد ۹.۲ ثانیه و حداکثر سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت، موکا را به یکی از مناسب‌ترین گزینه‌ها برای مسافرت‌های شهری و سفرهای کوتاه بین‌شهری تبدیل کرده است. در بخش امکانات رفاهی، موکا ترکیبی از فناوری‌های روز و امکانات کاربردی را ارائه می‌کند؛ از فرمان کمکی برقی، کروز کنترل و سیستم مولتی‌مدیا شش‌بلندگویی گرفته تا دوربین عقب، استارت دکمه‌ای، ورود بدون کلید، سنسور باران و GPS. وجود سنسورهای پارک جلو و عقب، اتوهلد، ترمز پارک برقی و سیستم پایش فشار تایرها نیز تجربه‌ای ایمن‌تر را برای راننده رقم می‌زند. ایمنی موکا نیز در سطح مطلوبی قرار دارد. این خودرو با ۶ ایربگ، سیستم‌های ترمز ABS و EBD و کنترل پایداری ESP عرضه می‌شود تا امنیت سرنشینان در شرایط مختلف حفظ شود. در حال حاضر، قیمت اوپل موکا در بازار آزاد خودرو به حدود ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسیده است.

بازار خودرو

سوبا ظرف یک روز ۶۵۰ میلیون

تومان گران شد



روز یکشنبه از افزایش میلیاردری قیمت برخی خودروهای وارداتی ظرف یک روز نوشتیم. حالا این افزایش قیمت ظرف یک روز، یک به خودروهای مونتاژی هم رسیده است. بازار در نوسان به سرمی‌برد و زرمزه‌های افزایش قیمت دلار روی بازار راگد، تأثیر خودش را گذاشته است. البته که با توجه به شرایط موجود، نوسان قیمتی در این بازار مانند تمام بازارهای مالی عجیب نیست.

قیمت صفر فدا سوبا M4 مدل ۱۴۰۴ در روز دوشنبه ۳۱ فروردین ۵ میلیارد تومان شد در حالی که این خودرو یک روز قبلیش ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان بود. افزایش ۶۵۰ میلیون تومانی این خودرو در بازار آزاد ظرف یک روز فراموتور جزو شرکت‌هایی است که تأخیر تحویل محصولاتش بسیار زیاد است؛ افزایش ۱۴.۹۴ درصدی برای این خودرو ظرف یک روز عجیب است.

قیمت صفر لوماری ایما HEV1.5 لیتر توربو مدل ۲۰۲۵، دوشنبه ۳۱ فروردین ۴ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان قیمت خورد این خودرو در ۳۰ فروردین ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان معامله شد. افزایش ۱۰۰ میلیونی ظرف یک روز.

قیمت صفر فونیکس آریزو (Z8) اکسلست مدل ۱۴۰۴، دوشنبه ۳۱ فروردین ۱۰۰ میلیون تومان محاسبه شد در حالی که روز قبل از آن، این خودرو ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت داشت.

قیمت صفر فیدلیتی پرستیتز تیپ ۲ هفت نفره مدل ۱۴۰۴، در بازار آزاد روز دوشنبه ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان محاسبه شد در حالی که روز یکشنبه این خودرو ۵ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان قیمت داشت.

عضو کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با «ایران»:

مجوز واردات ورق گرم فولاد صادر شد

جلسه ویژه اعضای کمیسیون صنایع

با وزیر صمت پیرامون مشکلات خودروسازی

گزارش

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

با استقرار آتش‌بس، اقتصاد کشور وارد مرحله‌ای تازه شده است؛ مرحله‌ای که در آن صنایع مختلف باید مسیرهای تولید، تأمین مواد اولیه و زنجیره تأمین خود را با شرایط جدید بازتنظیم کنند. در این میان، صنعت خودرو به‌عنوان یکی از صنایع مادر و پیشران اقتصاد، بیش از بسیاری از بخش‌ها نیازمند برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری سریع برای عبور از پیامدهای جنگ است. بحث‌های مربوط به تأمین مواد اولیه باعث شده دولت، مجلس و فعالان صنعت خودرو به دنبال راهکارهایی برای حل مشکلات احتمالی باشند. در همین زمینه جواد حسینی کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به خیر خودرو، می‌گوید: «صنعت خودرو باید واقعیت‌های دوران جنگ و پسانجنگ را درک کرده و متناسب با آن برنامه‌ریزی کند. بنابراین، ادامه فعالیت با همان الگوی معمول و بدون در نظر گرفتن شرایط ویژه، می‌تواند در آینده مشکلاتی جدی برای تولیدکنندگان ایجاد کند.»

جلسه ویژه با وزیر صمت

پیرامون خودروسازی

از سوی دیگر، عزت‌الله حبیب‌زاده، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «ایران» از جلسه ویژه اعضای کمیسیون صنایع با وزیر صمت درباره مشکلات صنایع مهم کشور از جمله خودروسازی خبر می‌دهد. «قرار است طی روزهای آینده با وزیر و اعضای کمیسیون صنایع مشکلات مربوط به خودروسازان و قطعه‌سازان را بررسی و برای آنها راهکارهایی عملیاتی تدوین شود.»

ارائه بسته پیشگیری از بحران

در این زمان حداکثر تلاش دولت و مجلس این است که صنایع از

دوران پسانجنگ به سلامت عبور کنند تا تولید دچار وقفه نشود. در همین زمینه، حبیب‌زاده، از برگزار نشیست مشترک با وزیر صمت و اعضای کمیسیون صنایع مجلس برای شناسایی و رفع مشکلات صنایع کشور از جمله خودروسازان خبر می‌دهد و می‌گوید: «هدف از این اتفاق آن است که حتی در صورت بروز شرایط خاص مشابه در آینده، صنعت خودرو در تأمین مواد اولیه با مشکل جدی مواجه نشود و از راه‌های جایگزین مواد اولیه صنایع تأمین شود تا تولید متوقف نشود.»

حمایت از خودروسازان برای تکمیل معوقات

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.

حبیب‌زاده نیز به تعهدات معوق خودروسازان در قبال مشتریان اشاره می‌کند و در این باره توضیح می‌دهد: «هزاران دستگاه خودرو در انتظار تکمیل یا تحویل به مشتریان قرار دارد و اگرگره‌های موجود در مسیر تأمین مواد اولیه باز شود، خودروسازان می‌توانند روند تحویل این خودروها را تسریع کنند در همین زمینه دولت و مجلس در تلاش هستند با همکاری یکدیگر شرایطی فراهم کنند که معوق خودرو بتوانند تعهدات خود را در برابر مردم به‌موقع انجام دهد.»

از سوی دیگر، موضوع استفاده از ظرفیت‌های وارداتی از طریق مرزها و مناطق آزاد نیز به‌عنوان یکی از راهکارهای پیشنهادی مطرح شده است. عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی با اشاره به استفاده



با توجه به

میزان تولیدی که مربوط به ورق‌های گرم است و در کشور، کسری داریم و نیز به خاطر اتفاقاتی که برای فولاد مبارکه در جنگ اخیر افتاده است و امکان تولید آن وجود ندارد به این مجتمع مجوز لازم داده می‌شود که این ورق‌ها را وارد کند

از ظرفیت سایر بنادر و مسیرهای ریلی، تأکید می‌کند: «در صورت نیاز می‌توان بخشی از مواد اولیه موردنیاز صنعت خودرو را از طریق مناطق آزاد وارد و سپس به سرزمین اصلی منتقل کرد تا واحدهای تولیدی با هیچ مشکلی روبه‌رو نشوند. بنابراین مشکلی از بابت واردات کالاهای مورد نیاز خواهیم داشت.»

لزوم تغییر رویکرد خودروسازان در شرایط پسانجنگ

درباره آسیب‌هایی که به فولاد کشور وارد شده و همچنین تأثیر آن بر خودروسازی، حسینی کیا، نایب رئیس کمیسیون صنایع با اشاره به نگرانی‌ها درباره اختلال در زنجیره تأمین فولاد می‌گوید: «اگرچه وجود ندارد.»

تأمین کسری ورق فولاد

در همین حال، شرکت فولاد مبارکه نیز برای اطمینان بخشی به خودروسازان جلساتی با مدیران ارشد دو خودروساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو و سایپا برگزار کرد. در این نشست وضعیت تولید ورق فولادی و امکان تأمین نیاز صنعت خودرو مورد بررسی قرار گرفت. براساس گزارش‌های ارائه‌شده در این جلسه، اگرچه برخی خطوط تولید فولاد مبارکه در جریان تحولات اخیر دچار اختلال شده‌اند، اما ظرفیت‌های موجود این شرکت همچنان امکان تأمین بخش قابل توجهی از نیاز خودروسازان را فراهم می‌کند. در این نشست همچنین، درباره برنامه‌های اجرایی برای جبران کاهش تولید و نحوه مدیریت سفارش‌های خودروسازان گفت‌وگو شد. بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد بخش عمده نیاز خودروسازان داخلی از طریق ظرفیت‌های موجود فولاد مبارکه قابل تأمین است و در شرایط فعلی نیازی به واردات گسترده وجود ندارد. با این حال، برای اطمینان بیشتر، گزینه واردات محدود برخی محصولات فولادی نیز در نظر گرفته شده است. اما در صورت بروز کسری احتمالی، با همکاری شرکت ورق خودرو چهارمحال و بختیاری امکان تأمین ورق از طریق واردات نیز در نظر گرفته شود.



نسخه قدرتمندتر، از یک باتری بزرگ‌تر با ظرفیت ۶۸،۵۴۷ کیلووات‌ساعت استفاده می‌کند. این باتری با یک موتور الکتریکی قوی‌تر با توان ۲۴۰ کیلووات، معادل ۲۲۲ اسب بخار همراه شده است.

در این نسخه، برد حرکتی خودرو به حدود ۶۳۰ کیلومتر می‌رسد که برای یک کراس‌اوور کامپکت الکتریکی عدد قابل توجهی محسوب می‌شود.

شارژ باتری فقط در چند دقیقه

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های نسل جدید Atto 3، پشتیبانی از فناوری شارژ فوق‌سریع با Flash Charging است. طبق اعلام رسمی منتشر شده، این سیستم تنها در مدت حدود ۵ دقیقه فراهم می‌کند. همچنین شارژ باتری از ۱۰ تا ۹۷ درصد حدود ۹ دقیقه زمان می‌برد. حتی در شرایط آب‌وهوایی بسیار سرد و در دمای حدود منفی ۳۰ درجه سانتی‌گراد نیز زمان شارژ تنها حدود ۳ دقیقه افزایش پیدا می‌کند. چنین عملکردی می‌تواند فضای داخلی جادارتر که به لطف

نیم کلاچ



حسن حسن‌خانی

تحلیلگر مسائل اقتصادی

چگونگی حل مسأله

مشکلات صنعت خودرو

سیاست‌گذاری اقتصادی درست در زمان مناسب

بازار خودرو در ایران سال‌هاست با چالش‌های مختلفی روبه‌روست؛ از قیمت‌های بالا و کیفیت مورد انتقاد گرفته تا محدودیت عرضه و نارضایتی مصرف‌کنندگان. در چنین شرایطی، هر از گاهی پیشنهادهایی برای مدیریت بازار مطرح می‌شود که یکی از مهم‌ترین آنها، تسهیل واردات خودرو است.

مسأله اصلی چیست؟

با این حال، پیش از آنکه درباره درستی یا نادرستی چنین سیاستی قضاوت کنیم، باید ابتدا مسأله را به درستی تعریف کنیم. مسأله‌گذاری اقتصادی زمانی معنا پیدا می‌کند که دقیقاً بدانیم مشکل چیست و قرار است چه چیزی حل شود؛ و واقع هر سیاستی که برای بازار خودرو پیشنهاد می‌شود باید دست‌کم به چند پرسش اساسی پاسخ دهد؛ پرسش‌هایی که روشن می‌کند آیا راهکار مطرح شده واقعاً به حل مسأله کمک می‌کند یا خیر. اولین سؤال این است که درحال حاضر مشکل دقیق بازار

خودروی کشور چیست؟ آیا مسأله اصلی قیمت خودروهاست یا کیفیت آنها؟ آیا مشکل در عرضه و تیراژ تولید است یا مسأله حمایت از مصرف‌کننده؟ یا موضوع ایمنی خودروها؟ شاید هم آلودگی هوا، مصرف انرژی و بهره‌وری سوخت مسأله اصلی باشد. حتی ممکن است مشکل به محدودیت‌های ارزی، تحریم‌ها یا مجموعه‌ای از همه این عوامل مربوط شود. بنابراین، تا زمانی که تعریف روشنی از مشکل ارائه نشود، هر راه‌حلی می‌تواند به خطا برود.

ضرورت توجه به قدرت خرید مردم

پرسش دوم به مکانیزم حل مسأله مربوط است. هر پیشنهاد سیاستی باید توضیح دهد که دقیقاً با چه سازوکاری قرار است مشکل مورد نظر را حل کند. برای مثال، اگر واردات خودرو به‌عنوان راهکار مطرح می‌شود، باید مشخص شود این واردات چگونه می‌تواند قدرت خرید مردم را افزایش دهد، دسترسی مردم به خودرو را بیشتر کند یا قیمت خودرو در کشور را کاهش دهد؟

آیا واردات خودروهای خارجی، مثلاً از برندهایی مانند هیوندای یا سایر شرکت‌ها، واقعاً می‌تواند قیمت خودروهای داخلی یا حتی خودروهای وارداتی را پایین بیاورد؟ بدون توضیح روشن درباره این مکانیزم، طرح چنین سیاستی مبهم باقی می‌ماند. پرسش سوم مربوط به آثار و تبعات است.

بهترین راه حل چیست؟

هر سیاست اقتصادی علاوه بر آثار مثبت، پیامدهای منفی نیز دارد. بنابراین باید مشخص شود واردات خودرو چه تأثیری بر تولید داخلی، اشتغال، بازار ارز و سایر بخش‌های اقتصادی خواهد داشت.

پرسش چهارم نیز به مقایسه راه‌حل‌ها مربوط می‌شود. حتی اگر یک پیشنهاد بتواند مسأله‌ای را حل کند، باید پرسید آیا این بهترین راه‌حل است یا گزینه‌های بهتری نیز وجود دارد. در چنین چهارچوبی، وقتی از واردات خودرو صحبت می‌شود باید روشن شود که این سیاست دقیقاً برای حل چه مشکلی مطرح شده است. اگر مسأله تولید و عرضه خودرو در کشور باشد، واردات لزوماً راه‌حل آن نیست. افزایش تولید داخلی بیشتر از مسیر تقویت زنجیره تأمین قطعات خودرو امکان‌پذیر است.

