

خبر روز

طراحی ۱۰ مسیر جایگزین برای واردات مواد اولیه قطعه‌سازان

رئیس انجمن صنایع همکن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور از طراحی مسیرهای جایگزین برای تأمین مواد اولیه صنعت قطعه‌ساز خودرو داد و اعلام کرد: «تاکنون ۱۰ مسیر موزی برای واردات نهاده‌های تولید در نظر گرفته شده است.» به گزارش کارنا، محمدرضا نجفی منش گفت: «مسیر ریلی یکی از گزینه‌هایی است که می‌تواند در کنار سایر روش‌ها برای انتقال مواد اولیه و قطعات موردنیاز مورد استفاده قرار گیرد.» او با اشاره به برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای جلوگیری از اختلال در روند تولید، افزود: «ندابیسر لازم برای جایگزینی مسیرهای وارداتی اتخاذ شده تا قطعه‌سازان بتوانند مواد اولیه موردنیاز خود را تأمین کرده و تولید بدون وقفه ادامه یابد.» نجفی منش تأکید کرد: «هرچند استفاده از برخی مسیرهای جایگزین مانند حمل‌ونقل ریلی ممکن است هزینه‌های تولید را افزایش دهد، اما مداوم تولید در شرایط فعلی از اهمیت بیشتری برخوردار است، زیرا توقف خطوط تولید می‌تواند خسارت‌های سنگین‌تری به صنعت وارد کند.» رئیس قطعه‌سازان همچنین، درباره جزئیات این مسیرها توضیح داد: «در شرایط فعلی امکان انتشار عمومی اطلاعات دقیق وجود ندارد، چراکه ممکن است این مسیرها با محدودیت یا تهدید مواجه شوند.» او به اقدامات حمایتی ستاد تسهیل و رفع موانع تولید اشاره کرد و گفت: «امکان ترخیص کالاهای وارداتی از گمرک با استفاده از چک و سفته فراهم شده است. اقدامی که می‌تواند به کاهش فشار نقدینگی و قطعه‌سازان و استقرار فعالیت واحدهای تولیدی کمک کند.»

ماشین وارداتی

آاولون؛ سدان ژاپنی جادار و کشیده وارداتی



نسخه وارداتی توئیوتا آاولون در ایران از یک پیش‌رانه ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی بهره می‌برد. این موتور مجموعاً حدود ۲۳۰ اسب بخار توان را از طریق گیربکس E-CVT ساخت آسین که مخصوص خودروهای هیبرید طراحی شده منتقل می‌کند. پیش‌رانه ۲.۵ لیتری کم‌ری به‌یبرید به‌متنهایی ۱۱۶ اسب بخار قدرت و ۲۲ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و موتور برقی آن نیز ۱۱۸ اسب بخار توان و ۲۰۸ نیوتن‌متر گشتاور در اختیار سیستم قرار می‌دهد. از نظر ابعاد، آاولون عنوان بزرگ‌ترین و کشیده‌ترین سدان تولیدی توئیوتا واردی و حتی از کم‌ری نیز طول بیشتری ارائه می‌دهد. به‌همین دلیل در رده سدان‌های فول‌سایز و راجت طبقه‌بندی می‌شود. این خودرو علاوه بر فضای داخلی بزرگ نسبت به کم‌ری، از سطح‌ترین فضای از چالش‌های صنعت خودرو قیمت بیشتری در بازار درج و معامله می‌شود. از امکانات آاولون هیبریدی می‌توان به رادار بین‌خطوط، هندسار پیشگیری از تصادف، کرور کنترل تطبیقی، سقف شیشه‌ای ثابت، رادار تابلوخوان، رادار نقطه کور، استارت دکمه‌ای، تریم چرمی، شارژر بی‌سیم، رانندگی خودکار سطح ۲.۵، تهویه اتوماتیک دوکاناله، ترمز پارک برقی، انولهد، کلاستر دیجیتال، مموری صندلی راننده، تنظیم برقی فرمان و سیستم چندرسانه‌ای با پشتیبانی از اپل کاربلی و اندروید اتا اشاره کرد. قیمت این مدل در بازار آزاد حدود ۱۲ میلیارد تومان برآورد می‌شود.

بازار خودرو

تارا جدید؛ ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ناقابل!

قیمت‌ها در بازار خودرو آخر هفته به اصطلاح به پرواز درآمد و شاهد افزایش قیمت در هر سه بخش خودرویی بودیم. در بازار آزاد خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی در چهارشنبه و پنجشنبه افزایش قیمت را تجربه کردند. اما یکی از شگفتی‌های این بازار افزایش قیمت تارا توربوشارژ اتومات جدید بود که افزایش قیمت عجیبی را تجربه کرد. خودرویی که ایران خودرو به تازگی به دست خریداران رساند اما بلافاصله در بازار افزایش قیمت شدید را تجربه کرد. لوکس‌ترین سدان تولیدی ایران خودرو یعنی تارا با پیش‌رانه EF7P توربوشارژ، اولین سری‌اش هفته گذشته تحویل متقاضیان شد. قیمت کارخانه این خودرو حدود یک میلیارد و ۸۵۶ میلیون تومان محاسبه شد، در حالی که روزه‌ای آخر هفته قیمت این خودرو در بازار آزاد به ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان نیز رسید که به صورت حدودی حاشیه سود آن ۸۵ میلیون تومان محاسبه شد. البته طی آخرین بررسی آگهی‌ها



در پلتفرم‌های آنلاین فروش خودرو، قیمت آن در روز جمعه ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان بود. در بازار خودروهای داخلی، ری‌رانیز افزایش قیمت را تجربه کرد. قیمت صفری ۱۷۷ لیتر توربو ۶ سرعته اتوماتیک مدل ۱۴۰۵، به ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید. قیمت کارخانه این خودرو ۲ میلیارد و ۱۳۱ میلیون تومان محاسبه شده است. در حالی که دوم اردیبهشت، قیمت این خودرو در بازار ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان بود به یک‌باره افزایش قیمت حدود ۵۵۰ میلیون تومان را تجربه کرد. چانگان CS35 پلاس مونتاژی (سایپا) ۱۴21) ۱/۴ لیتر توربو در بازار آزاد ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قیمت خورد، درحالی که این خودرو دوم اردیبهشت یعنی در روز قبلش، ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان بود.

عضو کمیسیون صنایع مجلس از تصمیمات نشست مشترک این کمیسیون با وزیر صمت می‌گوید

تدابیر فوری برای حفظ تولید خودرو

با اجرای بسته حمایتی دولت، بخش قابل توجهی از چالش‌های خودروسازان برطرف می‌شود

گزارش

یاسمن صاد شیرازی

گروه خودرو

هم‌زمان با تلاش کشور برای عبور از پیامد‌های جنگ اخیر، هفته گذشته کمیسیون صنایع و معادن مجلس، میزبان وزیر صنعت، معدن و تجارت بود. نشستی که با هدف ترسیم و نهایی‌سازی نقشه راه حمایت از صنعت خودرو و صنایع وابسته برگزار شد. در پی آسیب‌هایی که بخشی از این صنعت متحمل شده، موضوعاتی چون تأمین پایدار مواد اولیه، بازسازی واحدهای خسارت‌دیده و مدیریت بازار و قیمت خودروها، در صدر دستورکار این جلسه قرار گرفت. روزنامه ایران در شماره هفته گذشته از برگزاری این جلسه خبر داده بود و اکنون جزئیات تصمیمات مشترک دولت و مجلس در این نشست را بررسی می‌کند. عزت‌الله حبیب‌زاده، عضو کمیسیون صنایع مجلس، در گفت‌وگو با «ایران» با تشریح محورهای مطرح‌شده می‌گوید: «در این جلسه، مهم‌ترین محورهای حمایت از صنایع، بویژه صنعت خودروسازی، بررسی شد؛ از تقویت خطوط تولید و تأمین به موقع قطعات گرفته تا بهبود مدیریت زنجیره تأمین. بخش قابل توجهی از مباحث نیز به جبران خسارت واحدهای آسیب‌دیده و ایجاد هماهنگی بیشتر در فرآیند تأمین مواد اولیه اختصاص داشت.»

نمی‌توان با الگوهای قبلی ادامه داد

در شرایطی که تداوم فعالیت‌های صنعتی در فضای جنگی با محدودیت‌ها و پیچیدگی‌های تازه‌ای همراه است، نمی‌توان با الگوهای پیشین حرکت کرد. از همین رو، دولت و مجلس با تدوین بسته‌ای مشترک، تلاش کرده‌اند چهارچوبی منسجم برای حفظ پایداری تولید و بازگرداندن واحدهای آسیب‌دیده به مدار فعالیت پایدار فراهم کنند. حبیب‌زاده با اشاره به این برنامه مشترک تأکید می‌کند: «با اجرای هماهنگ و منسجم این بسته حمایتی، بخش قابل‌توجهی از چالش‌های صنعت خودرو و بازار در ماه‌های آینده کاهش خواهد یافت و مسیر بازگشت این صنعت به ثبات با سرعت بیشتری طی می‌شود.»

حمایت مستقیم از خطوط تولید

این برنامه علاوه بر حمایت مستقیم از خطوط تولید و تأمین قطعات، بر ساماندهی زنجیره تأمین و ارتقای مدیریت بازار نیز تمرکز دارد. عضو کمیسیون صنایع مجلس در توضیح بیشتر می‌گوید: «محور اصلی جلسه، حمایت مؤثر از واحدهای صنعتی آسیب‌دیده بود و صنعت خودرو در صدر اولویت‌ها قرار داشت. تأکید شد کارخانه‌هایی که در این جنگ تحمیلی دچار خسارت شده‌اند، هرچه سریع‌تر بازسازی و دوباره وارد چرخه تولید شوند.»

تأکید بر تأمین فولاد

در کنار بررسی وضعیت خودروسازان، تأمین فولاد به عنوان ماده اولیه حیاتی نیز از مهم‌ترین محورهای جلسه بود. حبیب‌زاده در این باره می‌گوید: «آسیب‌های واردشده به بخش فولاد بررسی شد و برای جبران کاهش تولید، مقرر شد فولاد مبارکه مجوز واردات دریافت کند تا ظرفیت تولید به سطح گذشته بازگردد. به این ترتیب، نگرانی جدی درباره تأمین ورق خودرو وجود ندارد؛ البته مشروط به سر‌آنکه این واردات به انحصار منجر نشود و فولاد مبارکه همچنان نیاز زیرمجموعه‌های قبلی خود را تأمین کند. همچنین شرکت‌های دارای اهلیت نیزی می‌توانند در فرآیند تأمین مشارکت داشته باشند.»

او با اشاره به شرایط حساس کنونی تأکید می‌کند: «کشور در مقطع مهمی قرار دارد و هرگونه اختلال در صنایع مادر می‌تواند اثرات زنجیره‌ای گسترده‌ای به همراه داشته باشد. همه باید کمک کنیم تا این دوره سخت پشت سر گذاشته شود. برخی کارخانه‌ها آسیب جزئی و برخی دیگر آسیب بیشتری دیده‌اند و این موضوع بر تأمین مواد اولیه تمام خودروسازان تأثیر می‌گذارد که البته قابل رفع است.»

مجوز واردات ورق گرم برای جبران کاهش تولید

بر اساس تصمیمات اتخاذشده، فولاد مبارکه برای جبران کاهش تولید، مجاز به واردات ورق گرم شده است. حبیب‌زاده توضیح می‌دهد: «با واردات این ورق‌ها، چرخ تولید با سرعت بیشتری به حرکت بازمی‌گردد. هرچند زمان مشخصی برای بازگشت کامل ظرفیت اعلام نشده، اما هدگفزاری بر تحقق این امر در کوتاه‌ترین زمان ممکن است. در کنار این اقدامات،



محور اصلی

جلسه

حمایت مؤثر

از واحدهای

صنعتی

آسیب‌دیده

بود و صنعت

خودرو

در صدر

اولویت‌ها

قرار داشت.

تأکید شد

کارخانه‌هایی

که در این

جنگ

تحمیلی دچار

خسارت

شده‌اند،

هرچه

سریع‌تر

بازسازی و

دوباره وارد

چرخه تولید

شوند



برش



تأکید بر جلوگیری از افزایش قیمت خودروها

قیمت خودرو از موضوعات مهم هفته‌های اخیر بوده است. هم‌زمان، سخنگوی وزارت صمت، عزت‌الله زاری، اعلام کرده است: «هیچ مجوزی برای افزایش قیمت خودرو صادر نشده و هرگونه افزایش غیرقانونی با برخورد نظارتی مواجه خواهد شد.» حبیب‌زاده عضو کمیسیون صنایع مجلس در این زمینه می‌گوید: «بحث‌هایی درباره احتمال افزایش قیمت کارخانه مطرح شد که عمدتاً ناشی از اختلال در تأمین مواد اولیه و زنجیره تأمین است. افزایش ۱۰ درصد در جلسه مطرح شد، اما مقرر شد سازمان‌های ذریط بررسی کارشناسی انجام دهند. تأکید ما این بود که تمام تلاش‌ها باید برای جلوگیری از افزایش قیمت به کار گرفته شود تا قیمت کالاهای اساسی و خودرو تحت تأثیر شرایط جنگی افزایش نیابد.»

دستگاه دیپلماسی نیز فعال شده تا آثار جنگ بر بخش‌های مختلف اقتصاد مدیریت شود و صنایع مادر، مانند فولاد و پتروشیمی هرچه سریع‌تر به مدار تولید بازگردند.»

ایران خودرو و سایپا به‌تنبه‌ای بیش از ۱۰۰ هزار نیروی شاغل مستقیم دارند و حدود دو میلیون نفر نیز به‌صورت غیرمستقیم در صنعت خودروسازی فعالیت می‌کنند. به همین دلیل، موضوع صنایع از اشتغال نیز در این نشست مورد توجه قرار گرفته است. حبیب‌زاده می‌گوید: «تلاش بر این است که تعدیل نیرو در کارخانه‌ها و کارگاه‌های قطعه‌سازی رخ ندهد. با این حال، اگر به دلیل شرایط موجود چنین اتفاقی بیفتد، وزارت کار و سازمان تأمین اجتماعی با پرداخت بیمه بیکاری و حمایت‌های جبرانی وارد عمل خواهند

نیم کلاچ

رمز تاب‌آوری صنعت خودروی ایران

چالش‌های خودروسازی

در دوران پساجنگ

گروه خودرو

صنعت خودرو همواره یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد ایران و شاخصی حساس برای سنجش سلامت زیرساخت‌های صنعتی کشور بوده است. این صنعت نه‌تنها نقش تعیین‌کننده‌ای در اشتغال‌زایی و تولید محصولات جانبی دارد، بلکه زنجیره‌ای پیچیده از تولیدکنندگان قطعات، واردکنندگان مواد اولیه و شبکه‌های توزیع را در خود جای داده است. با این حال، تاریخ این صنعت در ایران، با چالش‌های ساختاری و تنش‌های ژئوپلیتیک گره خورده است. در تصور دوران «پساجنگ» و گذار از تنش‌های شدید، پرسش اصلی این است که چگونه می‌تواند به شکلی «تاب‌آور» بازسازی شود.

تولید هوشمند داخلی را دریا باید

معنی لغوی تاب‌آوری (Resilience) در این صنعت به معنای توانایی بازگشت به حالت عادی و همچنین قدرت تطبیق با شوک‌های ناگهانی است. در دوران جنگ و تحریم‌های سنگین، صنعت خودروی ایران عمدتاً بر پایه همین کلمه و تجربیات قوی از گذشته استوار بود که توانست ادامه دهد. اما در فضای پساجنگ، استراتژی صرف بقا پاسخگو نیست. برای رسیدن به تاب‌آوری واقعی، صنعت خودرو باید از مدل «تولید انبوه با تکنولوژی پایین» به سمت «تولید هوشمند و مبتنی بر دانش بیشتر» حرکت کند.

اولین گام در مسیر تاب‌آوری، بازسازی و واردات قطعات حساس و مواد اولیه شیمیایی، صنعت را در برابر نوسانات ارزی و محدودیت‌های لجستیکی آسیب‌پذیر کرده است.

در دوران پساجنگ، تمرکز باید بر توسعه صنایع تکمیلی و بومی‌سازی تکنولوژی‌های پیشرفته باشد تا در صورت بروز هرگونه تنش مجدد، موتور تولید متوقف نشود. دومین محور، گذار از سوخت‌های فسیلی به سمت فناوری‌های سبز است. جهان در حال حرکت به سوی خودروهای برقی و هیبریدی است. اگر صنعت خودروی ایران بخواهد در بازارهای جهانی و حتی داخلی در میان رقبا دوام بیاورد، نمی‌تواند با تکیه بر خودروهای درون‌سوز قدیمی به مسیر خود ادامه دهد.

سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌های شارژ و تولید باتری، نه‌تنها یک ضرورت محیط‌زیستی، بلکه یک ضرورت استراتژیک برای تاب‌آوری در برابر تغییرات الگوی مصرف جهانی است. در نهایت، مدیریت و حکمرانی صنعتی نقش کلیدی دارد. اصلاح ساختار و ایجاد فضای رقابتی میان شرکت‌های بزرگ و استارت‌آپ‌های نوپا، می‌تواند باعث تزریق خلاقیت به این بخش شود. تاب‌آوری یعنی تبدیل کردن «فشار» به «فرصت»؛ یعنی استفاده از دانش فنی داخلی برای ساخت محصولاتی که نه‌تنها نیازهای امروز، بلکه نیازهای آینده را پوشش دهند. به طور خلاصه، صنعت خودروی ایران در دوران پساجنگ، با یک انتخاب تاریخی روبه‌روست: یا بازگشت به الگوهای فرسوده و پدیش آسیب‌پذیری، یا سرمایه‌گذاری بر دانش، تکنولوژی‌های نوین و زنجیره تأمین بومی برای ساختن صنعتی که در برابر طوفان‌های اقتصادی و سیاسی، ایستادگی کند.

تجربه جنگ ۱۲ روزه و همچنین ادامه حیات صنعت خودروسازی در این روزها، نشان‌دهنده این موضوع است که اتفاقاً خودروسازی ایران به خوبی تاب‌آوری در شرایط سخت را آموخته و از این آزمون سخت نیز بیرون خواهد آمد. شرایط فروشی که خودروسازان دوباره برقرار کرده‌اند، تحویل خودروها و تغییر مبادی واردات خودرو در زمره همین موضوع قرار می‌گیرد.



عضو کمیسیون صنایع مجلس از تصمیمات نشست مشترک این کمیسیون با وزیر صمت می‌گوید

تدابیر فوری برای حفظ تولید خودرو

با اجرای بسته حمایتی دولت، بخش قابل توجهی از چالش‌های خودروسازان برطرف می‌شود

حمایت مستقیم از خطوط تولید

این برنامه علاوه بر حمایت مستقیم از خطوط تولید و تأمین قطعات، بر ساماندهی زنجیره تأمین و ارتقای مدیریت بازار نیز تمرکز دارد. عضو کمیسیون صنایع مجلس در توضیح بیشتر می‌گوید: «محور اصلی جلسه، حمایت مؤثر از واحدهای صنعتی آسیب‌دیده بود و صنعت خودرو در صدر اولویت‌ها قرار داشت. تأکید شد کارخانه‌هایی که در این جنگ تحمیلی دچار خسارت شده‌اند، هرچه سریع‌تر بازسازی و دوباره وارد چرخه تولید شوند.»

تأکید بر تأمین فولاد

در کنار بررسی وضعیت خودروسازان، تأمین فولاد به عنوان ماده اولیه حیاتی نیز از مهم‌ترین محورهای جلسه بود. حبیب‌زاده در این باره می‌گوید: «آسیب‌های واردشده به بخش فولاد بررسی شد و برای جبران کاهش تولید، مقرر شد فولاد مبارکه مجوز واردات دریافت کند تا ظرفیت تولید به سطح گذشته بازگردد. به این ترتیب، نگرانی جدی درباره تأمین ورق خودرو وجود ندارد؛ البته مشروط به سر‌آنکه این واردات به انحصار منجر نشود و فولاد مبارکه همچنان نیاز زیرمجموعه‌های قبلی خود را تأمین کند. همچنین شرکت‌های دارای اهلیت نیزی می‌توانند در فرآیند تأمین مشارکت داشته باشند.»

او با اشاره به شرایط حساس کنونی تأکید می‌کند: «کشور در مقطع مهمی قرار دارد و هرگونه اختلال در صنایع مادر می‌تواند اثرات زنجیره‌ای گسترده‌ای به همراه داشته باشد. همه باید کمک کنیم تا این دوره سخت پشت سر گذاشته شود. برخی کارخانه‌ها آسیب جزئی و برخی دیگر آسیب بیشتری دیده‌اند و این موضوع بر تأمین مواد اولیه تمام خودروسازان تأثیر می‌گذارد که البته قابل رفع است.»

مجوز واردات ورق گرم برای جبران کاهش تولید

بر اساس تصمیمات اتخاذشده، فولاد مبارکه برای جبران کاهش تولید، مجاز به واردات ورق گرم شده است. حبیب‌زاده توضیح می‌دهد: «با واردات این ورق‌ها، چرخ تولید با سرعت بیشتری به حرکت بازمی‌گردد. هرچند زمان مشخصی برای بازگشت کامل ظرفیت اعلام نشده، اما هدگفزاری بر تحقق این امر در کوتاه‌ترین زمان ممکن است. در کنار این اقدامات،



بر اساس

قوانین

مصوب

سال ۱۳۹۴،

حتی اگر

راننده فاقد

گواهینامه

باشد اما

در وقوع

حادثه مقصر

شناخته شود،

شرکت بیمه

همچنان

موظف است

تمام خسارات

وارد شده به

شخص ثالث

را پرداخت

کند



برش



جمع بندی حقوقی

با بررسی قوانین و رویه‌های بیمه‌ای می‌توان گفت رانندگی بدون گواهینامه تبعاتی جدی و گسترده برای راننده دارد: از مسئولیت‌های کفبری گرفته تا احتمال تحمیل بار مالی سنگین. با این حال، قانونگذار تلاش کرده است در حمایت از اشخاص ثالث، حقوق زیان‌دیدگان را مقدم بر تخلف راننده قرار دهد. این حال، در مجموع سخت‌گیری جدی رانندگی بدون گواهینامه همچنان یک ریسک سنگین و پرهزینه است. ریسکی که در شرایط سهولت اخذ گواهینامه، هیچ توجیهی برای آن باقی نمی‌ماند.

شرکت‌های بیمه هیچ محدودیتی در پرداخت خسارات اعمال نمی‌کنند و حتی مبلغ پرداخت‌شده را نیز از راننده پس نمی‌گیرند. اگر بیش از یک سال از انقضای آن گذشته باشد، ممکن است برخی شرکت‌ها بخشی از خسارات پرداخت‌شده را از راننده مطالبه کنند. با این حال، در مجموع سخت‌گیری جدی در این زمینه دیده نمی‌شود و معمولاً به نفع راننده رفتار می‌شود. اگر راننده بدون گواهینامه مقصر نباشد حالت دیگری که کمتر درباره آن صحبت شده، تصادفی است که در آن راننده فاقد گواهینامه مقصر نیست. تصور کنید فردی بدون گواهینامه رانندگی می‌کند،