

خبر خودرو

نیمی از سود تولید تا مصرف خودرو به جیب واسطه‌گران می‌رود



عضو ناظر مجلس در شورای رقابت با انتقاد از نقش واسطه‌ها در بازار خودرو گفت: «یکی از مشکلات اصلی از مرحله تولید یا واردات تا رسیدن خودرو به مصرف‌کننده نهایی، وجود واسطه‌ها و دلالتی است که بدون نقش مؤثر در تأمین خودرو، سهم قابل توجهی از سود بازار را به خود اختصاص می‌دهند.» به گزارش ایرنا، اکبر رنجبرزاده با تأکید براینکه باید مسیر دلالتی و واسطه‌گری تا حد امکان کوتاه شود، گفت: «خودرو از تولیدکننده یا واردکننده معتبر باید با سود منطقی و قابل دفاع به دست مصرف‌کننده برسد.» عضو ناظر مجلس در شورای رقابت با تأکید بر ضرورت ایجاد رقابت واقعی در صنعت خودرو گفت: «اگر قرار است خودروسازی کشور از نظر کیفیت و ظرفیت تولید رشد کند، باید از قیمت‌گذاری دستوری فاصله بگیریم و فضای رقابت را در بازار خودرو بازتر کنیم.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

ماشین وارداتی

اوپل گرندلند هیبریدی

آلمانی تازه‌وارد بازار



اوپل گرندلند به‌عنوان یکی از کراس‌اوورهای متوسط برند آلمانی اوپل، در نسل دوم با تغییرات قابل‌توجهی راهی بازارهای جهانی شده است. این نسل که از سال ۲۰۲۴ عرضه شد، برخلاف نسل قبلی بر پایه معماری مشترک گروه اسلاتنیس شکل گرفته است و از زبان طراحی جدید اوپل استفاده می‌کند. گرندلند جدید در بازارهای جهانی با فضای محركة متنوعی از جمله نسخه تمام‌برقی، پلاگین هیبریدی و هیبریدی خفیف عرضه می‌شود و حالا نسخه هیبریدی آن نیز برای بازار ایران در نظر گرفته شده است. سبکاس خودرو، این کراس‌اوور را با یک موتور ۱٫۲ لیتری سه سیلندر توربوشارژ و سامانه هیبریدی ۴۸ ولتی سه بازار ایران خواهد آورد. موتور بنزینی این خودرو ۱۳۶ اسب بخار قدرت و ۳۳۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و یک موتور برقی نیز در مجموعه گیربکس قرار گرفته است. مجموع توان این سیستم به ۱۴۵ اسب بخار می‌رسد و نیروی تولید شده از طریق گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک eDCT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. سیستم

هیبریدی گرندلند از نوع خفیف است و برخلاف خودروهای پلاگین هیبریدی، امکان شارژ باتری از طریق برق خارجی را ندارد. باتری کوچک ۴۸ ولتی در زمان حرکت و با بازایی انرژی هنگام کاهش سرعت، شارژ می‌شود. موتور برقی نیز هنگام شتاب‌گیری به پیش‌رانه بنزینی کمک می‌کند تا علاوه بر بهبود پاسخ خودرو، مصرف سوخت کاهش پیدا کند. بر اساس اطلاعات اعلام شده، گرندلند هیبریدی برای رسیدن از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت به حدود ۱۰٫۲ ثانیه زمان نیاز دارد و مصرف سوخت ترکیبی آن نیز حدود ۵٫۵ تا ۵٫۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. گرندلند از نظر ابعاد نیز در محدوده کراس‌اوورهای متوسط قرار می‌گیرد. این خودرو ۴۶۵۰ میلی‌متر طول، ۱۹۰۵ میلی‌متر عرض و حدود ۱۶۶۵ تا ۱۶۶۷ میلی‌متر ارتفاع دارد. در بخش تجهیزات ایمنی و کمک‌راننده نیز امکاناتی مانند کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، هشدار نقطه کور، دوربین ۱۸۰ درجه عقب، سنسور پارک جلو و عقب، کنترل پایداری الکترونیکی و پایش فشار باد تایرها جانبی و پرده‌ای، سنسور باران، سیستم مسیریابی و کیت تعمیر پنجره نیز از دیگر تجهیزات این نسخه هستند. در مجموع، گرندلند جدید با ویژگی‌های طراحی تازه اوپل، ابعاد مناسب، پیش‌رانه توربوشارژ و فناوری هیبریدی ۴۸ ولتی، یکی از محصولات متفاوت وارداتی این برند به بازار ایران خواهد بود.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی مهران در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

تا پایان سال حداقل هزار دستگاه خودرو وارد می‌کنیم

مهران؛ دروازه تازه واردات خودرو در منطقه آزاد



گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

مهران سال‌ها در ذهن بسیاری از ایرانی‌ها بیشتر با مزر و رفت‌وآمد زائران شناخته می‌شد، اما حالا قرار است بخشی از ظرفیت اقتصادی این منطقه نیز به جریان بیفتد. ورود اولین محموله خودرو به منطقه آزاد مهران، اگرچه در مرحله اول به ۱۳ دستگاه از برندهای هیوندای، تویوتا و چانگان محدود شده، اما اهمیت آن در تعداد خودروها نیست؛ این محموله آغاز مسیری است که قرار است با ورود خودروهای بعدی ادامه پیدا کند. با راه‌اندازی گمرک و مرکز

شماره‌گذاری، مهران حالا امکان واردات و شماره‌گذاری خودروهای منطقه آزاد را پیدا کرده و مسئول منطقه آزاد تجاری-صنعتی مهران، یاسمن صادق شیرازی، گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

مهران امکان پذیر است و برای تردد در سطح استان، نیاز به مجوز شورای تأمین استان وجود دارد. ما این موضوع را دنبال می‌کنیم تا در صورت فراهم‌شدن شرایط قانونی، تردد خودروهای پلاک منطقه آزاد در سطح استان نیز امکان‌پذیر شود.

یکی از پرسش‌های مهم برای مردم این است که آیا تمرکز واردات بر خودروهای گران‌قیمت خواهد بود یا خودروهای اقتصادی نیز وارد مهران می‌شوند؟

همان‌طور که گفتیم، سازمان منطقه آزاد واردکننده نیست و بیشتر نقش تسهیلگر دارد. بنابراین نوع خودرو را بازار و تقاضای مشتری تعیین می‌کند. اگر تقاضا برای خودروهای اقتصادی وجود داشته باشد، واردکنندگان نیز به این سمت تالش می‌کنیم. ما تلاش می‌کنیم بستر ورود انواع خودروهایی را که از نظر قانونی امکان واردات دارند، فراهم کنیم و محدودیتی از این جهت ایجاد نکنیم.

آیا خودروهای کارگرد نیز می‌توانند از طریق منطقه آزاد مهران وارد شوند؟

واردات خودروهای کارکرده تابع قانون و مقررات خاص خودش است و هنوز این فرآیند به‌صورت کامل در همه ابعاد اجرایی نشده است. در برخی موارد مجوزهایی برای خودروهای دو یا پنج‌ساله صادر شده، اما ملاک عمل ما در منطقه آزاد مهران، قوانین و ظرفیت‌های قانونی است. هر ظرفیتی که قانون برای مناطق آزاد و فعالان اقتصادی ایجاد کند، ما نیز تلاش می‌کنیم از آن برای فعالان منطقه استفاده کنیم.

منطقه آزاد مهران سال‌ها در انتظار آغاز فعالیت عملیاتی بوده است. چه عواملی باعث شد این روند تا تأخیر مواجه شود؟

منطقه آزاد مهران در سال ۱۴۰۰ در زمان دولت آقای روحانی تصویب شد، اما بعد از تصویب، تغییرات مذبذبی و تغییر دولت‌ها باعث شد روند اجرایی آن با وقفه‌هایی مواجه شود. با تغییر دولت دوازدهم به دولت سیزدهم، مدتی زمان صرف استقرار ساختارهای جدید و تعیین دبیر ساختارهای مناطق آزاد شد. بعد از آن نیز فرآیند انتخاب و استقرار هیأت‌مدیره و برخی مسائل مدیریتی و اساتانی باعث شد منطقه نتواند با سرعت مورد انتظار حرکت کند. در ادامه با تغییر دولت سیزدهم و روی کار آمدن دولت چهاردهم، دوباره بخشی از فرآیندهای مدیریتی و انتخاب اعضای هیأت‌مدیره زمان برد. به همین دلیل، در عمل چند مرحله وقفه در مسیر اجرایی شدن منطقه ایجاد شد. از زمانی که مدیریت فعلی مستقر شده، تلاش ما این بوده که این عقب‌ماندگی‌ها

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

را جبران کنیم و کارها را با جدیت و سرعت بیشتری پیش ببریم. امروز هم نتیجه بخشی از همین پیگیری‌ها را در راه‌اندازی گمرک، مرکز شماره‌گذاری و ورود اولین محموله خودرو می‌بینیم.

با توجه به اینکه واردات خودرو آغاز شده، مهم‌ترین مانع باقی‌مانده برای فعال‌شدن کامل ظرفیت‌های منطقه آزاد مهران چیست؟

در حال حاضر مانع جدی که بخشد، نداریم. کار با سرعت خوبی در حال پیشرفت است و تقاضا برای فعالیت در منطقه نیز وجود دارد. طبیعتاً هر منطقه آزادی برای رسیدن به نقطه مطلوب به زمان نیاز دارد، اما روندی که اکنون در مهران آغاز شده، روندی رو به جلوست و ما تلاش می‌کنیم با سرعت بیشتری زیرساخت‌ها و فعالیت‌های اقتصادی را توسعه دهیم.

آیا می‌توان انتظار داشت مهران به یکی از مسیرهای اصلی واردات خودرو در کشور تبدیل شود؟

استراتژی ما اساساً واردات محور نیست. مهران را بیشتر به عنوان یک سکوی صادراتی و دروازه صادراتی کشور می‌بینیم. تجربه‌ای که در حوزه مناطق آزاد داشته‌ام نیز نشان می‌دهد اگر قرار باشد یک منطقه آزاد به شکل پایدار توسعه پیدا کند، نباید تمام ظرفیت آن را به واردات کرد. در حوزه خودرو هم واردات را باید اندازه نیاز استان و منطقه دنبال می‌کنیم. طبیعتاً واردات خودرو یکی از ظرفیت‌های قانونی منطقه است و از آن استفاده خواهیم کرد، اما هدف ما این نیست که مهران صرفاً به یک منطقه واردات محور تبدیل شود. ظرفیت اصلی مهران در حوزه تجارت، صادرات و استفاده از موقعیت مرزی آن است و می‌خواهیم از این مزیت برای توسعه فعالیت‌های اقتصادی استفاده کنیم.

بنابراین ورود خودرو را بیشتر یک آغاز برای فعال‌شدن ظرفیت‌های منطقه می‌دانید تا هدف اصلی منطقه آزاد مهران؟

دقیقاً. ورود اولین محموله خودرو برای ما یک اتفاق مهم است، چون نشان می‌دهد زیرساخت‌های لازم در حال عملیاتی‌شدن است، اما ماوریت منطقه آزاد مهران بسیار گسترده‌تر از واردات خودرو است. ما می‌خواهیم از موقعیت مرزی مهران برای توسعه صادرات، تجارت و فعالیت فعالان اقتصادی استفاده کنیم. خودرو هم یکی از ظرفیت‌هایی است که در چارچوب قانون می‌تواند به اقتصاد منطقه کمک کند، اما تمام برنامه منطقه به آن محدود نمی‌شود.

اگر بخواهید چشم‌انداز منطقه آزاد مهران را در چند سال آینده ترسیم کنید، قرار است مهران چه جایگاهی در اقتصاد منطقه داشته باشد؟ هدف ما این است که مهران به یک سکوی صادراتی و دروازه تجاری فعال برای کشور تبدیل شود. موقعیت مرزی مهران ظرفیت بسیار بالایی دارد و باید از این ظرفیت برای توسعه تجارت، ایجاد اشتغال و افزایش درآمد‌های پایدار منطقه استفاده کنیم. ورود اولین محموله خودرو یکی از نشانه‌های آغاز این مسیر است، اما در ادامه باید فعالیت‌های مختلف اقتصادی، تجاری و صادراتی در منطقه توسعه پیدا کند. به اعتقاد من، اگر هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی ادامه داشته باشد و زیرساخت‌های منطقه نیز متناسب با نیاز فعالان اقتصادی توسعه پیدا کند، مهران می‌تواند از یک معبر صرفاً گذرگاهی به یک منطقه فعال اقتصادی تبدیل شود. هدف ما نیز همین است که ظرفیت قانونی منطقه آزاد را به فعالیت واقعی اقتصادی و در نهایت به منفعت ملموس برای مردم استان ایلام تبدیل کنیم.



او افزود: «صنعت خودروسازی کشور در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌ها، ضوابط، آیین‌نامه‌ها و مقررات مختلف قرار داشته و در برخی موارد، تکلیف تولیدکننده و واردکننده به‌روشنی مشخص نبوده است و همین موضوع باعث شده برخی سیاست‌های اتخاذشده به نتیجه مطلوب نرسد.» او واردات خودرو برای تأمین نیاز مردم را ضروری دانست و گفت: «با وجود مخالفت‌هایی که در گذشته در این زمینه وجود داشت، امروز این دیدگاه وجود دارد که افزایش کیفیت خودرو برای تأمین نیاز مردم ضروری است و بخشی از این ارتقای کیفیت باید از مسیر واردات محقق شود. در عین حال باید بر واردات نظارت کافی وجود داشته باشد تا فقط خودروهای باکیفیت و کم‌مصرف وارد کشور شوند.» رنجبرزاده درباره ریزان انباشته خودروسازان نیز گفت: «این ریزان نتیجه مجموعه‌ای از ناکارآمدی‌ها و تصمیماتی است که طی سال‌های گذشته گرفته شده و باید ریشه‌های این وضعیت به‌طور جدی بررسی شود. نمی‌توان انتظار داشت با ادامه همان سیاست‌های گذشته، مشکلات صنعت خودرو برطرف شود.»

تاریخچه شرکت‌ها

مازاراتی؛ داستان سه‌شاخی که

از پیست به جاده رسید

خودروسازی که از یک کارگاه کوچک به شهرت رسید



گروه خودرو

برای پیدا کردن نقطه شروع مازراتی، باید به بیش از یک قرن قبل و خیابان‌های بولونیا در ایتالیا برگردیم؛ جایی که چند برادر از خانواده مازراتی، شیفته مکانیک و مسابقات اتومبیلرانی بودند. در اول دسامبر ۱۹۱۴، آلفری، اتوره و رینو مازراتی شرکت را در بولونیا راه انداختند. آنها در ابتدا بیشتر درگیر آماده‌سازی و اصلاح خودروهای مسابقه‌ای بودند، اما خیلی زود جاه‌طلبی‌شان از تعمیر و تقویت خودروهای دیگران فراتر رفت. آنها می‌خواستند خودشان خودرو بسازند؛ خودرویی که بتواند در پیست برای بردن بجنکد.

شروع یک ماجرای خانوادگی

در میان برادران، آلفری نقش محوری‌تری داشت و در کنار فعالیت فنی، خودش نیز پیشت فرمان خودروهای مسابقه‌ای می‌نشست. علاقه خانواده به سرعت اما فقط به سه برادر محدود نمی‌شد. ماریو، یکی دیگر از برادران، اگرچه بیشتر به هنر علاقه داشت تا مهندسی، بعدها یکی از ماندگارترین نمادهای تاریخ خودروسازی را طراحی کرد: همان سه‌شاخ معروفی که امروز کافی است روی جلوبخبره یک خودرو دیده شود تا نام مازراتی را به یاد بیاورد. الهام این نشان از مجسمه نیپتون در میدان مرکزی بولونیا گرفته شد: نمادی که بعدها به امضای جهانی مازراتی تبدیل شد.

تولد نماد سه‌شاخ

نقطه عطف ماجرا در سال ۱۹۲۴ از راه رسید. مازراتی Tipo 26 اولین خودرویی بود که نشان سه‌شاخ را روی بدنه داشت و در همان اولین حضور مهم خود در مسابقات، توانست در کلاس خودروهای تا ۱٫۵ لیتری مسابقه تارگا فلوریو پیروز شود. آلفری مازراتی پشت فرمان این خودرو بود و این پیروزی در عمل نام مازراتی مسابقه به آزمایشگاه مازراتی تبدیل شد. خودروهای این برند در سال‌های بعد در مسابقات مختلف حاضر شدند و موفقیت‌های متعددی به دست آوردند. پیروزی‌های ایندیانوپولیس ۵۰۰ و حضور موفق در مسابقات گرندپری و فرمول یک، به تدریج تصویری از مازراتی ساخت که با سرعت، مهندسی و رقابت گره خورده بود. اوج این دوره را می‌توان در سال ۱۹۵۷ دید: زمانی که خوان مانوئل فاندینیو با مازراتی 250F قهرمانی جهان در فرمول یک را به دست آورد. این خودرو بعدها به یکی از نمادهای تاریخ مسابقات مازراتی تبدیل شد.

وقتی مازراتی از پیست به خیابان آمد

مازارتی تا مدت‌ها پیش از هر چیز با خودروهای مسابقه‌ای شناخته می‌شد، اما شرکت به تدریج متوجه شد که آینده می‌تواند در ساخت خودروهایی برای مشتریان عادی، البته مشتریانی بسیار خاص، نیز باشد. در سال ۱۹۴۷، اولین گام جدی در این مسیر با 1500 A6 برداشته شد؛ یک گرندتورر که نشان می‌داد مازراتی می‌تواند بخشی از هیجان خودروهای مسابقه‌ای را به جاده منتقل کند. چند سال بعد، GT 3500 به اولین خودروی تولید سری مازراتی معرفی شد و با امکانات و فناوری‌های آن زمان، مسیر تازه‌ای را برای برند باز کرد. اما شاید یکی از جسورانه‌ترین تصمیم‌های مازراتی در دهه ۱۹۶۰ گرفته شد. در سال ۱۹۶۳، Quattroporte معرفی شد: یک کمدان چهاردر لوکس که تلاش می‌کرد ترکیبی از راحتی یک خودروی لوکس و روح یک خودرو اسپرت را ارائه دهد. این مدل بعدها به یکی از مهم‌ترین نام‌های تاریخ مازراتی تبدیل شد. دهه‌های ۶۰ و ۷۰ نیز با خودروهایی مانند Ghibli، Bora، و Khamsin Mistral گذشت؛ خودروهایی که بیشتر از آنکه صرفاً وسیله حمل‌ونقل باشند، محصولاتی برای نمایش طراحی و مهندسی ایتالیایی بودند.

روزهای سخت یک برند قدیمی

البته مسیر مازراتی همیشه هموار نبود. تغییرات مالکیت و شرایط دشوار صنعت خودرو باعث شد این برند در بخش‌هایی از تاریخ خود با فراز و نشیب‌های جدی روبه‌رو شود. در نهایت، در سال ۱۹۹۳، فیات مالکیت مازراتی را در زندگی این برند بود. با ورود به دهه‌های جدید، مازراتی تلاش کرد جایگاه خود را به‌عنوان یک برند لوکس ایتالیایی تثبیت کند. مدل‌هایی مانند Gran Turismo و Levante نیز وارد میدان شد و مازراتی برای اولین بار وارد بازار شاسی‌بلندهای لوکس شد؛ بازاری که دیگر حتی برندهای اسپرت و لوکس هم نمی‌توانستند به سادگی از آن چشم‌پوشی کنند. امروز مازراتی دیگر کارگاه کوچک بولونیا نیست. این برند بخشی از گروه Stellantis است. سال ۲۰۲۶ برای مازراتی از نظر تاریخی سال ویژه‌ای است؛ چرا که یک قرن از اولین حضور نشان سه‌شاخ روی خودروی مسابقه‌ای Tipo 26 می‌گذرد. مازراتی این سال را به‌عنوان اسال سه‌شاخ آغاز کرده و برنامه‌های مختلفی برای گرامیداشت صدسالگی این نماد برگزار کرده است. در سوی دیگر، خود محصولات نیز در حال تغییرند. مازراتی در کنار مدل‌های بنزینی، به سمت فضای محرکه برقی نیز حرکت کرده است. با این حال، چیزی که مازراتی را از بسیاری برندهای دیگر متمایز می‌کند، فقط قدرت موتور یا قیمت خودروهایش نیست. بخش مهمی از هویت این شرکت، در داستانی نهفته است که از پیست‌های خاکی و جاده‌های قدیمی ایتالیا شروع شد و به یکی از شناخته‌شده‌ترین نمادهای لوکس ایتالیایی در جهان رسید.