

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

پشت پرده مخالفت ها با واردات خودرو

برخی از ممنوعیت واردات سود می برند و بعضی هم می خواهند با کاهش درآمدها دولت را زمین گیر کنند



دولت روی درآمدهای حاصل از واردات خودرو برنامه ریزی کرده است. بنابراین وقتی مرتب در فرآیند واردات اختلال ایجاد می شود، فقط واردکننده یا مصرف کننده آسیب نمی بیند؛ درآمد پیش بینی شده دولت هم محقق نمی شود. این مسأله می تواند از دو طرف اثر بگذارد؛ از یک طرف آرایش بازار و ذهن مردم را تحت تأثیر قرار می دهد و از طرف دیگر مانع تحقق بخشی از درآمدهای دولت می شود



اما معتقد است «این استدلال ها هرچقدر هم تغییر کنند، یک نتیجه مشترک دارند: عقب انداختن پاسخ به تقاضای بازار.» او می گوید: «اگر واردات خودرو واقعاً عامل افزایش فشار ارزی است، باید یک بار آن را متوقف کرد و دید آیا با حذف خودرو از فهرست واردات، نرخ ارز و انتظارات تورمی واقعاً تغییر می کند یا خیر؟» دادفر در گفت‌وگو با «ایران» همچنین از پیامدهای محدود کردن واردات خودروهای کارکرده و خودروهای متعلق به ایرانیان خارج از کشور می گوید و معتقد است: «تعدد اظهارنظرها درباره واردات، بیش از آنکه به تنظیم بازار کمک کند، بر نااطمینانی موجود دامن می زند.»

اقتصادی را به موضوعی سیاسی تبدیل کرده است.

اما مخالفان واردات معمولاً استدلال دیگری مطرح می کنند: اینکه در شرایط تحریم و محدودیت منابع، اولویت کشور باید کالاهای اساسی و دارو باشد، نه خودرو. این استدلال را چطور ارزیابی می کنید؟

این دوموضوع اصلاً ارتباطی با یکدیگر ندارند. اخیراً به صحبت‌هایی از یکی از کارشناسان حوزه تحریم استناد شده بود که مضمون آن این بود که کالاهای مصرفی نباید در اولویت واردات قرار بگیرند. بعد این استدلال مطرح شده بود که در کشور با کمبود دارو و برخی کالاهای ضروری مواجهیم، اما آخرین مدل خودروها وارد می شوند. سؤال این است که آیا واردات خودرو باعث می شود واردات دارو متوقف شود؟ اگر یک واردکننده خودرو به منابع ارزی خودش خودرو وارد کند، اگر جلوی او را بگیریم، همان فرد به سراغ واردات دارو و تجهیزات پزشکی می رود؟ موضوع چه اهمیتی دارد؟

در کنار این موارد، شما به نقش درآمدهای دولت از واردات خودرو هم اشاره کردید. این موضوع چه اهمیتی دارد؟ بله یک بخش دیگر ماجرا این است که دولت روی درآمدهای حاصل از واردات خودرو برنامه ریزی کرده است. بنابراین وقتی مرتب در فرآیند واردات اختلال ایجاد می شود، فقط واردکننده یا مصرف کننده آسیب نمی بیند؛ درآمد پیش بینی شده دولت هم محقق نمی شود. این مسأله می تواند از دو طرف اثر بگذارد؛ از یک طرف آرایش بازار و ذهن مردم را تحت تأثیر قرار می دهد و از طرف دیگر مانع تحقق بخشی از درآمدهای دولت می شود. بنابراین اگر کسی با هدف ضربه زدن به دولت این روند را دنبال کند، در عمل یک مسأله



استقبال چشمگیر از نسخه ویژه در بازار ژاپن، هوندا را به عرضه محدود ترغیب کرده است

کوپه هیبریدی با چاشنی قرمز

هوندا پریلود نسخه محدود به اروپا می رسد

بود، اما به نظر می رسد حداقل در بازار ژاپن، این کوپه هیبریدی توانسته است توجه مشتریان را جلب کند. حالا استقبال قابل توجه از نسخه ویژه پریلود باعث شده هوندا تصمیم بگیرد این مدل را با ظاهری

بود، اما به نظر می رسد حداقل در بازار ژاپن، این کوپه هیبریدی توانسته است توجه مشتریان را جلب کند. حالا استقبال قابل توجه از نسخه ویژه پریلود باعث شده هوندا تصمیم بگیرد این مدل را با ظاهری

خبر خودرو

جلوگیری از تکرار اشتباهات گذشته

در خصوصی سازی صنعت خودرو



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت کاهش تصدی گری دولت و واگذاری سهام سایپا به بخش خصوصی واقعی، اظهار کرد: «مجلس با نگاهی دقیق و با درس گیری از تجربیات ناموفق گذشته، اجازه نخواهد داد واگذاری های آتی منجر به ایجاد رانت های جدید شود.»

مصطفی پوردهقان با اشاره به تکالیف قانونی مجلس در حوزه خصوصی سازی بیان کرد: «مجلس دولت را موظف کرده است که با کاهش تصدی گری در صنعت خودرو، سهام خود را به بخش خصوصی و بویژه گروه هایی که دارای اهلیت لازم هستند،

واگذار کند.» هدف از این اقدام، اصلاح ساختار مالکیت و ایجاد رقابت سالم در بازار است. عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با اشاره به تجربه واگذاری ایران خودرو، تصریح کرد: «کمیسیون صنایع، تجربیات گذشته را به دقت بررسی کرده است، چراکه واگذاری های پیشین درس های بسیاری به ما آموخت و به همین دلیل، مجلس بر نظارت دقیق و رعایت تمامی ملاحظات در فرآیند واگذاری سایپا پافشاری می کند تا از تکرار چالش های دوران گذشته جلوگیری شود.» به گزارش خبرخودرو، پوردهقان در تشریح شرایط واگذاری سایپا، بر دو رکن اهلیت مالی و تخصص تأکید کرد و گفت: «باید توجه داشت که خریداران آینده نباید صرفاً به دنبال بهره برداری از امتیاز انحصار در بازار باشند؛ بلکه متقاضیان باید توانمندی مالی و همچنین قابلیت ایجاد ارزش افزوده برای شرکت را داشته باشند.»

این نماینده مجلس در پایان بر لزوم شفافیت روش اجرای واگذاری نیز تأکید کرد و گفت: «فرآیند واگذاری سایپا از طریق بورس انجام خواهد شد و اولویت اصلی در این مسیر، واگذاری سهام تودلی (سهامی که شرکت های زیرمجموعه از شرکت مادر دارند) است.»

ماشین وارداتی

تویوتا پرادو ۲۰۲۶

آفرود ژاپنی در لباس شهری



هفتمین نمایشگاه خودرو تهران فقط محل نمایش خودروهای تازه وارد نیست؛ گاهی یک نام قدیمی هم با چهره ای تازه در برابر بازدیدکنندگان قرار می گیرد. تویوتا پرادو ۲۰۲۶ یکی از همین خودروهاست. شاسی بلندی که در نسخه جدید، میان دو دنیای متفاوت حرکت می کند؛ ساختار پیشرفته آفرودی از یک سو و استفاده روزمره و شهری از سوی دیگر، تویوتا برای این نسخه از پرادو سراغ یک موتور چهار سیلندر توربوشاژ ۲.۴ لیتری بنزینی رفته است. این پیشران توان تولید ۲۶۷ اسب بخار قدرت و ۴۳۰ نیوتن متر گشتاور را دارد و با یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک همراه شده است. با توجه به ابعاد و وزن خودرو، این اعداد برای یک شاسی بلند بزرگ قابل توجه هستند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت پرادو

۲۰۲۶ حدود ۷.۷ ثانیه اعلام شده و مصرف سوخت ترکیبی آن نیز حدود ۱۰.۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر عنوان شده است. البته استفاده از موتور توربوشاژ در بازارهایی مانند ایران، موضوع کیفیت سوخت را به یکی از نکات قابل توجه در استفاده بلندمدت از خودرو تبدیل می کند. چهره خودرو بیش از آنکه بر ظرافت های طراحی تأکید داشته باشد، بر ابعاد، استحکام ظاهری و هویت شناخته شده خانواده پرادو تکیه می کند. این شاسی بلند در کابین نیز تلاش کرده فاصله مناسب یک خودروی آفرودی و یک وسیله نقلیه مناسب استفاده روزمره را کمتر کند. استفاده از کلبه های فیزیکی متعدد نیز نشان می دهد تویوتا در این نسل همه کنترل ها را به نمایشگر مرکزی منتقل نکرده است؛ رویکردی که در یک خودرو با ماهیت آفرودی می تواند کاربردی باشد. سه ردیف صندلی، امکان جابه جایی شش تا هفت سرنشین را فراهم می کند، هرچند فضای

ردیف سوم مانند بسیاری از شاسی بلند های این ابعاد، پیش از آنکه برای سفرهای طولانی چند نفر بزرگسال طراحی شده باشد، برای استفاده های متنوع خانوادگی در نظر گرفته شده است. در کنار این موارد، کیفیت برخی متزیال کابین و سطح عایق بندی را نمی توان بی نقص دانست و این بخش در کنار نقاط قوت خودرو، جای بررسی بیشتری دارد. گروز کنترل تطبیقی، رادار نقطه کور، هشدار خروج از خط، ریمز اضطراری هوشمند و دوربین ۳۶۰ درجه از جمله این تجهیزات هستند. تپوئه سه گانه، گرم کن و سردکن صندلی ها و سقف پانوراما یا سانروف نیز بسته به نسخه خودرو در نظر گرفته شده اند.

ترجمه

بازگشت نام پریلود به سید محصولات هوندا در ابتدا با تردیدهایی همراه

پس از نظر شما مسأله اصلی، نحوه تأمین ارز و مدیریت بازارهاست، نه اینکه یک کالای مصرفی را در مقابل کالای دیگر قرار دهیم؟

دقیقاً. اگر قرار است درباره دارو نگرانی وجود داشته باشد، باید بازار دارو و زنجیره تأمین آن را بررسی کرد. اگر مشکل کمبود یا قیمت دارو وجود دارد، باید علت آن مشخص شود و برای آن راه حل پیدا شود. همین موضوع درباره خودرو هم صادق است. واردات خودرو یک فرآیند اقتصادی مشخص دارد و نمی توان با متصل کردن آن به حوزه هایی مانند دارو، اصل مسأله واردات را زیر سؤال برد.

در مورد واردات خودروهای کارکرده و همچنین واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور، آخرین وضعیت را چطور ارزیابی می کنید؟ آیا احتمال توقف این رویه وجود دارد؟

متأسفانه دوباره رزمه ها هایی درباره محدود کردن این مسیرها مطرح شده و باز هم همان استدلال همیشگی یعنی نبودن از مطرح می شود. اما در مورد ایرانیان خارج از کشور، بحث این است که خودرو با منابع متعلق به خود افراد وارد می شود. وقتی خودرو با منابع خود فرد خریداری می شود، اینکه بگوییم ارز نداریم، چندان قابل فهم نیست. ما باید دقیقاً مشخص کنیم تصمیم گیرنده این حوزه چه نهادی است و چه کسی باید درباره واردات خودرو اظهار نظر کند. اگر بانک مرکزی درباره سیاست ارزی صحبت می کند، قابل درک است، اما تنظیم بازار خودرو سیاست گذاری واردات خودرو موضوعی است که نهادهای مسئول این حوزه باید درباره آن تصمیم بگیرند. با اینکه بیش از دو سال است که ارزی اصلاً به واردات خودرو اختصاص داده نشده و خودرو هایی که وارد می شوند ارز آنها از طریق ارز اشخاص تأمین می شود.

با این حال، اخیراً درباره محدودیت واردات لوکس هم صحبت هایی از سوی مسئولان مطرح شده است. آیا این اظهارات را به معنای احتمال محدود شدن واردات می دانید؟

وقتی یک مسئول درباره محدودیت واردات صحبت می کند، باید دید آیا اساساً مسئولیت و اختیار آن موضوع را دارد یا خیر؟ اگر وزارت صمت و دستگاه های متولی تنظیم بازار خودرو در حال سیاست گذاری هستند، بهتر است اجازه داده شود این دستگاه ها کار خودشان را انجام دهند. ممکن است ما با همه تصمیمات مسئولان این حوزه موافق نباشیم، اما مسئولیت سیاست گذاری و اجرای آن باید مشخص باشد. وقتی یک دستگاه مسئول است، باید اجازه داد تصمیم بگیرد و پاسخگو تصمیم خودش هم باشد.

یعنی از نظر شما تعدد اظهارنظرها درباره واردات خودرو، خودش به بازار آسیب می زند؟

قطعاً. بازار خودرو به اندازه کافی تحت تأثیر عوامل مختلف قرار دارد و وقتی هر روز یک اظهار نظر جدید درباره واردات، ارز یا محدودیت های احتمالی مطرح می شود، این مسأله می تواند بر فضای ذهنی بازار اثر بگذارد. موضوع واردات خودرو فقط واردات چند دستگاه خودرو نیست. این موضوع هم به درآمد دولت مربوط می شود، هم به تنظیم بازار و هم به آرایش ذهنی مردم. بنابراین هر تصمیم یا اظهار نظری درباره آن باید با دقت و از سوی نهاد مسئول مطرح شود. در مورد خودرو های کارکرده هم باید اجازه داد سازوکاری که برای آن طراحی شده، اجرا شود. اگر قرار است محدودیتی ایجاد شود، باید مبنای روشن و قابل دفاع داشته باشد؛ نه اینکه هر بار با طرح یک مسأله جدید، مسیر واردات تغییر کند.

بانک مرکزی به واردات خودرو ارز نمی دهد

دستیار رئیس کل بانک مرکزی با تشریح اولویت های تأمین ارز کشور اعلام کرد: «در شرایط محدودیت منابع ارزی، تأمین نیازی ضروری در اولویت قرار دارد و بانک مرکزی در شرایط فعلی ارزی برای واردات خودرو تخصیص نداده است.»

مهدی دارابی درباره ارزی که تحت عنوان واردات خودرو توسط اشخاص مقیم خارج از کشور وارد می شود نیز گفت: «بسیاری اظهار می کنند ارزی که تحت عنوان واردات خودرو توسط اشخاص مقیم خارج از کشور وارد می شود، متعلق به افرادی است که در خارج از کشور زندگی می کنند. اولاً، این ارز معمولاً از کف بازار جمع آوری می شود؛ ثانیاً، شخص مقیم خارج از کشور با استفاده از ارز موجود در حساب خارجی خود، خودرو را وارد می کند.»

به گفته دارابی، «پس از ورود خودرو به کشور، واردکننده باید حقوق ورودی را به ریال پرداخت کند و از آنجا که خودرو در داخل ایران مورد استفاده فرد مقیم خارج از کشور قرار نمی گیرد، در نهایت آن را در بازار ایران به فروش می رساند و در ازای آن ریال دریافت می کند.» او ادامه داد: «این فرد مقیم خارج، ریال حاصل از اصل سرمایه، سود و هزینه حقوق ورودی را در ایران نگهداری نمی کند؛ خودروی که به عنوان مثال با قیمت ۳۰ هزار دلار خریداری شده در نهایت با مبلغ ریالی معادل مثلاً ۶۰ هزار دلار جهت خروج از کشور تبدیل به ارز شده و منابع ارزی که بازار را جمع آوری می کند، چرا که ریال برای اشخاص مقیم خارج از کشور کاربردی ندارد.»

دارابی تأکید کرد که بانک مرکزی با اصل واردات خودرو مخالفتی ندارد و گفت: «تنها ملاحظه موجود این است که در برخی مواقع، موانع و محدودیت های ارزی ایجاد می کند که واردات خودرو محدود شود.» او همچنین بر ضرورت شفاف بودن سازوکار واردات تأکید کرد و گفت: «دوم آنکه اگر قرار است واردات خودرویی صورت گیرد، شیوه انجام آن کاملاً مشخص و شفاف باشد. همچنین لزومی ندارد که رانت واردات خودرو به افراد مقیم خارج از کشور واگذار شود چرا که فرد مقیم خارج حتماً ریال حاصله را به از تبدیل خواهد کرد.»

به گزارش موتوروان (Motor1)، هوندا می گوید نسخه محدود پریلود در بازار داخلی ژاپن با «استقبالی چشمگیر» مواجه شده است؛ موضوعی که ظاهراً این خودرو ساز ژاپنی را متقاعد کرده نسخه ویژه کوپه هیبریدی خود را به بازارهای دیگر نیز گسترش دهد. البته هوندا برای این نسخه صرفاً یک نشان Limited Edition روی بدنه نصب نکرده و چند تغییر ظاهری و داخلی در نظر گرفته است. مهم ترین تفاوت، رنگ بدنه اختصاصی است که با نام - Premium Crystal Gray Metallic net ساخته می شود؛ رنگی قرمز تیره که ظاهر اسپرت و نسبتاً لوکس پریلود را بیش از نسخه معمولی برجسته می کند.

پریلود با لباس قرمز وارد میدان می شود

تغییرات به بیرون خودرو محدود تنها تغییر نسخه - Limited Edition نیست. هوندا برای سیرها نیز جزئیات قرمز رنگ در نظر گرفته تا ظاهر خودرو را حالت معمولی فاصله بگیرد. پشت رنگ های مشکی ۱۹ اینچی نیز کالیپرهای ترمز لوکس تر و متفاوت تر نشان می دهد.

تاریخچه شرکت ها

آستون مارتین؛ یک قرن اشرافیت

از کارگاهی کوچک تا نماد لوکس بریتانیایی



گروه خودرو

نام آستون مارتین برای علاقه مندان خودرو، چیزی فراتر از یک خودرو ساز است؛ برندی که بیش از یک قرن، طراحی، عملکرد و اشرافیت بریتانیایی را در کنار هم قرار داده و با حضور در مسابقات و سینما، هویتی متفاوت پیدا کرده است. داستان این شرکت از یک کارگاه کوچک در لندن آغاز شد و به یکی از شناخته شده ترین نام های صنعت خودروی جهان رسید.

آغاز یک رویا

داستان آستون مارتین به سال ۱۹۱۳ بازمی گردد؛ زمانی که رابرت بلفورد و لیونل مارتین در لندن با یکدیگر شریک شدند. آنها ابتدا به فروش و تعمیر خودرو مشغول بودند، اما تصمیم گرفتند خودرویی با ویژگی های مورد نظرشان بسازند. اولین نمونه این همکاری، خودرویی آزمایشی بود که بعدها «Coal Scuttle» نام گرفت. جنگ جهانی اول فعالیت شرکت را متوقف کرد، اما پس از پایان جنگ، آستون مارتین دوباره به تولید و مسابقات بازگشت. حضور در رقابت های اتومبیلرانی بخشی از هویت برند شد و بعدها در توسعه خودرو های جاده ای نیز نقش داشت.

سال های پرفراز و نشیب

دهه های اول برای آستون مارتین آسان نبود. شرکت با مشکلات مالی روبه رو شد و چند بار مالکیت آن تغییر کرد. با این حال، آستون مارتین در میان سازندگان خودرو های اسپرت بریتانیایی جای گرفت. نقطه عطف مهم در سال ۱۹۴۷ رقم خورد؛ زمانی که دیوید براون، صنعتگر بریتانیایی، آستون مارتین را خرید. براون شرکت لوکسی راگونا در نیز به مجموعه خود اضافه کرد و این دو نام کنار هم قرار گرفتند. از این دوران، حروف «DB» به نشانه محصولات آستون مارتین تبدیل شد.

تولد یک اسطوره

محصول مهم دوره براون، DB2 بود که در سال ۱۹۴۹ معرفی شد. این خودرو ترکیبی از طراحی جذاب، عملکرد مناسب و کیفیت ساخت را ارائه می کرد و مسیر تازه ای برای برند گشود. در اواخر دهه ۱۹۵۰، آستون مارتین مدل DB4 را معرفی کرد؛ خودرویی که با همکاری استودیو ایتالیایی کاروزریا تورینگ طراحی شد. DB4 با طراحی و عملکرد بالا، جایگاه آستون مارتین را در بازار خودرو های اسپرت لوکس تثبیت کرد. در همین دوره، موفقیت های مسابقه ای نیز ادامه داشت. آستون مارتین در سال ۱۹۵۹ با خودروی مسابقه ای DBR1 در پیروزی کلی در مسابقه ۲۴ ساعته لمان دست یافت و یکی از مهم ترین افتخارات شرکت بود.

جیمز باند و شهرت جهانی

شهرت آستون مارتین فقط به خودرو های جاده ای و مسابقات محدود نماند. در سال ۱۹۶۴، حضور DB5 در فیلم «Goldfinger» مجموعه جیمز باند، نام این خودرو را به فرهنگ عامه وارد کرد. DB5 با طراحی و تجهیزات ویژه فیلم، به نمادی از خودرو های جاسوسی در سینما تبدیل شد. همکاری آستون مارتین با مجموعه جیمز باند در دهه های بعد نیز ادامه یافت. در دهه های بعد، آستون مارتین با مشکلات مالی و تغییر مالکیت روبه رو شد. شرکت در مقاطعی زیرمجموعه گروه های بزرگ خودرو سازی قرار گرفت و سرمایه گذاران جدید برای حفظ برند وارد شدند. با وجود این تغییرات، آستون مارتین توانست هویت اصلی خود را حفظ کند؛ هویتی که بر طراحی خاص، تولید محدود، کیفیت و لوکس گرایی استوار بود.

در قرن بیستم و یکم، آستون مارتین دامنه محصولات خود را گسترش داد. ورود به بازار شاسی بلند ها با مدل DBX نشان داد حتی یک برند سنتی سازنده خودرو های لوکس نیز برای رقابت در بازار امروز، باید به تقاضای رو به رشد برای شاسی بلند های لوکس پاسخ دهد. در کنار محصولات تولیدی، پروژه های خاص نیز ادامه یافت. والکری، حاصل همکاری آستون مارتین و ردیول، نمونه ای از تلاش شرکت برای نزدیک کردن فناوری مسابقه ای به خودرو های جاده ای بود و جایگاه برند را در خودرو های فوق عملکردی نشان داد.

آستون مارتین امروز

امروز آستون مارتین همچنان بر لوکس گرایی و عملکرد بریتانیایی تمرکز دارد. مدل هایی مانند Vantage، DB12، Vanquish و DBX707 در سید محصولات آن قرار دارند و والکری نیز نماینده بخش فوق عملکردی شرکت است. آستون مارتین همزمان با توسعه خودرو های بنزینی، به سمت فناوری های هیبریدی و برقی حرکت کرده و در کنار هویت سنتی خود، با تغییرات صنعت خودرو هماهنگ می شود. با وجود بیش از یک قرن فراز و نشیب، فلسفه اصلی آستون مارتین تغییر چندانی نکرده است؛ ساخت خودرو هایی که فقط وسیله جابه جایی نیستند؛ ترکیبی از طراحی، عملکرد و انحصار هستند. همین ویژگی باعث شده نام آستون مارتین پس از بیش از ۱۱۰ سال، همچنان یکی از نمادهای شناخته شده صنعت خودروی بریتانیا باقی بماند.

منبع: وب سایت رسمی شرکت آستون مارتین بخش تاریخچه شرکت