

خبر خودرو

پایان امسال مهلت نهایی واردات خودرو برای ایرانیان خارج از کشور



پس از رفع ابهامات اجرایی و تعیین تکلیف چارچوب‌های گمرکی از جمله ارزش‌گذاری، واردات خودروهای سواری شخصی متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور که پیش‌تر با محدودیت و توقف موقت مواجه شده بود، با ابلاغیه جدید گمرک و تعیین سقف زمانی تا پایان سال ۱۴۰۵ مجدداً از سرگرفته شد. پس از ابلاغ شروط هفت‌گانه گمرک برای ترخیص موقت خودروهای فاقد شناسه ارزش (TSC) و مسدود ماندن فرآیند شماره‌گذاری تا تعیین تکلیف قیمت‌ها؛ در نهایت سازمان توسعه تجارت و گمرک ایران با استناد به ضوابط قانونی، استمرار رویه واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور را تا پایان سال ۱۴۰۵ مجاز اعلام کردند. براساس ابلاغیه جدید گمرک که پیرو مکاتبات با سازمان توسعه تجارت ایران صادر شده، فرآیند ثبت‌سفارش، اظهار و ترخیص قطعی خودروهای سواری شخصی متعلق به ایرانیان مقیم خارج از کشور دارای سقف زمانی مشخص بوده و تمامی مراحل آن باید حداکثر تا پایان وقت اداری آخرین روز کاری سال ۱۴۰۵ به سرانجام برسد. برپایه این بخشنامه، گمرکات اجرایی سراسر کشور مکلف شده‌اند در اجرای ماده ۹۲ ضوابط ابلاغی قانون بودجه سال ۱۴۰۵، روند ورود و ترخیص این خودروها را منحصراً و در مهلت تعیین‌شده تا پایان سال جاری مدیریت کنند. این تصمیم نشان می‌دهد که دولت برخلاف گمانه‌زنی‌های قبلی مبنی بر توقف یا طولانی کردن این رویه، مسیر واردات را با اعمال قیود انضباطی و زمانی باز نگه داشته تا از انباشت طولانی مدت پرونده‌ها در بنادر و گمرکات جلوگیری شود. تعیین این مهلت زمانی در حالی صورت می‌گیرد که در روزهای گذشته، موضوع ارزش‌گذاری این خودروها در کارگروه تبصره ۶ قانون خودرو و لزوم اخذ تعهد مابه‌التفاوت حقوق ورودی پیش از خروج فیزیکی، چالش‌هایی را برای متقاضیان ایجاد کرده بود. اکنون با ابلاغ زمان‌بندی نهایی تا پایان ۱۴۰۵، به نظر می‌رسد دولت تلاش می‌کند میان مطالبات مربوط به انضباط بازار ارز، دغدغه نهاد‌های نظارتی نظیر دیوان محاسبات و سازمان بازرسی و تسهیل فرآیند ترخیص کالا تعادل ایجاد کند.

ماشین وارداتی

هیوندای النترا ۲۰۲۵ سدان کرای با چهره تازه



یکی از سدان‌های کرای که با نسخه به‌روزشده خود به بازار ایران آمده، هیوندای النترا ۲۰۲۵ است؛ خودرویی که با طراحی متفاوت، کابین مدرن و مصرف سوخت پایین، می‌خواهد در بازاری رقابتی جایگاه خود را پیدا کند. نسل هفتم النترا از سال ۲۰۲۱ وارد خط تولید جهانی شد و نسخه‌های اولیه آن نیز به‌صورت محدود در ایران عرضه شدند. حالا مدل ۲۰۲۵ با چهره‌ای تازه و امکانات رفاهی متنوع‌تر در دسترس خریداران قرار گرفته است؛ هرچند مشخصات فنی آن نشان می‌دهد که تمرکز اصلی این سدان بیشتر بر استفاده روزمره و کاهش هزینه‌های رانندگی است تا شتاب و هیجان.

النترا ۲۰۲۵ در بازار ایران با موتور بنزینی ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی از خانواده GAMMA II عرضه می‌شود. این پیکرشانه ۱۱۳ اسب بخار قدرت و ۱۴۴ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی خود را از طریق گیربکس اتوماتیک ۷T به چرخ‌ها می‌رساند. این جعبه‌دنده که نسخه‌های بهبودیافته از سامانه انتقال قدرت CVT در محصولات کیا و هیوندای به شمار می‌رود، با هدف کاهش مصرف سوخت و ارائه حرکتی نرم طراحی شده است. با این حال، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۱۱.۵ ثانیه‌ای نشان می‌دهد که نباید از این سدان انتظار عملکردی اسپرت داشت. در عوض، مصرف سوخت ترکیبی حدود ۵.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، یکی از مهم‌ترین امتیازهای آن محسوب می‌شود. باک ۴۷ لیتری نیز برای استفاده روزمره و سفرهای بین شهری ظرفیت مناسبی دارد.

در بخش تعلیق، النترا از ساختار مک‌فرسون در محور جلو و محور پیچشی در عقب بهره می‌برد؛ ترکیبی متداول در این کلاس که بیشتر بر سادگی و هزینه‌نگهداری متعادل تکیه دارد. طراحی کابین نیز ادامه همان زبان ظاهری بیرون خودرو است. خطوط شکسته و زوایای تند، فضایی مدرن ایجاد کرده‌اند و معماری موسوم به «پبله دربرگیرنده» یا Immersive Cocoon، با تمرکز بر راننده، تلاش می‌کند دسترسی به تجهیزات و کنترل‌ها را آسان‌تر کند.

در نسخه مجهزتر النترا ۲۰۲۵، نمایشگر مرکزی ۱۰.۲۵ اینچی در کنار صفحه کیلومتر تمام‌دیجیتال قرار گرفته است. صندلی‌های چرمی، گرم‌کن صندلی‌های جلو، تنظیم برقی شش جبهه صندلی راننده، فرمان چرمی گرم‌شونده، تپوهی مطبوع اتوماتیک، چراغ‌های LED، سانروف، شارژر بی‌سیم و استارت دکمه‌ای نیز بخشی از امکانات این خودرو هستند. در کنار این تجهیزات، آینه‌های جانبی تابشونده برقی و صندوق عقب هوشمند، استفاده روزمره از خودرو را آسان‌تر می‌کنند.

النترا ۲۰۲۵ پیش از آنکه به دنبال ثبت رکوردهای شتاب باشد، در طراحی به‌روز، مصرف سوخت پایین و امکانات رفاهی قابل قبول تمرکز دارد. با این حال، میزان موفقیت آن در بازار ایران به قیمت نهایی، شرایط خدمات پس از فروش و رقابت با دیگر سدان‌های وارداتی بستگی خواهد داشت.

سختگویی وزارت صمت در گفت‌وگوی اختصاصی با «ایران»:

واردات خودروهای اقتصادی متوقف نمی‌شود



همچنین تا پایان سال ۱۴۰۵ مهلت واردات خودروی اشخاص ایرانیان مقیم خارج از کشور تمدید شد.

چرا واردات خودرو اهمیت دارد؟

این موضوع در شرایطی اهمیت پیدا می‌کند که واردات خودرو در سال‌های گذشته علاوه بر محدودیت‌های قانونی، با موانع اجرایی و ارزی نیز روبه‌رو بوده است. در چنین وضعیتی، تغییر ضوابط یا توقف یک مسیر وارداتی می‌تواند برای کسانی که پیش‌تر وارد این فرآیند شده‌اند، ابهام ایجاد کند. به‌ویژه آنکه میان تصمیم به توقف ثبت سفارش‌های جدید و تعیین تکلیف پرونده‌های ثبت سفارش که با این شکل شده‌اند، تفاوت وجود دارد.

عزت‌الله زارعی، سختگویی وزارت صمت درباره آخرین وضعیت واردات خودرو تأکید می‌کند: «سیاست این وزارتخانه درباره واردات خودروهای اقتصادی تغییری نکرده و این روند همچنان با هدف تنظیم بازار دنبال می‌شود. به این ترتیب، برخلاف برداشت‌هایی که ممکن است از توقف یا ممنوعیت واردات خودرو وجود داشته باشد، وزارت صمت همچنان واردات خودروها را با جدیت ادامه خواهد داد.» البته وضعیت واردات از مسیر ایرانیان خارج از کشور متفاوت است و در حال حاضر ثبت سفارش جدیدی در این بخش انجام نمی‌شود.



بیش

چرا واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور متوقف شد؟

پیش از این مصطفی پوردهقان، عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی درباره دلایل متوقف شدن واردات خودرو برای ایرانیان مقیم خارج از کشور به «ایران» گفته بود: «فراهم‌شدن قرار بود با امکان واردات خودرو از سوی ایرانیان خارج از کشور، زمینه ورود خودروهای اقتصادی به بازار ایجاد شود؛ اما بخشی از متقاضیان به دلیل حاشیه سود بیشتر، به سمت واردات خودروهای لوکس رفتند. همین مسأله باعث شد انتقادهایی درباره واردات خودروهای گران‌قیمت در شرایط دشوار اقتصادی شکل بگیرد؛ درحالی‌که هدف اولیه، تسهیل ورود خودروهای اقتصادی بود.»

پورشه به ابرخودروی برقی «نه» گفت

مدیرعامل پورشه می‌گوید در بازار ابرخودروها تقاضای کافی برای مدل تمام‌برقی وجود ندارد



نبرد تقاضا به معنی نبود مشتری نیست البته وقتی پورشه از «نبود تقاضا» صحبت می‌کند، به این معنا نیست که هیچ‌کس حاضر نیست یک ابرخودروی برقی این برند را بخرد. مسأله این است که تعداد مشتریان علاقه‌مند، در شرایط فعلی آن قدر نیست که توسعه چنین خودرویی را توجیه کند.

این تفاوت مهمی است؛ چراکه بازار خودروهای بسیار گران‌قیمت و عملکرد بالا، برخلاف بخش‌های عمومی بازار خودرو، رفتار متفاوتی دارد. برای خریدار یک ابرخودرو، تجربه رانندگی، صدای موتور، احساس تعویض دنده و حتی واکنش خودرو به فشردن پدال گاز، بخشی از ارزش محصول محسوب می‌شود؛ عواملی که یک خودروی معمول‌برقی لزوماً نمی‌تواند همان تجربه را از آنها ارائه کند.

فقط پورشه نیست

پورشه تنها خودروسازی نیست که نسبت به استقبال بازار از ابرخودروهای برقی تردید دارد. استفان وینکلمان، مدیرعامل لامبورگینی، پیش‌تر خودروهای برقی را نوعی «سرگرمی پرهزینه» توصیف کرده و گفته بود بازار و مشتریان هنوز برای چنین محصولی آماده نیستند.

لامبورگینی نیز در نهایت از برنامه قبلی خود برای عرضه نسخه تمام‌برقی لاتزادور فاصله گرفت و تصمیم گرفت این خودرو را با فناوری هیبریدی به بازار عرضه کند.

باگانی هم تجربه مشابهی داشته است. این خودروساز ایتالیایی سال‌ها روی ساخت یک نسخه برقی از اوتوپیا تحقیق کرد، اما در نهایت این پروژه کنار گذاشته شد. دلیل هم‌روشن بود؛ نمایندگی‌ها و مشتریان علاقه‌چندانی به چنین خودرویی نشان ندادند.

ریماک هم کمتر از انتظار فروخت

ریماک نیز نمونه دیگری از دشواری‌های بازار

می‌دارد. برخی از این خودروها ممکن است ثبت سفارش شده باشند و برخی دیگر مراحل بیشتری را طی کرده و به گمرک رسیده باشند. آیا توقف مسیر واردات به معنای توقف همه این پرونده‌هاست؟

پاسخ زارعی به این پرسش، به وضعیت هر پرونده بستگی دارد. او در این باره این طور توضیح می‌دهد: «درباره خودروهایی که پیش‌تر ثبت سفارش شده‌اند یا ممکن است به گمرک رسیده باشند، باید تشریفات طی شده و مستندات مربوط بررسی شود. اگر مراحل مقرر در آیین‌نامه و ضوابط مربوط انجام شده باشد و در چارچوب قانون حقی برای واردکننده ایجاد شده باشد، رسیدگی به موضوع نیز باید بر اساس همان مقررات صورت بگیرد.»

زارعی تأکید می‌کند: «وضعیت هر خودرو به مراحل طی شده، مدارک موجود و انطباق پرونده با مقررات بستگی دارد. در نتیجه، نمی‌توان صرف ثبت سفارش یا رسیدن خودرو به گمرک را برای ترخیص آن کافی دانست.» برای واردکنندگانی که پیش از توقف این مسیر اقدام کرده‌اند، روشن شدن این موضوع اهمیت زیادی دارد. تعیین تکلیف پرونده‌های می‌تواند مشخص کند کدام خودروها امکان ادامه فرآیند را دارند و کدام موارد به بررسی‌های بیشتری نیازمندند. در حال حاضر، بر اساس توضیحات سختگویی وزارت صمت، مبنای رسیدگی باید مقررات مربوط و وضعیت قانونی هر پرونده باشد؛ نه صدور حکمی یکسان برای تمام خودروها.

واردات خودروهای کارکرده همچنان امکان‌پذیر است

در کنار خودروهای اقتصادی نو و واردات از مسیر ایرانیان خارج از کشور، خودروهای کارکرده نیز بخشی از بحث واردات را تشکیل می‌دهند. زارعی درباره این خودروها نیز می‌گوید: «تا زمانی که مقررات مربوط به واردات این خودروها لغو نشده باشد، اجرای آن امکان‌پذیر است. البته با این حال تعداد محدودی از واردکنندگان برای ورود خودروهای کارکرده مجوز گرفته‌اند که به نظر می‌رسد تمایل به واردات خودروهای اقتصادی نو بیشتر باشد.» سختگویی وزارت صمت در توضیحات خود، بیشتر بدون تمایل به واردات خودروهای اقتصادی نو را مطرح می‌کند و می‌گوید: «به نظر می‌رسد آن طور که باید، شرکت‌ها و مردم از طرح خرید خودروهای کارکرده استقبال لازم را نداشتند.»

تاریخچه شرکت‌ها

بوگوارد؛ نامی میان دو تولد

از ایزابلا تا شاسی بلندهای چینی



بوگوارد از نام‌هایی است که فراز و فرود صنعت خودرو را روایت می‌کند؛ خودروسازی آلمانی که در میانه قرن بیستم با محصولات نوآورانه شهرت یافت، در سال ۱۹۶۱ تعطیل شد و چند دهه بعد با سرمایه چینی‌ها بازگشت. این احیا نیز دوام نیاورد و در سال ۲۰۲۲ به ورشکستگی انجامید. در ایران، BX5 و BX7 شناخته‌شده‌ترین محصولات این برند بودند؛ خودروهایی که عرضه محدودشان با ممنوعیت واردات و دشواری‌های تجاری کره خورد.

گروه خودرو

از سه چرخه تا کارخانه

ریشه‌های بوگوارد به کارل فریدریش ویلهلم بوگوارد، مهندس آلمانی متولد ۱۸۹۰، بازمی‌گردد. او پس از جنگ جهانی اول فعالیت صنعتی خود را آغاز کرد و در دهه ۱۹۲۰ با ساخت وسیله‌باری سه‌چرخه‌ای بلیتس کارن وارد حوزه حمل‌ونقل شد. سپس در مجموعه‌هایی مانند گولیات و هانزالوید نقش گرفت و از تولید وسایل نقلیه تجاری به ساخت خودروهای سواری رسید. کارخانه اصلی بوگوارد در سال ۱۹۳۸ در برمن آلمان آغاز به کار کرد. جنگ جهانی دوم به تأسیسات این مجموعه آسیب زد، اما شرکت پس از جنگ با بازسازی کارخانه‌ها به بازار برگشت و در دهه ۱۹۵۰ به یکی از خودروسازان مهم آلمان غربی تبدیل شد. محصولات گروه از خودروهای سواری تا کامیون و وسایل نقلیه کوچک را در بر می‌گرفت؛ تنوعی که توان فنی شرکت را نشان می‌داد، اما هزینه اداره آن نیز بالا بود.

ایزابلا، چهره ماندگار

هانا، ۱۵۰۰ ساله در سال ۱۹۴۹ معرفی شد، نشانه بازگشت بوگوارد به بازار بود؛ اما شهرت اصلی شرکت با ایزابلا شکل گرفت. این خودرو از سال ۱۹۵۴ عرضه شد و با طراحی هماهنگ، فضای مناسب و ویژگی‌های فنی، محبوبیت یافت. ایزابلا در نسخه‌های مختلف، از سدان تا کوپه، تولید شد و به نماد دوران طلایی بوگوارد تبدیل شد. شرکت در همان سال‌ها به نوآوری فنی نیز توجه داشت. مدل بی-۱۰۰ سیستم تعلیق بادی عرضه شد؛ فناوری‌ای پیشرفته برای آن زمان. با وجود اعتبار محصولات، فشار مالی، گسترش فعالیت‌ها و دشواری تأمین سرمایه، وضعیت مجموعه را شکننده کرد. در سال ۱۹۶۱ تولید متوقف شد. کارل بوگوارد در سال ۱۹۶۳ درگذشت و نامی که زمانی جایگاهی مهم در صنعت آلمان داشت، برای چند دهه از بازار ناپدید شد.

بازگشت با شاسی بلند

در دهه ۲۰۰۰ تلاش‌هایی برای احیای برند آغاز شد و سرمایه‌گذاران چینی با مشارکت گروه فوتون زمینه بازگشت آن را فراهم کردند. شرکت جدید در سال ۲۰۱۵ از BX7 رونمایی کرد؛ شاسی‌بلندی متناسب با بازار رو به رشد کراس‌اوورها. پس از آن BX5 و مدل‌های دیگری نیز معرفی شدند. تولید در چین انجام می‌شد، هرچند برند بر ریشه آلمانی و میراث مهندسی خود تأکید می‌کرد. فروش کمتر از انتظار، تغییر مالکیت و مشکلات مالی ادامه فعالیت را دشوار کرد. بوگوارد در سال ۲۰۲۲ ورشکستگی خود را اعلام کرد و دومین دوره فعالیتش پایان یافت. تجربه این برند نشان داد که نام تاریخی و طراحی تازه، بدون شبکه فروش پایدار، خدمات پس از فروش و پشتوانه مالی کافی، تضمینی برای ماندگاری نیست.

روایت ایران: عرضه محدود

شرکت کیا موتور وارا در خرداد ۱۳۹۶ قرارداد همکاری با بوگوارد را امضا کرد و BX5 و BX7 را برای بازار ایران در نظر گرفت. این دو شاسی‌بلند در همان سال معرفی شدند و نخستین سری خودروها در خرداد ۱۳۹۷ به مشتریان تحویل داده شد؛ اتفاقی که آغاز حضور عملی برند در خیابان‌های ایران بود. BX7 در کلاس شاسی‌بلندهای متوسط قرار داشت و با موتور دو لیتری توربوشارژ و گیربکس اتوماتیک عرضه می‌شد. امکان انتخاب آرایش پنج یا هفت‌نفره نیز وجود داشت. BX5 کوچک‌تر بود و در گروه کراس‌اوورها جمع‌وجور قرار می‌گرفت. هر دو مدل با تکیه بر طراحی و تجهیزات می‌خواستند در بازاری رقابت‌کننده که خودروهای وارداتی و چینی در آن حضور پررنگ‌تری می‌یافتند. با این حال، تغییر مقررات و محدودیت واردات، برنامه عرضه را مختل کرد. گزارش‌های آن دوره از تحویل تعداد محدودی خودرو و باقی‌ماندن بخشی از پیش‌فروش‌ها حکایت داشتند. تحریم‌ها و دشواری انتقال پول و تأمین قطعات نیز ادامه فعالیت را محدود کرد. برنامه‌های تولید یا گسترش حضور بوگوارد در ایران به عرضه گسترده نرسید و این برند به نامی کم‌تعداد در بازار خودروهای کارکرده تبدیل شد. در ایران، تجربه بوگوارد به عرضه BX5 و BX7 مربوط است. شمار محدود خودروها، دسترسی به قطعات و تعمیرکار متخصص را دشوار می‌کند و بر ارزش خرید و فروش اثر می‌گذارد. اعتبار تاریخی بدون تولید، سرمایه و خدمات مستمر تضمین موفقیت نیست.

منبع: انجمن بوگوارد هلند؛ تاریخچه احیای برند