اخبار صنعت

شنبه ۱۶ فروردین ۱۳۹۷ ۴ آوریل ۲۰۲۰ ۱۰ شعبان ۱۴۴۱ شماره ۱۳۷۹ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان

روزنامه اقتصادی صبح ایران
صاحب امتیاز:
ناهید طاهرخانی
مدیر مسئول:
حجت محمدزاده
سردبیر:
امیر نیک‌رویان

توزیع مشترکین:
رسانه گستر جم
نشانی دفتر مرکزی:
تهران جمالزاده شمالی - نبش زند
پلاک ۲۶۰- واحد۴
تلفن: ۶۶۹۲۹۲۲۷
چاپ: ریحان

نشانی سایت روزنامه:
www.akhbaresanat.ir
نشانی پست الکترونیک:
info@akhbaresanat.ir
نشانی روزنامه در فضای مجازی:
@akhbaresanatnews

میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

بارش تگرگ در تهران عکس: مریم کامیاب/مهر

فلج شدن بازار خودروی آمریکا به خاطر ویروس کرونا

خوروسازان آمریکا در تلاش هستند تا در وضعیتی که شیوع ویروس کرونا، بازار خودروی این کشور را فلج کرده، با ارائه گزینه تعویق در پرداخت و ابزارهای خرید آنلاین، فروش خود را نجات دهند.خودروسازان آمریکا سرمایه‌گذاری‌های آینده خود را به صفر درصد رسانده و در تلاش هستند تا در وضعیتی که شیوع ویروس کرونا، بازار خودروی این کشور را فلج کرده، با ارائه گزینه تعویق در پرداخت و ابزارهای خرید آنلاین، فروش خود را نجات دهند.انتظار می‌رود در پایان این هفته، خودروسازان آمریکا بدترین سقوط فروش خود در چندین سال گذشته را گزارش دهند.

جی‌دی پاور (بزرگترین ارائه کننده خدمات فروش انواع خودروی دست دوم آمریکا) پیش‌بینی کرد، در ماه مارس میزان فروش خودرو حداقل ۳۲ درصد در مقایسه با سال قبل افت کند.

ادموند (یک شرکت بزرگ ارائه کننده خدمات فروش خودروی نو و دست دوم در آمریکا) پیش‌بینی کرد میزان فروش خودرو در این ماه ۳۵,۵ درصد نسبت به سال گذشته سقوط کند تا کل افت فروش در این ۳ ماهه، نسبت به ۳ ماهه اول سال قبل به ۱۱,۸ درصد برسد.

فروشگاه بزرگ کوکس آتوموتیو هم با اشاره به نوسانات شدید در اقتصاد آمریکا تصمیم گرفت از ارائه پیش‌بینی خودداری کند؛ اما گروه فورشگاه‌های ادموندز پیش‌بینی کرد میزان فروش خودرو در آمریکا در ماه مارس به پایین‌ترین سطح خود از ژانویه ۲۰۱۴ برسد و میزان فروش خودرو در ۳ ماهه اول امسال هم به پایین‌ترین سطح خود از ۳ ماهه اول ۲۰۱۲ بازگردد.

اخبار

ب‌ام‌و: شتاب و قدرت اعلامی خودروهایمان درست است!

پس از انتشار چندین رکورد بهتر محصولات آئودی نسبت به ادعاهای ارباب حلقه‌ها، بخش M ب‌ام‌و وارد میدان شده و نسخه‌های چهار چرخ محرک محصولات مشهوری همچون M۵، M X۳، M X۴ و نسل‌های جدید M۳ و M۴ را تولید کرده و خواهد کرد. اولین مدل‌های مجهز به سیستم چهار چرخ محرک در آشیانه M کراس اوورهای M X۵ و M X۶ ده سال پیش بودند. این خودرو همچنین برای اولین بار از پیشرانه‌ای توربو استفاده می‌کردند. از زمانی که ب‌ام‌و M استفاده از توربو و سیستم چهار چرخ محرک در محصولات خود را شروع کرد شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت این خودروها کمی محافظه‌کارانه‌تر اعلام شد.

برای مثال جدیدترین نسل ب‌ام‌و M۵ را در نظر بگیرید. باواریایی ها ادعا می‌کنند این خودرو شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت حدود ۳,۱ ثانیه‌ای داشته اما بسیاری از رسانه‌ها شتاب زیر ۳ ثانیه را نیز ثبت کرده‌اند. پس از مشاهده این روند در چندین خودروی آلمانی فکر نمی‌کنیم که انتشار رکوردهای پرفورمنس محافظه‌کارانه توسط ژرمن‌ها به‌صورت اتفاقی رخ داده باشد؛ بنابراین در زمان معرفی رسمی M X۵ و M X۶ فرصت مصاحبه با اکسل تیلینگ مدیر پروژه قوای محرکه ب‌ام‌و M درباره دلیل این کار دست داد.

یکی از دلایل سریع‌تر بودن محصولات ب‌ام‌و نسبت به تخمین‌های این شرکت به تست های داینو مربوط می‌شود. این دستگاه می‌تواند قدرت پیشرانه در چرخ ها را اندازه‌گیری کند. این خودروها در زمان تست قدرت بیشتری نسبت به اطلاعات اعلامی ب ام و تولید می‌کنند. ب‌ام‌و ادعا می‌کند M۵ قدرت ۶۱۷ اسب بخاری دارد اما در یکی از تست های داینو قدرت نزدیک به ۷۰۰ اسب بخار به دست آمد. مدیر ب‌ام‌و به برخی دلایل دراین‌باره اشاره کرده است.او گفته است: تفاوت‌هایی بین روش‌های تست وجود دارد. ما مستقیماً قدرت پیشرانه را اندازه‌گیری می‌کنیم. شما خودرو را روی یک داینوی چرخان تست کرده و قدرت چرخ را اندازه می‌گیرید؛ بنابراین شما باید قدرت روی چرخ را دوباره محاسبه کنید تا به قدرت واقعی پیشرانه برسید. برای مثال شما باید میزان تلفات قدرت در گیربکس یا سایر بخش‌ها را بدانید؛ بنابراین شاید اختلاف‌هایی بین تست‌ها وجود داشته باشد.

علاوه بر سختی محاسبه تلفات قدرت قوای محرکه، مدیر ب‌ام‌و می‌گوید این خودروساز دقت زیادی به شرایط مخصوص تست خودروها و رسیدن به مشخصات آن‌ها می‌دهد. او می‌گوید:

داشتن شرایط استاندارد شده در زمان بررسی قدرت پیشرانه بسیار مهم است. برای مثال دما و تراکم هوا بسیار مهم است. شما در تست داینو معمولاً چنین مواردی را نمی‌بینید.

نهایتاً تیلینگ خاطرنشان می‌سازد: ب‌ام‌و بررسی پایدار قدرت پیشرانه را انجام می‌دهد. ما پیشرانه را به حداکثر قدرت رسانده و حداقل ۳۰ ثانیه آن را در همین وضعیت نگه می‌داریم.

این وضعیت نسبت به داینو تفاوت زیادی دارد. برای پیشرانه‌ای توربو، شاید تنظیمات ECU قدرت بیشتر یا کمتری را به‌صورت موقتی تولید کند و بنابراین شاید اعداد به دست آمده در داینو نشان دهنده‌ی قدرت دقیق محصولات ب‌ام‌و نباشند.

بنابراین علیرغم نتایج به دست آمده در برخی تست‌ها، ب‌ام‌و ترجیح می‌دهد ارقامی را اعلام کند که مشتریان بتوانند در شرایط به دور از ایده آل هم به آن دست یابند. تیلینگ ادامه می‌دهد:

از نظر ما هم مشتریان باید امکان رسیدن به ارقام اعلام شده را داشته باشند. این موضوع درباره شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر در ساعت نیز صدق می‌کند. ما فکر می‌کنیم همه مشتریان باید بتوانند به این شتاب برسند. این موضوع درباره همه مشتریان صادق است. ما باید بهترین پکیج را ارائه بکنیم.

مدیر روابط عمومی ب‌ام‌و نیز با اشاره به شتاب بهتر M۵ در تست های مجلات می‌گوید: ما از نظر اعداد کمپانی بسیار محافظه‌کاری هستیم.خود ما ترجیح می‌دهیم شرکت‌هایی همچون ب‌ام‌و حرفشان را در زمین ثابت کنند نه در روی کاغذ. همه خودروسازان این‌گونه نیستند اما به نظر می‌رسد اکثر برندهای ژرمنی چنین رویه‌ای را دوست دارند.

اعلام مشخصات تیپ‌های مختلف دنا پلاس اتوماتیک

سال ۱۳۹۰ بود که ایران‌خودرو با معرفی محصولی جدید به نام دنا، دوباره بر سر زبان‌ها افتاد. این محصول بعد از رونمایی مورد استقبال مشتریان ایرانی قرار گرفت و همین موضوع مدیران گروه خودروسازی ایران‌خودرو را بر آن داشت تا با بروزرسانی این خودرو، آپشن‌های کاربردی‌تری به آن اضافه کنند. سال ۹۶ خط تولید آزمایشی خودروی دناپلاس توربوشارژ با حضور مسئولین کشوری و مدیران ایران خودرو رسما آغاز بکار کرد و حال قرار است اولین سری دنا پلاس توربو اتومات در تابستان سال ۱۴۰۰ به دست مشتریان برسد. بر اساس اطلاعات رسیده از ایران خودرو دنا پلاس اتوماتیک با ۳ تیپ L۲، L۱، و L۳ به بازار عرضه شده که این تیپ ها هر کدام آپشن های خاص خود نیز را دارند و فول ترین مدل آن نیز مربوط به تیپ L۳ است.

تمامی تیپ ها از موتور ایی اف ۷ توروبو شارژ ۱۷۰۰ سی.سی که ۱۵۰ اسب بخار نیرو تولید کرده و دارای استانداردهای آلایندگی یورو ۵ است بهرمند بوده و گیربکس تمامی مدل ها نیز از نوع اتوماتیک ۶ سرعته خواهد بود. نمای ظاهری خودرو در مدل های مختلف تغییرات زیادی ندارد و بیشتر تفاوت های مربوط به نوع آپشن های نصب شده در دنا پلاس توربو شارژ اتوماتیک خواهد بود.

مدل پایه دنا پلاس توربو شارژ که مدل L۱ آن را شامل می شود هرچند که با عنوان مدل پایه ذکر شده اما از امکانات مناسبی برخوردار است.

دنا پلاس توربو شارژ اتوماتیک از یک جعبه‌دنده ۶ سرعته DAE برخوردار بوده که این گیربکس برای اولین بار بر روی این خودرو نصب خواهد شد که در ادامه محصولات دیگر و جدید ایران خودرو نیز از همین گیربکس استفاده خواهندکرد.

ما یکی از تفاوت‌های اصلی این خودرو نسبت به دنا پلاس معمولی علاوه بر جعبه اتوماتیک، اضافه شدن یک آپشن کاربردی به عنوان فرمان کمکی برقی (EPS) است که با اضافه شدن آن کیفیت رانندگی افزایش می یابد.از دیگر امکانات دیگر تیپ پایه دنا پلاس توربو شارژ اتوماتیک مدل L۱ می توان به سنسو دنده عقب، صندلی راننده ۲ حرکته برقی همراه با ۴ حرکت دستی و سیستم مالتی مدیا ۷ اینچی اشاره کرد.

مدل دیگر دنا پلاس توربو که بر روی خط تولید ایران خودرو می رود مدل L۲ است که سطح امکاناتی بیشتری از مدل پایه دارد.

آن طور که ایران خودرو اعلام کرده است تفاوت این مدل با مدل پایه اضافه شدن آپشن هایی مانند دوربین عقب، ترمز عقب دیسکی،ایربگ های جانبی، صندلی راننده ۶ سرعته برقی به همراه ۲ حرکته دستی و کروز کنترل است.

همچنین سیستم نمایشگر اخطار فشاد تایر، سانروف ، شیشه دودی ، روکش صندلی چرم و پارچه و صندلی سرنشین با ۴ حرکته برقی به همراه ۴ حرکت دستی نیز از جمله تفاوت های مدل پایه L۱ با مدل L۲ است.

اما فول ترین نسخه تولیدی این خودرو مدل L۳ آن است که امکانات بیشتری نسبت به مدل L۲ دارد. این مدل که آن را می توان مجهزترین مدل دنا پلاس توربو شارژ دانست نسبت به مدل L۲ امکانات بیشتری مانند ورود بدون کلید به همراه استارت دکمه ای (کیلس- استارتر) صندلی راننده ۱۰ حرکته برقی، تزئینات داخلی لوکس، مالتی مدیا ۱۰ اینچی سنسور نور و باران ، صندلی سرنشین ۶ حرکته برقی و ۱۰ حرکته دستی ، زیر پایی ۳ بعدی، سنسور نور و باران و اسپویلر یا بال عقب دارد.

دنا پلاس توربو شارژ اولین محصول تولیدی ایران خودرو خواهد بود که به گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته تجهیز می شود و آنگونه هم که معاون ایران خودرو عنوان کرده این گیربکس با ۶۰ درصد داخلی سازی در ایران تولید می شود.

این خودرو خصوصا در نوع فول آپشن با امکانات کاملی تولید خواهد شد و در صورتیکه ایران خودرو بتواند در زمینه حفظ کیفیت آن به خوبی عمل کند با توجه به آپشن های زیاد و به روزی که در آن استفاده شده اگر با قیمتی منطقی روانه بازار شود می تواند رکوردی در زمینه فروش داشته و رقیب جدی برای خودروهای چینی شود.

با ادامه بحران کرونا؛

ابهام در آغاز تولید خودروسازان و قطعه سازان

ادامه تولید صنعت خودرو و قطعه سازی پس از اتمام تعطیلات نوروزی هم‌زمان با شیوع کرونا در حالی با ابهام روبرو است که شاهد نامه نگاری قطعه سازان با رئیس جمهور و وزرای صنعت و بهداشت برای تمدید دو هفته‌ای این تعطیلات هستیم.

در شرایطی که فعالیت بسیاری از دستگاه‌های دولتی و خصوصی به دلیل شیوع ویروس کرونا تقریبا متوقف است و پیش بینی می‌شود تعطیلات نوروزی در این بخش‌ها تمدید شود، برخی بحث ها و مذاکرات خودروسازان برای از سرگیری تولید از ۱۶ فروردین ماه، باعث شده تا مدیران صنعت قطعه سازی نامه نگاری هایی را با رئیس جمهور، وزیر صنعت، وزیر بهداشت، استاندار تهران و رئیس کمیته مبارزه با ویروس کرونا استان تهران برای تمدید دو هفته‌ای تعطیلی صنعت خودرو و قطعه سازی داشته باشند.

در این وضعیت کارگران صنعت خودرو و قطعه سازی در مورد زمان شروع به کار خود در بلاتکلیفی به سر می‌برند و آن دسته از پرسنل که در سفر هستند، نیز نمی‌دانند چه تصمیمی باید برای زمان بازگشت به شهر محل کارشان بگیرند.

فرهاد بهنیا، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو تعیین تکلیف سریع موضوع تعطیلی قطعه سازان و خودروسازان تا اوایل اردیبهشت ماه را توسط دولت و ستاد مبارزه با کرونا خواستار شد.

به گفته وی، چنانچه تعطیلات این چند روز محاسبه شود عملا فرصتی برای تصمیم‌گیری مسئولان در خصوص تعطیلی خطوط تولید خودروسازان و انتقال آن به بنگاه های تولیدی قطعه سازی میسر نبوده و یا خیلی اندک است.

سخنگوی انجمن قطعه سازان ایران ادامه داد: این انجمن پیگیر پاسخ مسئولان ستاد مبارزه با کرونا در مورد نامه اخیر این انجمن در مورد تعطیلی بنگاه های قطعه سازی و خودروسازی است، اما متاسفانه هیچ پاسخی تاکنون دریافت نشده است.

وی تاکید کرد: خطر عظیم شیوع واگیری همگانی در انتظار بنگاه های تولید قطعات و خودروسازی است و هرگونه مسامحه در این خصوص منجر به وقوع موج بزرگ انتشار کرونا خواهد شد.

وی همچنین از اعضای هیات مدیره انجمن قطعه سازان خواست تا امروز برای آخرین بار از هر گونه تلاشی برای دستیابی به پاسخ مسئولان در خصوص تعطیلی خطوط تولید خودروسازان و قطعه سازان تا اوایل اردیبهشت ماه امسال کوتاهی نکنند.

بهنیا خاطرنشان کرد: بلاتکلیفی در مقابل پرسنل شاغل و سلامتی آنان مهمترین وظیفه تک تک ما در این برهه حساس از تاریخ کشور است.

در این راستا مدیران صنعت قطعه سازان در نامه ای به روحانی، رئیس جمهور با اشاره به مسافرت بخش بزرگی از کارکنان صنعت خودرو و قطعه سازی به استان‌های مختلف کشور، بر خطر شیوع بیشتر ویروس کرونا در پی بازگشت زودهنگام کارکنان تاکید کرده است.

اعضای انجمن صنایع همگن قطعه سازی همچنین در نامه ای به وزیر صنعت با اشاره به عدم تعمیر و به روزرسانی کارخانه‌های قطعه‌سازی در ایام تعطیلات نوروز به دلیل قرنطینه بودن برخی استان ها و ممنوعیت رفت و آمد، از رحمانی خواستند تا آغاز فعالیت واحدهای خودروسازی و قطعه سازی را به ابتدای اردیبهشت ماه موکول کند.

در عین حال، اعضای انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو نیز در نامه ای به وزیر صنعت، وزیر بهداشت، استاندار تهران و رئیس کمیته مبارزه با ویروس کرونا استان تهران، تعویق تولید خودرو و قطعات را تا اوایل اردیبهشت ماه خواستار شدند.

ابهام در مورد زمان شروع به کار کارخانه‌های خودروسازی و قطعه سازی در حالی ادامه دارد که مهدی صادقی نیارکی سرپرست معاونت امور صنایع وزارت صنعت امروز اعلام کرد: پیرو ابلاغیه‌هایی که به تمامی روسای سازمان‌های استانی از سوی معاونت امور صنایع ابلاغ شد، تحت هر عنوان و حتی تعمیرات به هیچ کدام از واحدهای تولیدی مرتبط با بیماری کرونا اجازه تعطیلی داده نمی شود.

وی اظهار داشت: اقلام مورد نیاز برای مقابله با ویروس کرونا تعیین و به همه واحدهای تولیدی این اقلام برای الزام تولید حداکثری در سه شیفت کاری ابلاغ شد که نظارت بر چگونگی تولید و عرضه این واحدها را سازمان‌های استانی وزارت صنعت انجام دادند.

به این ترتیب تأکید وزارت صنعت نیز بر لزوم فعالیت واحدهای تولیدکننده محصولات مرتبط با مقابله با ویروس کرونا است که قاعدتاً صنعت خودرو شامل این قضیه نمی‌شود.

در این شرایط با توجه به سفر بسیاری از کارکنان صنعت خودرو و قطعه سازی به نقاط مختلف کشور، ضروری است تا دولت و کمیته مبارزه با کرونا هرچه سریعتر نسبت به تعیین تکلیف پرسنل این صنعت اقدام کند تا در صورت ادامه تعطیلی کارخانه ها، از سفر زودهنگام آنها و احتمال انتقال ویروس کرونا جلوگیری شود.

دوکلمه خبر

اعلام مشخصات فنی جنسیس G۸۰

نسل جدید از سدان لوکس جنسیس با قیمتی در حدود ۴۵ هزار دلار عرضه می‌شود. این محصول، با پیشرانه‌های قدرتمند و امکانات رفاهی متنوع، برای رقابت با مرسدس کلاس E و بی‌ام‌و سری ۵ آماده شده است.

نسل اول جنسیس G۸۰ در سال ۲۰۱۶ وارد بازار جهانی شد. طی آزمایش توسط مؤسسات مختلف، این سدان لوکس میان‌رده امتیازات بسیار خوبی در زمینه‌ی ایمنی و کیفیت فنی گرفت. نسل دوم G۸۰ از اواسط سال جاری با چهره‌ی کاملا جدید تولید خواهد شد تا ضمن هماهنگی با دیگر محصولات مدرن جنسیس شامل شاسی‌بلند GV۸۰ و سدان پهن‌پیکر G۹۰، مشتریان تازه برای خودروسازی کره جذب کند.زبان طراحی جدید جنسیس در شاسی‌بلند GV۸۰ رونمایی شد. این سبک با چراغ‌های چهارگانه (lamp quad) شناخته می‌شود که در جلو و عقب، متفاوت از رقبا هستند. سدان اندازه متوسط G۸۰ هم، چنین شرایطی خواهد داشت. رونمایی رسمی این خودرو، به‌صورت آنلاین با انتشار فیلم و عکس از کره‌جنوبی انجام شد؛ هرچند که نمای کلی بدنه و چراغ‌ها، پیش‌تر اطلاع‌رسانی شده بود. مهم‌ترین تفاوت ظاهری G۸۰ و GV۸۰، مربوط به جلوپنجره و سپر اصلی است که برای مدل سدان، کشیده‌تر و عریض‌تر به‌نظر می‌رسد. در این بخش، ادوات کروم با حفاظ مشبک وجود دارند که G۸۰ را پهن‌پیکر و ارزشمند جلوه دهند.

جدیدترین محصول جنسیس از رینگ‌های ۲۰ اینچ با طرح پنج‌پر استفاده می‌کند که البته از این نظر هم مشابه GV۸۰ است. روشنایی LED با حالت دوگانه و موازی روی گلگیر جلو و خط بدنه‌ی کشیده شده از لبه‌ی درپوش موتور تا چراغ‌های عقب نیز، تفاوت خاصی با شاسی‌بلند جنسیس ندارد.

در عوض، تفاوت بین فضای داخلی G۸۰ و GV۸۰ فراتر از انتظار است. مدل سدان، با نمایشگر عریض ۵/۱۴ اینچ در مرکز داشبورد و نمایشگر سه‌بعدی ۳/۱۲ اینچ پشت فرمان عرضه می‌شود؛ ضمن اینکه فرمان ویژه و متفاوت از نمونه‌ی موجود در شاسی‌بلند GV۸۰ دارد. رابط اپل کارپلی و اندرویداتو، فناوری نمایش اطلاعات روی شیشه (HUD) با انبوهی از چوب و چرم و آلومینیوم در فضای داخلی G۸۰ دیده می‌شود.

در مقایسه با نسل قبل، مدل جدید مجهز به امکانات ایمنی بیشتری است. در تمامی نسخه‌ها، هشدار نقطه‌ی کور، ترمز اضطراری خودکار، تعویض خط با دریافت فرمان از فلاشر چراغ راهنما و کروز کنترل هوشمند با قابلیت کاهش یا افزایش سرعت وجود دارد. فناوری یادگیری ماشینی (Learning Machine) نیز برای G۸۰ فراهم شده است تا باتوجه به نوع رانندگی استفاده کنندگان از این خودرو، سیستم‌های کمکی را تنظیم کند.

برای مدل جدید، پیشرانه‌های ۳/۳ لیتری و ۸/۳ لیتری کنار گذاشته شده است. ارزان‌ترین نسخه‌ی G۸۰، از موتور توربوشارژ ۵/۲ لیتر ۴ سیلندر خطی با قدرت ۳۰۰ اسب‌بخار و گشتاور ۴۲۱ نیوتن‌متر استفاده خواهد کرد. مدل قوی‌تر، پیشرانه‌ی ۵/۳ لیتر توربوشارژ V۶ با قدرت ۳۷۵ اسب‌بخار و گشتاور ۵۳۰ نیوتن‌متر خواهد داشت. برای بازار اروپا هم، نمونه‌ی دیزلی ۲/۲ لیتر با قدرت ۲۰۷ اسب‌بخار فراهم خواهد بود.

نسل دوم جنسیس G۸۰ با افزایش قدرت و کاهش وزن همراه است. بنابر ادعای شرکت سازنده، ۱۹ درصد شاسی این خودرو از آلومینیوم ساخته شده تا ۱۱۰ کیلوگرم سبک‌تر از مدل قبلی باشد. همچنین، ضمن افزایش فضای کابین، ارتقا بدنه و مرکز ثقل نیز کاهش داشته است تا فرمان‌پذیری خودرو بهبود یابد.

قیمت نهایی جنسیس G۸۰ جدید نامشخص است. این محصول، از نیمه‌ی دوم سال ۲۰۲۰ وارد بازار جهانی خواهد شد و احتمالا، آستانه‌ی قیمت ۴۵ هزار دلاری خود را حفظ خواهد کرد.

چرا کسی به سراغ خودروهای مانده در گمرک نرفت؟

مجموعه‌ای بیش از ۱۲ هزار خودرو که طی سال‌های اخیر وارد اما به هر دلیلی خروج آنها متوقف شده بود، در نهایت بعد از حواشی بسیار در سال گذشته تعیین تکلیف و در مرحله ترخیص قرار گرفت.

نیمه بهمن ماه سال گذشته بود که هیات دولت تصمیم گرفت هر چه خودرو وارداتی در گمرک باقی مانده را تعیین تکلیف کند و در همین رابطه مصوبه ای صادر کرد که وضعیت ۵۱۰۰ دستگاه خودرو مشخص شد.

ماجرا از این قرار بود که طی سالهای اخیر در مجموع حدود ۱۲ هزار و ۲۶۱ دستگاه خودرو وارد شده بود اما تغییر شرایط، بخشنامه ها و سیاست های دولت در مقاطع مختلف مانع از ترخیص این خودروها شده و به تدریج در گمرکها، بنادر و مناطق آزاد انباشت شدند. تغییر سیاست ارزی در سال ۱۳۹۷، ممنوعیت ثبت سفارش و واردات خودرو یا تغییر ضوابط فنی واردات خودرو از جمله عواملی بود که امکان ترخیص این خودروها را برای انطباق با مقررات جدید کاهش داده بود. در این بین بخشی از این خودروها درگیر پرونده های قضایی نیز بودند.

چالشهای زیادی بین صاحبان خودرو و واردکنندگان و دستگاه های ذیربط در دولت وجود داشت که در نهایت در دی ماه ۱۳۹۷ هیات دولت طی مصوبه ای شرایطی تعیین کرد تا صاحبان خودرو بتوانند نسبت به ترخیص اقدام کنند. چهار ماه زمان تعیین شد و مجددا دو ماه دیگر تمدید و در مجموع شش ماه فرصت وجود داشت که در نیمه تیرماه سال گذشته به پایان رسید.

اما بعد از این مهلت تمامی ۱۲ هزار خودرو ترخیص نشده و حتی تعدادی که پروانه گمرکی را نیز دریافت کرده بودند به دلیل اتمام زمان در مرحله خروج باقی ماندند. از سوی دیگر دولت اعلام کرد که فعلا هیچ برنامه ای برای تمدید مدت زمان ترخیص ندارد.

گزارش گمرک در پایان مرحله اول ترخیص نشان داد که از ۱۲ هزار و ۲۶۱ دستگاهی که وارد شده بود طی مهلت تعیین شده ۷۱۵۳ دستگاه ترخیص و ۵۱۰۸ دستگاه دیگر در گمرک باقی ماند؛ از این تعداد ۱۰۴۸ دستگاه با وجود دریافت پروانه گمرکی با اتمام زمان امکان ترخیص نداشتند و حتی چند ماه بعد با رایزنی های انجام شده، وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) با خروج آنها موافقت کرد ولی به دلیل نیاز به مصوبه دولت این ترخیص اتفاق نیفتاد.

همچنین از خودروهای باقی مانده ۳۴۰ دستگاه به گمرک اظهار شده، اما پروانه دریافت نکرده بودند که این تا پایان مهلت مصوبه دولت انجام شد. حدود ۱۰۴ دستگاه خودرو نیز از قبل از سال ۱۳۹۳ در گمرک باقی مانده بودند که از جمله خودروهای وارد شده از محل تسهیلات مربوط به جانبازان بود که حجم موتور تمامی این ۱۰۴ دستگاه بالای ۲۵۰۰ سی سی بود.

اما در بین خودروهایی که در گمرک متوقف شده بودند، تعدادی به دلیل گره‌های قضایی امکان ترخیص پیدا نکردند که تعداد آنها به ۲۲۸۹ دستگاه می‌رسید. همچنین تعدادی بدون ثبت‌سفارش بودند که امکان ترخیص آنها وجود نداشت و به گمرک نیز اظهار نشده بود که تعدادشان به ۱۱۰۰ دستگاه می رسید که حجم موتور تمام آنها زیر ۲۵۰۰ سی سی بود.

همچنین ۲۲۷ خودرو در گمرک خرمشهر (منطقه آزاد اروند) قرار دارند که ۷۳ دستگاه به سفارش آمریکا و ۱۵۴ دستگاه بالای ۲۵۰۰ سی سی بود.

آنطور که مسئولان مربوطه به ویژه در گمرک اعلام کردند، خودروهای باقی مانده مشکلی برای ترخیص نداشتند و به ویژه در مورد مسایل ارزی نیز مانعی وجود نداشت و باید هیات دولت وضعیت آنها را مشخص می کرد؛ این در حالی بود که بعد از چند ماه بلاتکلیفی و اعتراض صاحبان خودرو، سرانجام در دی ماه و بعد از بازدید وزیر اقتصاد از بندر خرمشهر، وی دو پیشنهاد را برای تعیین تکلیف خودروهای دپو شده و همچنین کالاهای گروه ۴ به هیات دولت ارائه کرد.

در همین رابطه معاون اقتصادی رئیس جمهور نیز مسئول پیگیری موضوع شد؛ تا اینکه در نیمه بهمن سال گذشته طی جلسه ای در دولت با تعیین تکلیف و ترخیص خودروهای باقی مانده در گمرک موافقت شد.

بر این اساس قرار شد مهلتی سه ماهه برای صاحبان خودرو تعیین شود تا نسبت به انجام امور قانونی در چارچوب مصوبه دولت اقدام و کالای خودر را تعیین تکلیف کنند؛ در عین حال که برای خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی یا حتی خودروهایی که ثبت سفارش نداشتند نیز تصمیم گیری شد؛ به طوری که حتی ارونقی- معاون فنی گمرک ایران- اعلام کرد که حدود ۱۱۰۰ دستگاه از خودروهای باقی مانده بدون ثبت‌سفارش هستند که امکان ترخیص آنها وجود نداشته و به گمرک نیز اظهار نشده اند که با ابلاغ این مصوبه، بخشی از این خودروها تعیین تکلیف شده و با صدور ثبت سفارش قابلیت اظهار و ترخیص از گمرک پیدا می کنند.

به هر صورت با اتمام سال ۱۳۹۸ و حدود یک ماه که از فرصت برای ترخیص خودروها گذشت، گزارش رسمی در مورد ورود صاحبان خودرو برای تعیین تکلیف این ۵۱۰۰ دستگاه اعلام نشد ولی ظاهرا گویا اقدامی از سوی آنان انجام نشده است و خودرویی هم ترخیص نشده که دلیل آن هنوز مشخص نیست. احتمالا ترخیص این خودروها با توجه به الزام انجام ثبت سفارش، مشکل قانونی مربوط به خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی و احتمال متروکه شدن برخی از آنها یا اختلاف نظری که در برخی هزینه‌ها بین صاحبان خودرو و دستگاههای مربوطه وجود دارد، در سال جدید نیز می‌تواند ماجراهای خاص خود را به همراه داشته باشد.