

اثرات بسته شدن تنگه هرمز بر بازار خودرو را بررسی کرد

تغییر مسیر واردات از دریا به خشکی



شروین اشیدری
editor@smtnews.ir



معاینه فنی
در سایه جنگ

بر اساس آمارهای اعلامی، حدود ۳۰ هزار دستگاه خودرو در جریان جنگ رمضان دچار خسارت شده‌اند که از این میان، حدود ۱۰ هزار خودرو در تهران شناسایی و برای آن‌ها پرونده تشکیل شده است. بخشی از این خودروها آسیب‌های جزئی مانند ترک شیشه یا دفرمگی بدنه دارند و بخشی دیگر با خسارت‌های سنگین‌تری مواجه شده‌اند. طبیعی است که روند ارزیابی خسارت، تأمین منابع مالی و انجام تعمیرات در چنین شرایطی زمان‌بر باشد؛ به‌ویژه آنکه حجم بالای پرونده‌ها، شرایط اقتصادی و محدودیت‌های موجود، سرعت بازسازی را کاهش می‌دهد.

در این میان، مسئله معاینه فنی به یکی از دغدغه‌های اصلی مالکان این خودروها تبدیل شده است. مطابق قوانین جاری، خودروهایی که دچار نقص فنی یا ایراد ظاهری مؤثر شوند، امکان دریافت یا تمدید گواهی معاینه فنی را ندارند و در صورت تردد نیز مشمول جریمه خواهند شد. این در حالی است که بسیاری از مالکان، نه از روی بی‌توجهی بلکه به دلیل شرایط تحمیلی ناشی از جنگ، هنوز امکان تعمیر خودروهای خود را پیدا نکرده‌اند.

پیشنهاد مطرح‌شده از سوی ستاد معاینه فنی تهران، تلاشی برای ایجاد تعادل میان حفظ الزامات ایمنی و درک شرایط ویژه شهروندان است. بر اساس این پیشنهاد، برخی ایرادهای ظاهری مانند ترک شیشه یا دفرمگی بدنه، در صورتی که به تأیید کارشناسان معاینه فنی برسد و مالک نیز پرونده خسارت بیمه داشته باشد، مانع صدور معاینه فنی موقت نخواهد شد. به بیان دیگر، خودروهایی که از نظر فنی و ایمنی مشکل جدی ندارند اما صرفاً به دلیل خسارت‌های ظاهری ناشی از جنگ امکان اخذ معاینه فنی را از دست داده‌اند، می‌توانند برای مدت مشخصی مجوز تردد دریافت کنند.

این پیشنهاد از چند جهت قابل توجه است. نخست آنکه نشان می‌دهد در شرایط بحران، قوانین و آیین‌نامه‌ها باید از انعطاف لازم برخوردار باشند. در بسیاری از کشورها نیز هنگام وقوع جنگ، بلایای طبیعی یا شرایط اضطراری، برخی الزامات قانونی به صورت موقت تعدیل می‌شود تا فشار مضاعفی بر شهروندان وارد نشود. اجرای خشک و بدون انعطاف قوانین در شرایط غیرعادی، نه تنها کمکی به نظم اجتماعی نمی‌کند بلکه می‌تواند نارضایتی عمومی ایجاد کند.

نکته دوم، اهمیت تفکیک میان «نقص فنی خطرناک» و «آسیب ظاهری» است. اگر خودرویی از نظر ترمز، سیستم تعلیق، آلایندگی یا ایمنی دارای ایراد باشد، طبیعتاً نباید اجازه تردد داشته باشد؛ اما آسیب‌هایی مانند فرورفتگی بدنه یا ترک‌های محدود شیشه، در برخی موارد ممکن است صرفاً ظاهری باشند و تأثیر مستقیمی بر ایمنی خودرو نگذارند. بنابراین، سیردن تصمیم‌گیری به کارشناسان متخصص و ارزیابی موردی خودروها، می‌تواند راهکاری منطقی باشد.

از سوی دیگر، این تصمیم احتمالی می‌تواند بخشی از فشار اقتصادی واردشده به خانواده‌ها را کاهش دهد. بسیاری از مالکان خودروهای آسیب‌دیده علاوه بر هزینه‌های روزمره، اکنون درگیر فرایندهای بیمه، تعمیرات و کاهش ارزش خودرو هستند. جریمه شدن این خودروها به دلیل نداشتن معاینه فنی، عملاً به معنای تحمیل هزینه‌های مضاعف به افرادی است که خود قربانی شرایط جنگی شده‌اند.

با این حال، اجرای چنین طرحی نیازمند دقت و نظارت جدی است. مهم‌ترین چالش، جلوگیری از سوءاستفاده احتمالی است. اگر سازوکار مشخص و شفاف برای احراز آسیب‌دیدگی خودروها وجود نداشته باشد، ممکن است برخی افراد تلاش کنند از این تسهیلات استفاده غیرقانونی کنند. به همین دلیل، شرط تشکیل پرونده در بیمه و تأیید خسارت از سوی مراجع رسمی، بخش مهمی از این فرایند به شمار می‌رود.

موضوع دیگری که در این میان اهمیت دارد، عملکرد مراکز معاینه فنی در دوران جنگ رمضان است. طبق آمار اعلامی، در فاصله نهم اسفند تا هجدهم فروردین، حدود ۷۳ هزار خودرو به مراکز معاینه فنی تهران مراجعه کرده‌اند و بیش از ۹۶ درصد آن‌ها موفق به دریافت گواهی شده‌اند. همچنین بیش از ۸۰ درصد مراکز فعال بوده‌اند و حتی در شرایطی که برخی مراکز بر اثر حملات موشکی یا اختلالات ارتباطی دچار مشکل شده‌اند، تلاش شده خدمات متوقف نشود.

این آمار نشان می‌دهد که زیرساخت‌های خدمات شهری، حتی در شرایط بحرانی نیز توانسته‌اند تا حد قابل قبولی به فعالیت خود ادامه دهند؛ موضوعی که نقش مهمی در حفظ جریان عادی زندگی شهری دارد. در نهایت، آنچه اکنون اهمیت دارد، تصمیم نهایی وزارت کشور درباره این پیشنهاد است. اگر این طرح تصویب شود، می‌تواند الگویی برای مدیریت انعطاف‌پذیر بحران در حوزه خدمات شهری و حمل‌ونقل باشد؛ الگویی که در آن، هم ایمنی عمومی حفظ شود و هم شرایط خاص شهروندان مورد توجه قرار گیرد.

در حالی که بازار خودروی ایران در سال ۱۴۰۵ همچنان چشم‌انتظار ورود گسترده خودروهای خارجی است، محدودیت‌های تازه در تردد دریایی و اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل جنوب کشور، حالا به یکی از مهم‌ترین موانع واردات خودرو تبدیل شده است؛ موضوعی که فعالان بازار،

شرکت‌های واردکننده و مصرف‌کنندگان را با نگرانی‌های تازه‌ای روبه‌رو کرده و حتی زمزمه توقف کامل ورود خودرو از مسیر بنادر جنوبی را به میان آورده است. طی ماه‌های اخیر، کاهش محسوس ورود خودرو به بنادر جنوبی کشور، به‌ویژه در هرمزگان و بوشهر، نشانه‌ای از

بازاری که هنوز به ثبات نرسیده

شکل چشمگیری افزایش داده است. برخی شرکت‌های واردکننده اعلام می‌کنند کشتی‌های حمل خودرو دیگر مانند گذشته امکان تردد منظم به بنادر ایران را ندارند و همین موضوع باعث کاهش شدید ظرفیت حمل شده است. نتیجه مستقیم این وضعیت، کاهش عرضه در بازار و رشد مجدد قیمت خودروهای وارداتی است.

فشار مضاعف بر واردکنندگان

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند محدودیت‌های دریایی تنها به کاهش تعداد خودروهای وارداتی ختم نمی‌شود، بلکه هزینه تمام‌شده واردات را نیز افزایش داده است. در شرایطی که نرخ ارز همچنان نوسانی است، بالا رفتن هزینه حمل دریایی، بیمه و ترانزیت می‌تواند

پس از چند سال ممنوعیت واردات خودرو و سپس بازگشایی محدود این مسیر، انتظار می‌رفت بازار در سال ۱۴۰۵ به سمت تعادل حرکت کند. دولت نیز با هدف کنترل قیمت‌ها و افزایش رقابت، وعده تسهیل واردات را داده بود. اما در عمل، روند ورود خودرو همچنان با موانع متعدد روبه‌روست؛ از مشکلات تخصیص ارز گرفته تا محدودیت‌های ثبت سفارش و اکنون بحران حمل‌ونقل دریایی. فعالان بازار می‌گویند بخش مهمی از خودروهای وارداتی ایران از مسیر بنادر جنوبی وارد کشور می‌شود؛ مسیری که به دلیل نزدیکی به امارات، عمان و سایر هاب‌های تجاری منطقه، همواره اصلی‌ترین شاهراه واردات خودرو محسوب می‌شده است. اما حالا همین مسیر با محدودیت‌هایی مواجه شده که هزینه و زمان واردات را به

خودروهای چینی؛ قربانیان اصلی بحران جدید

جذب کرده بود. از سوی دیگر، کاهش واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند بار دیگر فاصله قیمتی میان بازار داخلی و جهانی را افزایش دهد. در شرایط عادی، واردات خودرو می‌توانست تا حدی به کنترل قیمت‌ها کمک کند، اما اکنون این ابزار نیز با محدودیت روبه‌رو شده است.

تگرانی مصرف‌کنندگان از آینده بازار

در چنین شرایطی، خریداران نیز با ابهام زیادی روبه‌رو هستند. بسیاری از متقاضیان خرید خودروهای وارداتی نمی‌دانند آیا عرضه خودرو ادامه خواهد داشت یا خیر. برخی نیز نگرانند که خودروهای

در سال‌های اخیر بخش عمده واردات خودرو به ایران به برندهای چینی اختصاص داشت؛ خودروهایی که عمدتاً از طریق بنادر جنوبی وارد کشور می‌شدند. حالا محدودیت‌های جدید بیش از همه همین بخش را هدف قرار داده است. برخی شرکت‌های مونتاژکننده و واردکننده خودروهای چینی می‌گویند تأمین قطعات و خودرو با دشواری بیشتری انجام می‌شود و احتمال کاهش عرضه در ماه‌های آینده وجود دارد. این موضوع می‌تواند بازار خودروهای مونتاژی را نیز دچار نوسان کند؛ بازاری که طی دو سال گذشته سهم بزرگی از تقاضای مصرف‌کنندگان ایرانی را

جزئیات توقف ثبت سفارش جدید خودرو

دریافت نمی‌کنند و به آن‌ها گفته می‌شود که بار باید با کامیون به همان گمرک مبدأ، مانند بندرعباس، منتقل و از آنجا ترخیص شود. علاوه بر مسدود بودن قابلیت ویرایش، مشکل عدم تخصیص ارز نیز پابرجا است و تا زمانی که تخصیص ارز جدیدی صورت نگیرد، عملاً خودرویی وارد کشور نخواهد شد.

توقف واردات خودرو از جنوب و معرفی ۴ مسیر جدید

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با تأکید بر توقف کامل واردات از مسیرهای جنوبی کشور تصریح کرد: در حال حاضر، ورود خودرو از منطقه تنگه هرمز و کریدورهای آبی جنوب که پیش از این مسیر اصلی واردات خودرو به ایران محسوب می‌شدند، به طور کامل متوقف شده است. وی در ادامه با اشاره به تغییر استراتژی‌های حمل‌ونقل

مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با **خودرو** و تشریح آخرین وضعیت واردات خودرو به کشور، از توقف عملی ثبت سفارش‌های جدید و تغییر مسیرهای ترانزیتی از کریدورهای جنوبی به مرزهای زمینی و ریلی خبر داد.

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو با اشاره به تفاوت دیدگاه‌های موجود پیرامون تداوم یا توقف واردات خودرو بیان کرد: دولت با استناد به ترخیص خودروهای از پیش مانده در گمرکات، روند واردات را ادامه‌دار می‌داند اما واقعیت این است که در حال حاضر امکان ثبت سفارش برای واردات خودروهای جدید وجود ندارد و این سامانه‌ها عملاً مسدود هستند.

قفل و ویرایش اطلاعات و چالش تخصیص ارز

وی با اشاره به مشکلات سامانه‌ای و بروکراسی اداری پیش روی واردکنندگان اظهار داشت: یکی از موانع اصلی در مسیر از سرگیری واردات خودرو، عدم امکان ویرایش اطلاعات ثبت سفارش‌های پیشین است.

به عنوان نمونه، در مواردی که شیوه حمل خودرو از کشتی به قطار تغییر کرده و به تبع آن مقصد گمرکی نیز عوض شده است، سامانه اجازه ویرایش این اطلاعات را به واردکننده نمی‌دهد.

دادفر افزود: هنگامی که واردکنندگان برای رفع این مشکل به کارشناسان مربوطه مراجعه می‌کنند، پاسخی

بحرانی است که آرام‌آرام خود را در بازار نشان می‌دهد. نمایندگان دارند از کمبود خودروهای وارداتی سخن می‌گویند، شرکت‌های واردکننده نسبت به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل هشدار می‌دهند و خریداران نیز بار دیگر با موجی از افزایش قیمت مواجه شده‌اند.

قیمت نهایی خودرو را برای مصرف‌کننده به شکل قابل توجهی افزایش دهد. برخی واردکنندگان می‌گویند هزینه حمل یک خودرو نسبت به سال گذشته چند برابر شده و بسیاری از شرکت‌ها ناچار شده‌اند برنامه‌های وارداتی خود را متوقف یا محدود کنند. به گفته آن‌ها، برخی خطوط کشتیرانی نیز به دلیل ریسک‌های موجود، همکاری با مقصد ایران را کاهش داده‌اند؛ مسئله‌ای که دسترسی واردکنندگان به مسیرهای معمول را دشوارتر کرده است. در این میان، خودروهای اقتصادی که قرار بود با هدف تنظیم بازار وارد کشور شوند، بیش از سایر مدل‌ها تحت تأثیر قرار گرفته‌اند. زیرا حاشیه سود پایین‌تر این خودروها باعث می‌شود افزایش هزینه حمل، صرفه اقتصادی واردات را از بین ببرد.

ثبت‌نامی با تأخیرهای طولانی تحویل داده شوند. افزایش قیمت‌ها در بازار آزاد نیز باعث شده بخشی از مصرف‌کنندگان خرید خود را به تعویق بیندازند. اما تجربه سال‌های گذشته نشان داده هر زمان واردات خودرو با اختلال مواجه شده، قیمت‌ها در بازار داخلی روند صعودی پیدا کرده است. تحلیلگران اقتصادی معتقدند بازار خودرو ایران به دلیل وابستگی بالا به سیاست‌گذاری‌های دولتی و محدودیت‌های خارجی، همچنان بازاری شکننده است. به همین دلیل هرگونه اختلال در واردات می‌تواند به سرعت خود را در قیمت‌ها و رفتار بازار نشان دهد.



و استفاده از کریدورهای جایگزین خاطر نشان کرد: با توجه به شرایط موجود، واردات خودرو از مسیرهای آبی به سمت مسیرهای ریلی و زمینی تغییر جهت داده است. بر این اساس، مقرر شده تا از این پس روند واردات از طریق چهار کشور پاکستان، ترکمنستان، ارمنستان و جمهوری آذربایجان انجام پذیرد.

قیمت خودروهای وارداتی به سقف رسیده است

دادفر در پایان این گفت‌وگو، درباره پیش‌بینی وضعیت قیمت خودروهای وارداتی در بازار گفت: ارزیابی‌ها نشان می‌دهد که قیمت خودروهای وارداتی در بازار به بالاترین حد خود رسیده است و از این رقم بیشتر نخواهد شد.

سخن پایانی

دیگر معتقدند تا زمانی که مشکلات زیرساختی و محدودیت‌های بین‌المللی پابرجاست، بازار خودرو همچنان در وضعیت بی‌ثبات باقی خواهد ماند. در این میان، آینده واردات خودرو در سال ۱۴۰۵ بیش از هر زمان دیگری به تحولات حوزه حمل‌ونقل دریایی گره خورده است؛ حوزه‌ای که اکنون به یکی از حساس‌ترین نقاط تجارت خارجی ایران تبدیل شده است.