

بازار خودرو در سایه تنش‌های سیاسی



مر تقي مصطفوی، کارشناس ارشد اقتصاد سیاسی خودرو

در شرایط فعلی، تنش‌های سیاسی بین‌المللی و بحث جنگ به محور اصلی تحولات کشور تبدیل شده و بازار خودرو نیز نمی‌تواند از این شرایط جدا باشد. آینده این بازار تا حد زیادی به مسیر تحولات سیاسی و میزان تشدید یا کاهش تنش‌ها بستگی دارد. در این میان می‌توان دو سناریو را در نظر گرفت؛ نخست اینکه تنش‌ها افزایش پیدا کند و شرایط به سمت جنگ پیش برود و دوم اینکه وضعیت موجود با همین سطح از تنش و در قالب یک روند پیچنگ پنگی ادامه پیدا کند. در صورت تشدید تنش‌ها، احتمال خروج بخشی از سرمایه از بازار خودرو و حرکت آن به سمت بازارهای نقدشونده‌تر، به‌ویژه طلا و دلار، افزایش پیدا می‌کند و در چنین شرایطی نرخ ارز نیز می‌تواند تحت تاثیر قرار گرفته و افزایش یابد. در مقابل، اگر سطح تنش‌ها در همین محدوده فعلی باقی بماند، احتمال خروج جدی سرمایه از بازار خودرو بالا نخواهد بود و تغییر بنیادینی نیز در این بازار رخ نمی‌دهد.

یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار در این شرایط، نرخ ارز است؛ چرا که افزایش قیمت دلار مستقیماً بر هزینه‌ها و قیمت خودرو اثر می‌گذارد. از سوی دیگر، در شرایطی که قیمت خودرو و سایر کالاها افزایش پیدا می‌کند اما دستمزدها متناسب با این رشد حرکت نمی‌کنند، قدرت خرید خانوارها کاهش می‌یابد. این روند به مرور شفاف‌طیقاتی را بیشتر کرده و فشار اصلی را متوجه طبقه متوسط می‌کند؛ طبقه‌ای که به تدریج توان حضور موثر در بازار خودرو را از دست می‌دهد و در نتیجه ظرفیت مصرفی بازار نیز کوچک‌تر خواهد شد. این شرایط در حالی به سمت خودروسازی منتقل می‌شود که این صنعت خود با مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری مواجه است. موضوع خصوصی‌سازی یکی از مسائلی است که انتقادها نسبت به آن افزایش پیدا کرده و در کنار آن، بحث انحصار در زنجیره قطعه‌سازی و خودروسازی نیز بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. در نتیجه، موضوع خصوصی‌سازی با حساسیت بیشتری دنبال می‌شود. در همین حال، ادامه چالش میان قطعه‌سازان و سایپا می‌تواند به یکی دیگر از عوامل فشار بر صنعت خودرو تبدیل شود. در صورت تداوم این مشکلات، احتمال افزایش تولید ناقص بالا می‌رود و این موضوع در نهایت کاهش تولید نهایی و عرضه خودرو را به دنبال خواهد داشت. کاهش عرضه از یک طرف و افزایش تعهدات خودروسازان از طرف دیگر، فشار بیشتری به شرکت‌ها وارد می‌کند و مشکلات زنجیره تولید را تشدید خواهد کرد. بنابراین مشکلات قطعه‌سازان تنها یک مسئله درون زنجیره تولید نیست و در صورت ادامه، می‌تواند در بازار خودرو نیز اثرگذار باشد.

مجموع این عوامل نشان می‌دهد بازار خودرو در کوتاه‌مدت چشم‌انداز متفوانی با وضعیت فعلی نخواهد داشت و احتمال ادامه رکود توری تا پایان پاییز وجود دارد؛ به‌ویژه اینکه تا تعیین تکلیف موضوع انتخابات آمریکا و مشخص شدن مسیر تحولات سیاسی، بخش قابل توجهی از فعالان اقتصادی همچنان در وضعیت انتظار قرار خواهند داشت. در چنین شرایطی، خرید و سرمایه‌گذاری در بازار خودرو نیز بیش از گذشته تحت تاثیر چشم‌انداز سیاسی و نرخ ارز قرار می‌گیرد و بازار از شرایط طبیعی عرضه و تقاضا فاصله بیشتری خواهد گرفت.

از سوی دیگر، فضای اقتصاد سیاسی صنعت خودروسازی و بازار خودرو به سمت حاکمیت خودروهای لوکس و دهک‌های پردرآمد در حال حرکت است. سیاست‌هایی که در این حوزه دنبال می‌شود، عملاً فضای چندانی برای حضور طبقه متوسط و اقل‌ساز کم‌درآمد باقی نمی‌گذارد و نتیجه آن می‌تواند محدود شدن دسترسی به خودروهای مناسب برای بخش بزرگی از جامعه باشد. وقتی قیمت خودرو به سرعت بیشتری از درآمد خانوارها افزایش پیدا می‌کند، خودرو از یک کالای مصرفی برای بخش بزرگی از جامعه به کالایی تبدیل می‌شود که عمدتاً در اختیار اقل‌ساز پردرآمد قرار دارد. به همین دلیل، مسیر سیاست‌گذاری موجود بیش از گذشته به سمت تقویت سرمایه‌داری و افزایش سهم دهک‌های بالای درآمدی از بازار خودرو حرکت کرده است. تضعیف قدرت خرید طبقه متوسط از سوی دیگر می‌تواند زمینه‌ را برای گسترش بازار خودروهای لیزبینگی و اقساطی فراهم کند. هرچه خرید نقدی برای مردم دشوارتر شود، تقاضا برای روش‌های اقساطی افزایش پیدا می‌کند، اما در شرایطی که نظارت کافی بر این بازار وجود نداشته باشد، احتمال تخلف و کلاهبرداری نیز بیشتر خواهد شد. بنابراین افرادی که قصد خرید خودرو به صورت اقساطی یا لیزبینگی دارند، باید با احتیاط بیشتری عمل کنند و تا حد امکان سراغ شرکت‌های معتبر بروند. همچنین بررسی قرارداد پیش از امضا توسط فرد متخصص یا مشاور حقوقی می‌تواند از بروز بسیاری از مشکلات احتمالی جلوگیری کند.

در نهایت، مجموعه این تحولات نشان می‌دهد صنعت خودروسازی کشور در مسیری قرار گرفته که در صورت نبود تصمیم جدی، می‌تواند به پس‌رفت بیشتر منجر شود. مسئله فقط مشکلات تولید، قیمت، خصوصی‌سازی و اختلاف میان خودروساز و قطعه‌ساز نیست؛ مشکل مهم‌تر، نبود یک مدل متوالی مؤثر و سیاست‌گذاری منسجم برای هدایت این صنعت است. در شرایطی که هر یک از گروه‌های فعال در صنعت خودرو مسیر خود را دنبال می‌کنند، نبود تصمیم‌گیری جدی و نظارت قدرتمند می‌تواند مشکلات موجود را عمیق‌تر کند. تغییر این وضعیت نیازمند تصمیم جدی در سطح سیاست‌گذاری و اعمال نظارت مؤثر بر صنعت خودرو است؛ در غیر این صورت، بازار خودرو و صنعت خودروسازی بیش از گذشته از نیاز واقعی جامعه فاصله خواهد گرفت.

فناپ‌تک با پشتوانه سال‌ها تجربه در تولید باتری سیلدا اسید، باتری‌های لیتیومی خود را تحت برند یو گاسل به بازار عرضه کرده است.

تأمین انرژی پایدار برای تجهیزات الکترونیکی، از دستگاه‌های کارخوان در فروشگاه‌ها و کسب‌وکارها تا تجهیزات مورد استفاده در مناطق خارج از شبکه برق، به یکی از نیازهای مهم توسعه فناوری‌های قابل حمل تبدیل شده است. در این میان، باتری‌های لیتیومی با توجه به قابلیت‌های این فناوری، به یکی از راهکارهای مورد توجه در حوزه ذخیره‌سازی انرژی تبدیل شده‌اند. فناپ‌تک با تکیه بر تجربه چندساله خود در تولید باتری‌های سیلدا اسید، محصولات لیتیومی خود را تحت برند یو گاسل (UGA Cell) به بازار عرضه کرده است. این شرکت فعالیت تولیدی خود در

خودرو و قطعه

اثر مستقیم جهش‌های ارزی بر بازار خودرو در ۶ماه پیش رو

نیمه دوم هم یخبندان می‌ماند

بازار خودرو در نیمه دوم سال به نقطه عجیبی رسیده است؛ جایی که هیچ خریداری در نمایشگاه‌ها پرسه نمی‌زند، گوشی واسطه‌ها برای زنگ خور مشتری واقعی سکوت کرده، اما اعداد روی شیشه‌ها هر روز قد می‌کشند و به سقف می‌چسبند. ماجرا دیگر یک بازی ساده میان عرضه و تقاضا نیست؛ ما با تلاقی مرگبار سه موج هم‌زمان روبه‌رو شده‌ایم که بازار را میان خود محاصره کرده‌اند: دلار ترمزبریده‌ای که هزینه تولید را شخم زده، کارخانه‌هایی که برای فرار از ورشکستگی قیمت‌های مصوب را بالا کشیده‌اند، و مردمی که دستمزدشان به گرد پای هیچ کالسکه آهنی نمی‌رسد. این بن‌بست کامل یعنی همان رکود توری کلاسیک؛ جایی که نه فتر ارزانی در کار است و نه پولی برای خرید در جیب مانده است. در روز کاری که خرید یک خودروی ساده به روپا پیوسته، خرچ‌های صنعت بافت شدید تیراژ می‌چرخند و نمایشگاه‌داران به تماشای خیابان‌های سوت‌و‌کور نشسته‌اند؛ بازاری گران‌ا اما کاملاً منجمد که در آن فقط دلال‌ها با کارت‌های یکدیگر پاس‌کاری می‌کنند.



شروین اشیدری
editor@smtnews.ir

اگر این روزها سری به راسته اتومبیل‌فروشان در خیابان‌های اصلی پایتخت یا بنگاه‌های حاشیه بزرگراه‌ها بزنید، بیش از هر چیز صدای چای ریختن و شکستن تخمه به گوش می‌رسد تا تاهیهایی قرار داد نوشتن و انتقال سند. کاسیان قدیمی پشت میزهای شیشه‌ای نشسته‌اند و ماشین‌های صفر کیلومتر، برق‌انداخته و خاک‌گرفته، در سکوت مطلق انتظار خریدارانی را می‌کشند که هرگز از راه نمی‌رسند. پاسخ همه

برای فهمیدن این که چرا این ارقام نجومی قصد فرود آمدن ندارند، نباید یقه مشاوران املاک خودرو یا پلتفرم‌های مجازی را گرفت؛ آدرس دقیق در تالارهای ارزی و سامانه‌های مبادله جا خوش کرده است. گزارش‌های موق و داده‌های بازار نشان می‌دهند که جهش‌های ممتد اسکناس آمریکایی و صعود چشمگیر نرخ حواله در مرکز مبادله، مستقیماً گلو ی خطوط تولید را قشرده است. هر اندازه هم که در سخنرانی‌ها از

شکاف عجیب میان سرعت ارز و کشش بازار

یک فکت جالب در آمارهای پاییزی وجود دارد که نباید از کنار آن ساده گذشت؛ در مقطعی که دلار ناگهان پروازهای بلند را ثبت کرد و کانال‌های جدید را به تسخیر خود درآورد، خودرو نتوانست پابه‌پای آن بدود. در دوره‌هایی که نرخ ارز جهشی فراتر از ده درصد را به ثبت رساند، میانگین سید خودروهای پرتیراژ داخلی با احتیاطی لرزان فقط چند درصد تکان خورد و حتی چند مدل پرتیراژ تکان نخوردند. این واگرایی دقیقاً نشانه چیست؟ آیا می‌توان گفت بازار آرام گرفته است؟ ابدا، این واگرایی یعنی جیب مشتری به ته دیگ خورده است. جامعه دیگر کشش مالی هم‌پایی با جهش‌های پی‌ریسی را ندارد. در واقع، تقاضای واقعی با چنان دیواره سختی از پی‌وپی مواجه شده که موتور محرک ارز هم نمی‌تواند معاملات را تکان دهد. در اصطلاح اهل فن، نقدشوندگی بازار تبخیر شده است. اتومبیل گران می‌شود، روی کاغذ دارایی شما ارزشمندتر به نظر می‌رسد، اما وقتی می‌خواهید همان دارایی را به پول نقد تبدیل کنید، باید هفته‌ها در صف بنشینید یا پای تخفیف‌های سنگین بروید. این همان نشانه غیر قابل انکار بیماری رکود توری است که رمق را از بازار گرفته است.

روایت رنجبار خطوط تولید و خواب سنگین مونتاژ کاران

ریشه عمیق این التهایات اما در افت شدید تیراژ نهفته است. بر اساس آمارهای منتشرشده، فروش غول‌های خودروسازی کشور در نیمه نخست سال با سقوطی نزدیک به بیست‌ونه درصد روبه‌رو شد و مجموع کارنامه‌های تولیدی اقای فراتر از سی درصد را ثبت کرد. این افت برای بازار تشنه‌ای که سالانه صدها هزار دستگاه خودرو جدید می‌خواهد، فاجعه‌بار است. وضعیت بخش خصوصی و مونتاژکاران چینی حتی از این هم تکان‌دهنده‌تر است؛ برخی از برندهای شناخته‌شده بخش خصوصی به دلیل نرسیدن یک‌های قطعات و بن‌بست ارزی، با افت تولید پنجاه تا نود درصدی مواجه شدند. کارخانه‌هایی که روزگاری مدعی پوشش دادن خلا بازار بودند، خطوطشان نیمه‌تعطیل شد. از سوی دیگر، پروژه پر سر و صدای واردات خودروهای خارجی هم که قرار بود نقش فرشته نجات را بازی کند و انحصار داخلی‌ها را در هم بشکند، در پیچ‌وخم‌های عجیب بوروکراسی، ضوابط ارزی و استانداردهای سخت‌گیرانه چنان زمین‌گیر شد که شمار خودروهای پلاک‌شده و تحویلی در مقایسه با نیاز کشور شبیه به یک شوخی تلخ به نظر می‌رسد. وقتی چشمه تولید در داخل خشکیده و شیر واردات هم قطره‌چکانی است، عجیب نیست که فروشنده دست بالا را بگیرد و با وجود خلونی بازار، قیمت را بالا نگه دارد.

چشم‌انداز مبهم

برآیند تمام متغیرهای مورد بررسی نشان می‌دهد که در نیمه دوم سال نباید منتظر معجزه‌ای برای کاهش معنادار قیمت‌ها بود. سناریوی محتمل و واقع‌بینانه، ادامه زیست برمشقت در همین اتمسفر را‌کد و سنگین است؛ روزهایی که در آن قیمت‌ها به دلیل بالا بودن بهای تمام‌شده و تورم انتظاری همچنان در سطوح بالا نلنگر می‌اندازند، اما کمتر کسی قادر خواهد بود دست به معامله بزند. بازار به یک جزیره دورافتاده و کم‌عمق بدل شده که خودرو در آن بیشتر از آن که ابزاری برای رفت‌وآمد و آسایش روزمره باشد، حکم طلای

فعالان صنف به این که اوضاع دادوستد چطور است، در یک عبارت خلاصه می‌شود: هیچی. بازار مرده‌ا اما شگفتی درست در همین نقطه آغاز می‌شود؛ در کجای دنیای اقتصاد وقتی مشتری فرار می‌کند و تقاضا به صفر میل می‌کند، برچسب قیمت‌ها گران‌تر می‌شود؟ ماجرا این است که بازار خودرو در اقتصاد ما یک بازار نرمال نیست. اتومبیل سال‌هاست که از یک وسیله زیر پای خانواده به سپر دفاعی در

دلار روی گاز، تولید روی ترمز

بومی‌سازی قطعات و پلتفرم‌های ملی سخن به میان بیاید، واقعیت کف کارخانه‌ها چیز دیگری می‌گوید؛ از سنسورهای کوچک اکسیژن گرفته تا قطعات کامپیوتر خودرو، جعبه‌نده‌های اتوماتیک و حتی ورق‌های ویژه بدنه، همه و همه به ناف ارز بسته‌اند. تغییر سیاست‌های بانک مر کزی و جابه‌جایی گروه‌های کالایی به سمت ارزهای گران‌تر، قیمت تمام‌شده هر پیچ و مهره را بالا برده است.

کارخانه‌ها تسلیم واقعیت شدند

بخش دیگری از این پازل پیچیده به خیابان‌های جاده مخصوص بازمی‌گردد. مدیران خودروسازی سال‌ها زیر تیغ قیمت‌گذاری دستوری دست‌وپا می‌زدند؛ سیاستی که باعث شد کارخانه‌ها به ماشین تولید زیان انباشته تبدیل شوند و بدهی‌های کلان به قطعه‌سازان، خطوط را تا مرز سخته پیش ببرد. سرانجام سید مقاومت شکست و در نیمه نخست سال، اصلاح اسمی قیمت‌های پایه کارخانه‌ای به اجرا درآمد؛ اقدامی که اگرچه برای سرپا ماندن چراغ کارخانه‌ها ناگزیر بود، اما مثل یک شوک الکتریکی به کل بازار

برای آن که عمق این ماجرا و بستر رانت را بهتر درک کنیم، باید نگاهی به تفاوت دیوانه‌وار قیمت‌های کارخانه و بازار آزاد بیندازیم؛ جایی که نشان می‌دهد داشتن حواله یک اتومبیل تا چه اندازه می‌تواند یک شیشه زندگی افراد را زیر و رو کند.

در ایران خودرو، به‌جز وانت آریسان که با رقمی در حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان در بازار آزاد تقریباً با بهای کارخانه‌ای سربه‌سر است، بقیه محصولات فاصله‌های کیهن‌شانی دارند. سون پلاس با موتور تی‌یوفاپو در شرایطی که در کارخانه یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان آب می‌خورد، در بازار آزاد روی تابلوی دو میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومانی نشسته؛ یعنی نزدیک به ۷۰۰ میلیون تومان رانت خالص برای کسی که نامش از گوی قرعه‌کشی بیرون بیاید. دنا پلاس اتوماتیک در نمایندگی دو میلیارد و ۶۱۱ میلیون تومان است اما در کف بازار باید برای آن سه میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان پرداخت؛ شکافی معادل ۷۵۰ میلیون تومان. در این میان پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانورا ام‌رکودار عجیبی است؛ ماشینی که قیمت کارخانه‌اش دو میلیارد و ۲۶۶ میلیون تومان تعیین شده، در نمایشگاه‌ها با عدد خیره‌کننده سه میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان معامله می‌شود؛ فاصله‌ای بالغ بر یک میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان که با هیچ منطق اقتصادی در یک بازار رقابتی سازگار نیست.

در سایپا اوضاع حتی از نظر نسبت‌های درصدی شگفت‌انگیزتر است، چرا که محصولات اقتصادی این شرکت مستقیماً زیر ذره‌بین خریداران با

در میان تمام این آتش‌بازی‌های قیمتی، طبق معمول سنتی دیرینه تکرار می‌شود: جست‌وجوی مقصر در آینده‌ها. بارها دیده شده که با اوج گرفتن قیمت‌ها، متولیان امر به جای پاسخگویی درباره آمارهای نزولی تولید و ناپایداری ارزی، به سراغ مسدودسازی رگه‌های آگهی، پاک‌کردن قیمت‌ها از سایت‌های اینترنتی و متهم‌کردن پلتفرم‌ها می‌روند. این در حالی است که تجربه دهه‌های اخیر بارها نشان داده بستن سایت‌ها نه دلار را ارزان می‌کند، نه قطعه به خطوط تولید می‌رساند و نه توان خرید مردم را بالا می‌برد.



روزمرگی در نمایشگاه‌های سوت‌و‌کور

برابر بودر شدن ارزش ریال تبدیل شده است. فروشنده‌ای که ماشین صفر در پارکینگ خوابانده، با خود حساب می‌کند اگر امروز ماشین را حتی ده درصد زیر قیمت بفروشد، فردا صبح با همان پول نقد حتی نمی‌تواند لاستیک و بدنه همان مدل را دوباره جایگزین کند. به همین سادگی، پیوند میان میل به خرید و نرخ واقعی پاره شده و جای آن را ترسی همگانی از آینده گرفته است.

تازه ماجرا به همین‌جا ختم نمی‌شود؛ قطعه‌ساز باید ماه‌ها در صف بماند تا تخصیص ارز به او برسد.

این فرآیند فرساینده یعنی خوابیدن میلیارد‌ها تومان سرمایه در راهروهای اداری و گمرک‌ها، که دود این خواب سرمایه در نهایت به مستقیم به چشم خریدار نهایی می‌رود و روی قیمت خودرو در بازار آوار می‌شود.

آزاد وارد شد. وقتی بهای مصوب در کارخانه با رشد رسمی روبه‌رو می‌شود، کف انتظارات فروشندگان در بازار آزاد ناگهان یک پله بالا می‌برد.

فروشنده‌ای حاضر نیست پژو ۲۰۷ با دنا ی خود را به قیمت‌های پیشین واگذار کند، چرا که کف قیمت رسمی دستخوش دگرگونی شده است. به این ترتیب، امیدهای واهی به کف قیمت‌ها نقش بر آب شد و کارخانه، خودش کف‌کش جدیدی به دست دلالان داد تا آداعاهای قیمتی خود را توجیه کنند.

شکاف دیوانه‌وار میان دو نرخ

نقدبینگی کمتر قرار دارد. کوپیک جی ایکس با نرخ کارخانه‌ای یک میلیارد و ۶۳ میلیون تومانی، در بازار آزاد یک میلیارد و ۴۸۲ تومان دادوستد می‌شود و مدل جی‌ایکس‌ار با کارخانه ۷۹۷ میلیون تومان، در بازار به یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان نزدیک شده که یعنی سودی نزدیک به نود درصد روی یک خودروی اقتصادی کوچک. سایناسا نیز با عبور از نرخ مصوب نهمد و نود و دو میلیون، در بازار آزاد روی یک میلیارد و چهار صد و هشتاد میلیون تومان ایستاده است. محصولات جدیدتر نظیر اطلس و سهند نیز بافاصله وارد همین بازی شدند؛ اطلس مدل جی با کارخانه یک میلیارد و صد و سی و شش میلیونی، در بازار آزاد یک میلیارد و هفتصد و شصت میلیون تومان فروخته می‌شود و سهند اس از نرخ کارخانه‌ای یک میلیارد و ۳۱ میلیون تومان، پروازی بلند به ارتفاع یک میلیارد و ۶۴۰ میلیون تومان را تجربه کرده است. شاهین دنده‌ای سانوفدار فاصله‌ای یک میلیارد تومانی را ثبت کرده و مدل اتوماتیک پلاس آن با رسیدن به سه میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان در بازار، نسبت به بهای یک میلیارد و ۸۳۳ میلیونی نمایندگی، رانتی نزدیک به یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان برای برندگانش به ارمنان می‌آورد. این اعداد در محصولات مونتاژی چینی الاصل مانند چانگان به فاز جنون کامل می‌رسد؛ چانگان سسی‌اس ۵۵ با بهای نمایندگی سه میلیارد و ۷۹۲ میلیون تومان، در بازار آزاد شش میلیارد و ۵۰۰ ملیسون تومان قیمت می‌خورد؛ اختلافی دو میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومانی که نشان می‌دهد بازار تا چه پایه از ریل منطق خارج شده است.

متهم ردیف اول کیست؟

پلتفرم‌های اینترنتی فقط دماسنجی هستند که حرارت بالای بیماری اقتصاد را نشان می‌دهند؛ شکستن دماسنج هرگز تب بیمار را پایین نیاورده است. وقتی تولید یک‌سوم افت کرده و دلار مدام رکورد می‌زند، چگونه می‌توان انتظار داشت که با سانسور اعداد روی صفحات وب، قیمت یک خودروی پرطرفدار کاهش یابد؟ این آدرس غلط دادن‌ها تنها زمان طلایی برای دست زدن به جراحی‌های واقعی و حل گر‌ه‌های بنیادین زنجیره تأمین را می‌سوزاند و بر سردرگمی مشتریان بی‌پناه می‌افزاید.

سخن پایانی

داستان امروز بازار خودرو دیگر نیازی به تحلیل‌های پیچیده ریاضی ندارد؛ این آشفته‌بازار تجلی تمام‌عیار گر‌ه‌های ساختاری، قیمت‌گذاری‌های دستوری شکست خورده و ناترازی ارزی است. وقتی ورودی کالا به بازار به دلیل افت ۳۰درصدی تولید و فلج شدن واردات مسدود می‌شود و هم‌زمان هزینه‌های تولید با امواج ارزی بالا می‌رود، هیچ چاره‌ای جز تسلیم در برابر ارقام بالا باقی نمی‌ماند. بستن سایت‌ها و پاک‌کردن قیمت‌ها از دیده‌ها، تنها پاک‌کردن صورت مسئله است؛ راه نجات از این بر‌خ، باز کردن واقعی قفل واردات، تسهیل دسترسی قطعه‌سازان به ارز و دست کشیدن از سرکوب نرخ‌ها در مبادی تولید است. تا زمانی که این اصلاحات رخ ندهد، این بازار در مدار انجماد و گرانی به حیات خود ادامه خواهد داد؛ جایی که ماشین هست، فروشنده هست اما پول و خریدار واقعی غایب بزرگ صحنه‌اند؛ پارادوکسی تلخ که تاوان آن را تنها خانواده‌های طبقه متوسط می‌پردازند.



قرار دهد. به این ترتیب، تأمین انرژی برای تجهیزات ضروری، وابستگی کمتری به دسترسی مستقیم به شبکه برق خواهد داشت؛ کاربردی که فناوری باتری را از یک قطعه صنعتی به بخشی از زندگی روزمره در مناطق مختلف تبدیل می‌کند.

الکترونیکی بخش جدایی‌ناپذیر فعالیت روزانه آنهاست، عملکرد پایدار کارخوان به معنای امکان انجام تراکشن در طول ساعات کاری و موقعیت‌های مختلف است.

در س‌وی دیگر، یکی از محصولات متفاوت یوگاسل، پکیج خورشیدی عشایری است؛ راهکاری که انرژی موردنیاز خود را از طریق پنل خورشیدی دریافت و در باتری ذخیره می‌کند. این محصول می‌تواند برای خانوارهای عشایری و ساکنان مناطقی که دسترسی دائمی به شبکه برق ندارند، کاربرد داشته باشد و امکان تأمین انرژی موردنیاز تجهیزات ضروری را در اختیار آنها

لیتیومی، در کنار توسعه ظرفیت تولید، امکان پاسخ‌گویی به نیازهای متنوع‌تری را در حوزه تجهیزات الکترونیکی و راهکارهای تأمین انرژی فراهم کرده است.

❏ **از یک تراکشن روزمره تا تأمین انرژی در مناطق دورافتاده**
یکی از کاربردهای باتری‌های لیتیومی یوگاسل، استفاده در دستگاه‌های کارخوان است. باتری تک‌سل یوگاسل برای تأمین انرژی این تجهیزات عرضه می‌شود تا دستگاه‌کارخوان بتواند در موقعیت‌هایی که استفاده از آن به محل ثابت محدود نیست، به فعالیت خود ادامه دهد. برای کسب‌وکارهایی که پرداخت

فناپ‌تک باتری‌های لیتیومی «یوگاسل» را روانه بازار کرد

حوزه باتری را از سال ۱۳۹۹ با تولید باتری‌های سیلدااسید آغاز کرد و طی این سال‌ها تجربه و زیرساخت لازم در این حوزه را توسعه داده است. در ادامه این مسیر، در بهمن‌ماه ۱۴۰۴، خط پکینگ باتری لیتیومی فناپ‌تک در کارخانه دامغان افتتاح شد؛ خطی که پیشرفته‌ترین خط پکینگ باتری لیتیومی کشور است و با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۸۰۰ میلیارد ریال راه‌اندازی شده است. این خط ظرفیت تولید سالانه ۳۶ میلیون سل استوانه‌ای را دارد و زیرساخت تولید محصولات لیتیومی یوگاسل را فراهم می‌کند.

حرکت از تولید باتری‌های سیلدااسید به سمت توسعه باتری‌های