

خبر خودرو

کل زنجیره تأمین خودرو

در افزایش قیمت نقش دارند



رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس، با اشاره به نقش بخش های مختلف زنجیره تأمین خودرو در افزایش قیمت تمام‌شده خودروها، گفت: «ما پیگیر هستیم که نشست مشترکی با حضور بخش خصوصی، وزارت صمت و سایر مسئولان مربوطه در این حوزه برگزار کرده و برای رفع مشکلات این بخش به طور اساسی چاره‌اندیشی کنیم.»

حسنعلی محمدی در بیان دلیل افزایش مکرر قیمت خودرو متناسب با نرخ ارز در کشور، گفت: «افزایش قیمت خودرو تنها به عملکرد خودروسازان برنمی گردد، چراکه تمام بخش‌های زنجیره تأمین خودرو در این زمینه نقش دارند.»

نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به نقش سایر بخش‌های زنجیر تأمین خودرو در افزایش قیمت خودروها، یادآور شد: «وقتی مس، فولاد، آهن، آلومینیوم و حتی مواد پلیمری و پتروشیمی در بورس بر اساس نرخ دلار عرضه می‌شوند نمی‌توان انتظار داشت که مواد معدنی و حامل‌های انرژی افزایش قیمت داشته باشند اما در قیمت تمام‌شده خودرو اثرگذار نباشند.»

او گفت: «هم‌اکنون لازم است سازوکاری برای خودروسازهای داخلی طراحی کنیم که با توجه به نیاز داخلی به افزایش میزان تولید خودرو، آنها را از عرضه مواد اولیه در بورس مستثنی کنیم یا سهمیه‌ای برای آنها در نظر بگیریم.»

به گزارش خانه ملت، این نماینده مردم در مجلس دوازدهم، افزود: «لازم است نشست مشترکی در مجلس بین بخش خصوصی، وزارت صمت و سایر مسئولان مربوطه و ذی‌نفعان این حوزه برگزار شود که در صورت نیاز، قانون نیز در حوزه ساماندهی بازار خودرو اصلاح شود.»

رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس، تأکید کرد: «ما پیگیر هستیم که این نشست را در آینده نزدیک برگزار کرده و برای رفع مشکلات این بخش به طور اساسی چاره‌اندیشی کنیم.»

ماشین وارداتی

کیا K4؛ سدان تازه‌نفس کره‌ای



در میان خودروهای متنوع هفتمین نمایشگاه خودروی تهران، کیا K4 یکی از سدان‌هایی است که با طراحی متفاوت و چهره‌ای مدرن، توجه بازدیدکنندگان را به خود جلب می‌کند؛ خودرویی که قرار است در صورت ورود به بازار ایران، نماینده نسل تازه‌تری از سدان‌های خانوادگی کیا باشد. حضور K4 در کنار خودروهایی مانند G80، آژرا و کراس اوورهای کیا، تصویری از تنوع بیشتر محصولات ارائه شده در این نمایشگاه به نمایش می‌گذارد.

K4 در نسخه‌ای که در نمایشگاه تهران به نمایش درآمده، به یک موتور ۲ لیتری چهار سیلندر بنزینی تنفس طبیعی مجهز است. این پیکارانه ۱۴۷ اسب بخار قدرت و ۱۸۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی آن از طریق یک گیربکس اتوماتیک CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. ترکیب موتور تنفس طبیعی و گیربکس CVT، این سدان را بیشتر در مسیر استفاده روزمره و خانوادگی قرار می‌دهد؛ جایی که نرمی حرکت و سهولت رانندگی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

طراحی K4 اما شاید اولین چیزی باشد که نگاه‌ها را به خود جلب می‌کند. در نمای جلو، چراغ‌های کشیده و عمودی در دو طرف دماغه قرار گرفته‌اند و همراه با فرم جدید جلوپنجره، چهره‌ای متفاوت برای این سدان ساخته‌اند. این زبان طراحی، K4 را از نسل‌های قدیمی‌تر سدان‌های کیا فاصله داده و ظاهری امروزی‌تر به آن بخشیده است.

K4 از نظر ابعاد نیز در محدوده سدان‌های کامپکت بزرگ قرار می‌گیرد. این خودرو ۴۷۱۰ میلی‌متر طول و ۲۷۲۰ میلی‌متر فاصله محوری دارد؛ ابعادی که می‌تواند فضای مناسب‌تری برای سرنشینان، بویژه در ردیف عقب فراهم کند. پایین‌تر بودن ارتفاع بدنه نسبت به کراس اوورها نیز باعث می‌شود این خودرو از نظر فرم رانندگی و هندلینگ، تجربه‌ای متفاوت از خودروهای مرتفع بازار ارائه دهد.

در بخش ایمنی نیز K4 به مجموعه‌ای از تجهیزات پایه مجهز شده است؛ از کنترل پایداری و کنترل کشش گرفته تا سیستم کنترل ایستایی در سربالایی. ترمز ضدقفل ABS، توزیع نیروی ترمز و ترمز کمکی نیز در فهرست تجهیزات این نسخه قرار دارند.

کارشناس خودروهای برقی در گفت‌وگو با «ایران»:

صرفه جویی سوخت، سرمایه برقی سازی شود

نمی‌توان از مردم انتظار کاهش مصرف داشت، بدون آنکه جایگزین مناسبی در اختیارشان قرار گیرد



کارها همین است. اگر یک سیاست باعث صرفه‌جویی در مصرف سوخت می‌شود، بخشی از منفعت اقتصادی آن دوباره باید برگردد و صرف چیزهایی شود که مصرف‌کننده را پایین می‌آورد. این منابع می‌توانند برای توسعه شارژ، نوسازی ناوگان، تسهیلات خرید یا حتی ایجاد زیرساخت‌های تخصصی استفاده شود. یعنی صرفه‌جویی را فقط به‌عنوان یک کاهش هزینه، نبینیم؛ آن را تبدیل به سرمایه‌گذاری کنیم. اگر از صرفه‌جویی امروز برای کاهش مصرف فردا استفاده نکنیم، ممکن است چند سال دیگر دوباره به همین نقطه برگردیم و همان مسأله ناترازی را داشته باشیم.

اگرچنین منابعی اختصاص پیدا کند، به نظر شما اولویت باید یا کدام بخش باشد؛ تسهیلات خرید، توسعه شارژ یا نوسازی ناوگان؟

من این سه را مقابل هم نمی‌بینم. باید ببینیم در هر مرحله کدام‌یک اثر بیشتری دارد. برای شروع، به نظر من ناوگان‌های پرتیردد اهمیت بیشتری دارند. هر خودرویی که پیمایش بیشتری داشته باشد، طبیعتاً ظرفیت بیشتری برای کاهش مصرف بنزین دارد. تاکسی نمونه روشن همین موضوع است. اما همزمان با آن، شارژ هم باید توسعه پیدا کند. نمی‌توان از یک راننده خواست خودروی برقی بخرد، ولی وقتی می‌پرسد کجا باید شارژ کنم، چقدر هزینه دارد و چه زمانی می‌توانم خودرو را شارژ کنم، جواب مشخصی نداشته باشیم. وقتی این اطمینان ایجاد شد، آن وقت تسهیلات خرید می‌تواند تقاضای عمومی را هم تحریک کند. به نظر من، برقی‌سازی باید از جایی شروع شود که بیشترین اثر را روی مصرف سوخت دارد، نه صرفاً جایی که تبلیغات بیشتری ایجاد می‌کند.

برای اینکه مردم هم به خرید خودروهای برقی و هیبریدی علاقه‌مند شوند چه مشوق‌هایی می‌توان در نظر گرفت؟

مشوق را نباید فقط در تخفیف قیمت خودرو خلاصه کنیم. خریدار باید بداند وقتی خودرو را می‌خرد، در تمام دوره مالکیت با چه شرایطی روبه‌رو است و

در این میان، تاکسی‌ها چقدر می‌توانند در برقی‌سازی نقش داشته باشند؟

تاکسی‌ها یکی از بهترین نقاط شروع هستند، چون پیمایش بالایی دارند. یک تاکسی ممکن است در طول روز چند برابر یک خودروی شخصی حرکت کند و طبیعتاً وقتی چنین خودرویی برقی شود، اثر آن بیشتر از اثر یک مصرف‌کننده عادی خواهد بود. اگر قیمت پایه خودرویی برقی را به‌عنوان ۱۰۰ درصد در نظر بگیریم، برای خرید یک خودروی برقی با شرایط مشابه، باید ۱۰۰ درصد بیشتر بپردازیم. این یعنی اگر قیمت پایه خودرویی برقی را به‌عنوان ۱۰۰ درصد در نظر بگیریم، برای خرید یک خودروی برقی با شرایط مشابه، باید ۱۰۰ درصد بیشتر بپردازیم.

کراس اوور برقی ۱۱ هزار دلاری بی‌ای دی با برد ۵۰۱ کیلومتر

یک برقی جمع و جور برای رفت‌وآمدهای طولانی!

برخی بازارهای خارج از چین با نام Atto 2 شناخته می‌شود. مهم‌ترین تغییر این نسخه، استفاده از باتری بزرگ‌تر و افزایش برد به ۵۰۱ کیلومتر در چرخه CLTC است؛ در حالی که قیمت پایه خودرو همچنان از ۲۴۸۰۰ یوان، معادل حدود ۱۱ هزار دلار، آغاز می‌شود. خریداران واجد شرایط می‌توانند از یارانه تعویض خودرو تا سقف ۲۰۲۷ یوان در پنج تپ عرضه می‌شود که

ترجمه

بی‌ای دی نسخه جدید کراس‌اوور برقی کوچک خود را با نام Yuan UP Feichi Edition مدل ۲۰۲۷ در بازار چین معرفی کرد؛ خودرویی که در

فراموش نکنیم؛ نمی‌شود فقط خودرو را به راننده تحویل داد و گفت طرح برقی‌سازی اجرا شد. راننده باید شارژ، خدمات فنی، قطعات، بیمه و پشتیبانی مطمئن داشته باشد. راننده تاکسی باید احساس کند خودروی برقی ابزار کارش است، نه یک فناوری آزمایشی.

به زیرساخت شارژ اشاره کردید. این بخش چقدر در موفقیت برقی‌سازی تعیین‌کننده است؟

خیلی تعیین‌کننده است. اگر بخوایم ساده بگوییم، شبکه شارژ ستون فقرات حمل‌ونقل برقی است. اما درباره میزان سرمایه‌گذاری هم باید کمی دقیق‌تر نگاه کنیم. اول باید بدانیم چند خودرو داریم، این خودروها چه نوعی هستند، کجا تردد می‌کنند، پیمایش روزانه‌شان چقدر است و چه نوع شارژی نیاز دارند. همه این موارد روی مدل سرمایه‌گذاری اثر می‌گذارد. نباید فقط برای اینکه بگوییم ایستگاه شارژ داریم، ایستگاه بسازیم. باید جایی زیرساخت ایجاد کنیم که واقعاً مورد استفاده قرار گیرد و مدل اقتصادی قابل دوامی هم داشته باشد. شارژ عمومی مهم است، اما فقط آن نیست. شارژ خانگی، محل کار، پارکینگ‌ها، مراکز تجاری و مسیرهای بین‌شهری هم باید در نظر گرفته شوند. زیرساخت شارژ باید کمی جلوتر از تقاضا حرکت کند، ولی نباید جدا از تقاضا باشد.

توسعه واردات خودروهای برقی و هیبریدی را چطور ارزیابی می‌کنید؟ آیا واردات می‌تواند زمینه انتقال فناوری را حتی توسعه تولید داخلی را فراهم کند؟