

خبر خودرو

عضو کمیسیون صنایع

و معادن مجلس شورای اسلامی:

از دولت درخواست کردیم جلوی افزایش تعرفه واردات خودرو را بگیرد



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به مباحث مطرح شده درباره افزایش تعرفه واردات خودرو، خواستار بررسی دوباره آثار این تصمیم بر بازار شد و گفت: «از نهادهای مختلف و دستگاه‌های متولی در دولت درخواست کرده‌ایم از تصمیماتی که می‌تواند به افزایش قیمت خودرو و فشار بر مصرف‌کنندگان منجر شود، جلوگیری شود.» رضا تقی‌پور انوری درباره افزایش تعرفه واردات خودرو گفت: «در حال حاضر مشخص نیست ریشه برخی تصمیمات در حوزه خودرو، از جمله موضوع افزایش تعرفه واردات خودروهای اقتصادی، دقیقاً به کجا بازمی‌گردد. درباره این موضوع نیز مباحث مفصلی مطرح شده و از نهادهای مختلف و دستگاه‌های متولی در دولت خواسته‌ایم آثار این تصمیمات بر بازار را مورد توجه قرار دهند.» او ادامه داد: «حوزه خودرو نباید صرفاً از منظر درآمدی مورد توجه قرار گیرد، چراکه تصمیمات مربوط به تعرفه واردات می‌تواند بر قیمت خودرو، قدرت خرید مردم و شرایط بازار اثرگذار باشد. بنابراین لازم است پیش از اتخاذ تصمیم نهایی، همه ابعاد موضوع بررسی شود تا سیاست‌های تجاری و درآمدی به افزایش فشار بر مصرف‌کنندگان منجر نشود.» به گزارش خانه ملت، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس همچنین درباره ارتباط قیمت خودرو با نرخ ارز گفت: «یکی از موضوعاتی که باید در سیاست‌گذاری بازار خودرو مورد توجه قرار گیرد، میزان واقعی وابستگی تولید داخلی به ارز است. با توجه به اینکه بخش قابل توجهی از قطعات خودرو در داخل کشور تولید می‌شود و تنها بخشی از زنجیره تأمین به واردات و منابع ارزی وابسته است، نمی‌توان تمام تغییرات قیمت خودرو را صرفاً با نوسانات نرخ ارز توضیح داد.»

ماشین وارداتی

پرادو ۲۰۲۶ یک قدم

تاجادهای ایران



تویوتا پرادو پس از سال‌ها غیبت از بازار ایران، حالا با مدل ۲۰۲۶ در مسیر بازگشت قرار گرفته است. تاوهترین اسناد منتشرشده از صدور گواهی تأیید نوع نهایی برای این شاسی بلند ژاپنی حکایت دارد؛ مجوزی که یکی از مراحل اصلی برای ورود و عرضه رسمی خودروهای وارداتی در کشور محسوب می‌شود. بر این اساس، نسخه جدید پرادو با اتاق ۲۵۰ و مدل سال ۲۰۲۶ در فهرست خودروهای تأییدشده قرار گرفته است. بازگشت پرادو از این جهت اهمیت دارد که این خودرو در سال‌های گذشته به یکی از شناخته‌شده‌ترین شاسی‌بلندهای دو دیفرانسیل بازار ایران تبدیل شده بود. محدودیت‌های واردات و ممنوعیت ورود خودروهای با حجم موتور بالا باعث شد نسل‌های قدیمی‌تر پرادو، بویژه سری‌های 1120، و 150، حتی با وجود سن و کارکرد بالا همچنان در بازار دست‌دوم مورد توجه باشند. حالا ورود نسل جدید می‌تواند فضای متفاوتی را در بخش شاسی‌بلندهای آفرودی ایجاد کند. پرادو جدید برخلاف نسل‌های قدیمی، با موتور حجیم تنفس طبیعی به بازار نمی‌آید. نسخه تأییدشده برای ایران از یک پیش‌رانۀ ۲.۴ لیتری چهار سیلندر توربوشاژ با کد T24A-FTS استفاده می‌کند. این موتور با تکیه بر توربوشاژ، گشتاور بیشتری را در دورهای پایین‌تر در اختیار خودرو قرار می‌دهد. موضوعی که در خودرویی با شاسی مستقل و کاربری خارج از جاده اهمیت زیادی دارد. بر اساس اطلاعات ثبت‌شده در اسناد تأییدیه، این خودرو بنزینی است و مصرف سوخت ترکیبی آن ۸.۸۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. استفاده از موتور ۲.۴ لیتری توربوشاژ همچنین باعث شده پرادو جدید در محدوده حجمی معیار برای واردات قرار بگیرد و برخلاف برخی نسل‌های پیشین، با محدودیت ناشی از موتورهای حجیم مواجه نباشد. نسل جدید پرادو که در بازار جهانی با نام Land Cruiser 250 جای نمی‌داشت، حالا با دو فلسفه‌ای استوار است که این خودرو را در میان علاقه‌مندان به آفرود مطرح کرده؛ یعنی استفاده از شاسی مستقل، ساختار مقاوم و قابلیت حرکت در مسیرهای خارج از جاده. در عین حال، نسل جدید از نظر تجهیزات ایمنی و فناوری‌های کمک‌راننده نیز نسبت به نسل‌های قبلی فاصله محسوسی گرفته و از مجموعه‌ای از سامانه‌های ایمنی مدرن تویوتا بهره می‌برد. صدور گواهی تأیید نوع، اگرچه به معنای آغاز فوری تحویل خودرو نیست، اما نشان می‌دهد پرادو ۲۰۲۶ بخش مهمی از فرآیند قانونی ورود به بازار را پشت سر گذاشته است. حالا باید دید این شاسی بلند ژاپنی در مرحله واردات، قیمت‌گذاری و عرضه نهایی با چه شرایطی راهی بازار خواهد شد.

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ نسبت به ۱۴۰۳ نشان می‌دهد

عدم تعادل تولید، واردات و صادرات

در سال ۱۴۰۴ واردات خودرو ۴۰۰۰ دستگاه افزایش یافته اما تولید و صادرات روند کاهشی داشته است



گزارش

سارا غضنفری

دبیر گروه خودرو

خودرو با افزایش ۴ هزار واحدی همراه بوده و از ۶۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۶۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ رسیده است. در سال ۱۴۰۴ مجموع ارزش صادرات خودرو و قطعات در سال ۱۴۰۴ به ۶۵ میلیون دلار رسیده که در مقایسه با رقم ۱۲۶ میلیون دلاری سال ۱۴۰۳، کاهش تقریباً ۶۱ میلیون دلاری را نشان می‌دهد. این افت صادراتی بیانگر تضعیف حضور صنعت خودرو در بازارهای خارجی و استمرار چالش‌های رقابت‌پذیری، محدودیت‌های ارزی و تجاری است. ازسوی دیگر، عملکرد شاخص اسقاط خودروهای فرسوده نیز روندی کاهشی داشته و از ۲۵۰ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ به ۲۰۴ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ رسیده است. درحالی‌که با توجه به قانون برنامه هفتم مقرر شده تا انتهای برنامه هفتم این عدد به ۵۰ هزار دستگاه در سال برسد که در سال ۱۴۰۴ حدود ۴ درصد از هدف سالیانه محقق شده است. در مجموع، نتایج این گزارش حاکی از آن است که صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴ همچنان با عدم تعادل میان واردات و صادرات مواجه بوده و بهبود پایدار وضعیت آن مستلزم اصلاحات ساختاری، ثبات سیاستی و تقویت ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی کشور است.»

۴۰ درصد ساخت داخل معیار عبور از مونتاژ
در بخش دیگری از گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، به عقق

باید الزامی باشد. در متن گزارش تأکید شده است که در صورت نرسیدن محصول به این میزان، تعرفه واردات خودروی کامل یا CBU اعمال شود. بنابراین، نگاه مجلس این بوده که تولید خودرو در کشور نباید صرفاً به مونتاژ مجموعه‌ها و قطعات وارداتی محدود شود و تولیدکننده باید از ابتدا سهم ارزش افزوده محصول را در داخل ایجاد کند. گزارش بر ایجاد سازوکاری برای اندازه‌گیری عمق داخلی‌سازی و امکان اعتبارسنجی هر قطعه و محصول تأکید دارد. بر این اساس، درصد اعلام‌شده از سوی خودروساز نباید صرفاً یک عدد اداری باشد، بلکه باید قابلیت بررسی و راستی‌آزمایی داشته باشد.

تعرفه بر اساس ارزش افزوده

یکی دیگر از پیشنهاد های گزارش، اصلاح پلکان تعرفه واردات قطعات بر مبنای میزان



وقتی ۸۵۰ اسب بخار هم کافی نیست

برای اگزوبات، نسخه‌ای حتی قدرتمندتر نیز در نظر گرفته شده است. بالاترین نمونه این خودرو قرار است ۱۱۱۱ اسب بخار قدرت و ۱۵۰۰ نیوتن-متر گشتاور تولید کند. در این نسخه، سدان تنها در ۲.۱ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند حداکثر با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت حرکت کند. شاسی بلند نیز برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۴ ثانیه زمان نیاز دارد و حداکثر سرعت آن به ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

نخستین خودروها با عنوان نسخه اولین عرضه خواهند شد و پس از آن نسخه پلاس به بازار می‌آید. مدل اولین به قدرت ۸۵۰ اسب بخار و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتن-متر مجهز است و همان باتری ۱۱۲ کیلووات-ساعتی را در اختیار دارد. تودوزی چرمی «ناپا» ی قرمز (چرم طبیعی)، و مشکی، رنگ‌های ویژه بدنه و پلاکی شماره‌دار که با شماره شناسایی خودرو مطابقت دارد، از ویژگی‌های این نسخه خواهد بود.

هفت خودرو تا سال ۲۰۳۰

اگزوبات قرار نیست پایان مسیر سیر باشد. این خودرو اولین عضو از هفت مدلی است که این شرکت قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ معرفی کند. برنامه آینده شامل خودروهای کوچک‌تر و متوسط نیز خواهد بود و برخلاف دو محصول اول، همه آنها الزاماً برقی نخواهند بود. سیر اعلام کرده در صورت وجود تقاضا، خودروهای مجهز به موتورهای احتراقی را نیز در سبد محصولات آینده خود قرار خواهد داد. قرار است این خودروها در مجتمع تولیدی سیر در شهر اقتصادی ملک عبدالله ساخته شوند؛ مجموعه‌ای که این شرکت آن را بزرگ‌ترین مجتمع تولید خودرو در خاورمیانه معرفی کرده است.

تاریخچه شرکت‌ها

جنرال موتورز: از کارخانه‌های میشیگان تا عصر خودروهای برقی

از یک ایده در میشیگان تا شکل‌گیری

یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان جهان



تاریخ جنرال موتورز از جایی آغاز شد که صنعت خودرو هنوز در سال‌های ابتدایی زندگی خود بود. در سال ۱۹۰۸، زمانی که خودروسازی آمریکا هنوز مجموعه‌ای از شرکت‌های کوچک و مستقل بود، ویلیام دورانت ایده‌ای متفاوت داشت: به جای آنکه تنها یک برند خودرو بسازد، مجموعه‌ای از خودروسازان را زیر یک چتر جمع کند. همین ایده در ۱۶ سپتامبر ۱۹۰۸ در فلینت ایالت میشیگان به تولد جنرال موتورز انجامید؛ شرکتی که بعدها یکی از مهم‌ترین نام‌های تاریخ خودروسازی جهان شد. پیش از تولد جنرال موتورز، دورانت بیش از هر چیز با بیوک شناخته می‌شد. او در سال ۱۹۰۴ مدیریت این شرکت را برعهده گرفت و در مدت کوتاهی بیوک را به یکی از مهم‌ترین خودروسازان آمریکا تبدیل کرد. در سال ۱۹۰۸، تولید بیوک از مجموع تولید فورد و کادیلاک نیز بیشتر شده بود؛ موفقیتی که به دورانت نشان داد آینده صنعت خودرو می‌تواند در تجمع توان شرکت‌ها باشد. دورانت در همین مسیر، بیوک و اولدنزیویل را در قالب شرکتی تازه کرد هم آورد و نام «جنرال موتورز» را برای آن انتخاب کرد. چند ماه بعد، کادیلاک نیز به این مجموعه پیوست و دامنه فعالیت شرکت بزرگ‌تر شد. دورانت حتی در سال ۱۹۰۹ برای خرید فورد مذاکره کرد، اما این معامله در نهایت به نتیجه نرسید.

ساختن یک خانواده خودرویی

آنچه جنرال موتورز را از بسیاری از رقبای اولیه‌اش متمایز کرد، فقط تعداد شرکت‌هایی نبود که در اختیار گرفت؛ بلکه شکل تازه‌ای از مدیریت برندها را به صنعت خودرو معرفی کرد. در سال‌های بعد، نام‌های مختلفی به این مجموعه اضافه شدند و جنرال موتورز به تدریج از یک شرکت خودروسازی به یک مجموعه بزرگ صنعتی تبدیل شد. در دهه‌های بعد، کادیلاک جایگاه خود را در بخش خودروهای لوکس تثبیت کرد و شورولت نیز به یکی از مهم‌ترین پایه‌های سبد محصولات جنرال موتورز تبدیل شد. بعدها جی‌ام‌سی نیز نقش مهمی در بخش خودروهای تجاری، وانت‌ها و محصولات آفرودی پیدا کرد. این ساختار به شرکت اجازه می‌داد برای گروه‌های مختلف مشتریان، خودروهایی با شخصیت و قیمت متفاوت عرضه کند.

از کارخانه تایک سبک تازه در مدیریت

در دهه‌های اول قرن بیستم، جنرال موتورز فقط به تولید خودرو فکر نمی‌کرد. این شرکت به تدریج به یکی از بازیگران مهم تحول صنعتی آمریکا تبدیل شد و روش‌های تازه‌ای برای طراحی، تولید و مدیریت برندها به کار گرفت. در این میان، نقش افکند اهمیت زیادی داشت. ایده معروف او، «خودرویی برای هر سلیقه و هر توان مالی»، به یکی از پایه‌های توسعه جنرال موتورز تبدیل شد: رویکردی که تلاش می‌کرد فاصله میان خودروهای اقتصادی و لوکس را با مجموعه‌ای از برندهای متفاوت پوشش دهد.

قرن بیستم: دوران گسترش و نفوذ

جنرال موتورز در بخش بزرگی از قرن بیستم به یکی از نمادهای صنعت خودروی آمریکا تبدیل شد. شورولت، کادیلاک، بیوک و جی‌ام‌سی هر کدام مسیر خود را پیدا کردند و مدل‌هایی ساختند که بعدها بخشی از فرهنگ خودرویی آمریکا شدند. در همین سال‌ها، نوآوری نیز بخش مهمی از مسیر شرکت بود. جنرال موتورز در طول تاریخ خود در حوزه‌هایی مانند فناوری‌های ایمنی، سیستم‌های ارتباطی خودرو و قوای محرکه سرمایه‌گذاری کرد. حتی تجربه خودروهای برقی نیز برای این شرکت موضوع تازه‌ای نبود و نمونه‌های آزمایشی آن به دهه‌های گذشته بازمی‌گردد.

بحران بزرگ وتولد دوباره

اما مسیر جنرال موتورز همیشه صعودی نبود. بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۸ صنعت خودروی آمریکا را بشدت تحت فشار قرار داد و جنرال موتورز نیز از این بحران در امان نماند. شرکت در سال ۲۰۰۹ وارد فرآیند ورشکستگی شد و در ۱۰ ژوئیه همان سال، شرکت جدید جنرال موتورز بخش عمده دارایی‌های جنرال موتورز قدیمی را در قالب فرآیند قضایی خریداری کرد.

این اتفاق در عمل پایان یک دوره و آغاز دوره‌ای تازه بود.

جنرال موتورز پس از بازسازی، با ساختار جدید به فعالیت خود ادامه داد و در سال ۲۰۱۰ دوباره وارد بازار سهام شد.

جنرال موتورز امروز

امروز، جنرال موتورز دیگر آن مجموعه عظیم چندبرندی دهه‌های گذشته نیست و ساختار برندهایش ساده‌تر شده است. چهار نام اصلی شورولت، بیوک، جی‌ام‌سی و کادیلاک هسته فعلی سبد محصولات شرکت را تشکیل می‌دهند. این مجموعه در کنار خودروهای بنزینی، طیف گسترده‌ای از خودروهای برقی و فناوری‌های کمک‌راننده را نیز دنبال می‌کند. جنرال موتورز همچنان یکی از بازیگران بزرگ صنعت خودروی آمریکا محسوب می‌شود و در سال‌های اخیر، مسیر شرکت بیش از گذشته به سمت خودروهای برقی، نرم‌افزار، فناوری‌های متصل و سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده رفته است. با این حال، شاید مهم‌ترین بخش داستان جنرال موتورز این باشد که این شرکت بیش از یک قرن پس از تولد، همچنان همان ایده اولیه را دنبال می‌کند.

منبع: سایت رسمی جنرال موتورز

اولین محصولات برند سیر با طراحی متفاوت و قدرت ۱۱۱۱ اسب بخار معرفی شدند

اگزوبات؛ خودروسازی از دل کویر



شروع یک پروژه بزرگ
به گزارش سایت motor1، برند سیر در سال ۲۰۲۲ با مشارکت صندوق سرمایه‌گذاری عمومی و شرکت فاکسکان شکل گرفت. این شرکت طی چند سال گذشته، همکاری‌هایی را با مجموعه‌ای از شرکت‌های بین‌المللی آغاز و در کنار توسعه زیرساخت‌های تولید، کنسرسیوم‌های مهندسی و طراحی نیز سرمایه‌گذاری کرد. همکاری با بامو و تعدادی از تأمین‌کنندگان بزرگ صنعت خودرو نیز بخشی از همین مسیر بود. حالا حاصل این سرمایه‌گذاری‌ها در قالب خانواده‌ای به نام «اگزوبات» معرفی شده؛ خانواده‌ای که فعلاً از دو عضو تشکیل شده و قرار است اولین محصولات تولیدی سیر را به بازار بفرستند. هر دو خودرو روی یک ساختار برقی مشترک ساخته شده‌اند، اما در قالب دو بدنه متفاوت؛ یک سدان بزرگ و یک شاسی بلند بزرگ‌تر از بسیاری از خودروهای متعارف بازار.

اما شاید هیچ بخش دیگری از طراحی اگزوبات به اندازه درهای آن عجیب نباشد. درهای موسوم به شاهین تقریباً سه متر طول دارند و هنگام باز شدن، به سمت بالا حرکت می‌کنند. این درها در مسیری با قوس حدود ۶۰ سانتی‌متر بالا می‌روند و نام خود را از پرنده شاهین گرفته‌اند.