

خبر خودرو

شایعات توقف واردات به قیمت خودرو دامن زد



یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به توقف فروش در برخی نمایشگاه‌ها به دلیل صعود نرخ ارز و اخبار ضدوتقنیش درباره واردات، از شکل‌گیری تقاضای از روی ترس و کاهش تدریجی قدرت خرید و کوچک‌تر شدن سید تقاضا در بازار خبر داد.

بابک صدرایی درباره آخرین وضعیت بازار خودرو و گرانی‌های اخیر اظهار کرد: «در پی بازدید میدانی از برخی نمایشگاه‌های خودرو و بازار، بسیاری از عرضه‌کنندگان اعلام می‌کردند که به دلیل رشد لحظه‌ای نرخ ارز، خودرویی برای فروش عرضه نمی‌کنند و این وضعیت واقعا تحمل‌ناپذیر است. دقیقاً همین شرایط با اخبار ضدوتقنیزی که گاهی خود دولت مطرح می‌کند از جمله شایعات مربوط به توقف یا محدود شدن حجم واردات، افزایش نرخ دلار و ناپسامانی‌های موجود، دست به دست هم داده

و به جهش دیگری در بازار خودرو منجر شده است.» این کارشناس بازار خودرو گفت: «اینکه بازار تا چه حد این کشتش را دارد، موضوعی است که تجربه نشان داده هر بار با جهش‌ها، حجم و اندازه بازار کوچک‌تر می‌شود؛ به طوری که در حال حاضر هیچ چشم‌انداز روشنی از روند پیش‌روی بازار خودرو وجود ندارد.» به گزارش ایسا، صدرایی با بیان اینکه نرخ‌های فعلی هیچ تناسبی با درآمد‌ها و واقعیات اقتصادی جامعه ندارد، گفت: «هنگامی که قیمت یک خودروی معمولی در بازار به سه الی چهار میلیارد تومان می‌رسد، مشخص است که هیچ همخوانی با عرف بازار وجود ندارد و اگر این روند در درازمدت ادامه پیدا کند، حجم بیشتری از بازار با ریزش و کاهش مواجه خواهد شد.» او درباره تناقض میان امتناع فروشندگان از عرضه و ناتوانی مردم در خرید توضیح داد: «وقتی بازار رکود را تجربه می‌کند و ثبات نسبی برقرار است، خرید کم می‌شود، اما به محض آغاز روند افزایشی، تقاضا از روی ترس برای حفظ ارزش دارایی‌ها بیشتر می‌شود و متأسفانه فروشندگان نیز از این وضعیت سوءاستفاده می‌کنند. با این حال، هر بار که افزایش قیمت‌ها را تجربه می‌کنیم، سهم تقاضا ریزش کرده یا سبب خرید جابه‌جا می‌شود؛ یعنی خریدار ناچار است به دلیل افت قدرت خرید، به سراغ خودرویی با یک پله پایین‌تر از بودجه قبلی خود برود. با وجود این، تقاضا به صفر نرسیده و معاملات نیز در جریان است اما درصد تقاضا نسبت به گذشته روندی نزولی دارد.»

ماشین وارداتی

جنسیس GV70؛ کرایه لوکس با ۳۰۴ اسب بخار قدرت



جنسیس GV70 را می‌توان یکی از مهم‌ترین محصولات این برند کرایه در کلاس کراس‌اوورهای لوکس متوسط دانست. این خودرو حالا به بازار ایران رسیده تا در میان کراس‌اوورهای وارداتی، گزینه‌ای متفاوت و اپیش روی خریداران قرار دهد. پیش از این نیز جنسیس G80 در بازار ایران حضور داشت و حالا GV70 می‌تواند شناخت خریداران ایرانی از خانواده محصولات لوکس جنسیس را گسترش دهد. جنسیس GV70 در نسخه وارداتی به پیش‌رانۀ چهارسیلندر ۲.۵ لیتری توربوشارژ با حجم دقیق ۲۴۹۷ سی‌سی مجهز شده است. این موتور توان تولید ۳۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتن‌متر گشتاور را دارد و نیروی خود را از طریق گیربکس هشت‌سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. سامانه چهارچرخ محرک در کنار حالت‌های رانندگی اقتصادی، راحت و اسپرت، امکان تنظیم رفتار خودرو متناسب با شرایط رانندگی را فراهم می‌کند. حالت‌های برف، گل‌لای‌وشن نیز برای بهبود کشتش در مسیرهای کم‌چسبندگی در نظر گرفته شده‌اند؛ هرچند GV70 را نباید خودرویی افروزدی مناسب مسیریهای بندشوار خارج از جاده دانست، در بخش تعلیق، جنسیس از ساختار مک‌فرسون در محور جلو و سامانه مستقل چنداتصال در محور عقب استفاده کرده است؛ ترکیبی که می‌تواند به ایجاد تعادل میان راحتی سواری و پایداری خودرو در پیچ‌ها کمک کند. مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده برای این مدل حدود ۹.۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است و با یک ۶۶ لیتری آن نیز ظرفیت مناسبی برای سفرهای طولانی فراهم می‌کند. از نظر طراحی، GV70 در رده کراس‌اوورهای لوکس جمع‌وجورتی دارد. با این حال، طراحی آن صرفاً برتجمل متوسط قرار می‌گیرد ونسبت به مدل بزرگ‌تر GV80 ابعاد جمع‌وجورتی دارد. در این حال، طراحی آن صرفاً برتجمل جمع‌وجورتی نیست و تناسبات اسپرت، چهره مدرن و فرم پویای بدنه نیز در شکل‌گیری شخصیت این خودرو نقش مهمی دارند. GV70 با وجود اشتراک زبان طراحی با سدان جنسیس G80، هویت مستقلی دارد و به لطف ارتفاع بیشتر بدنه و ساختار کراس‌اوور، می‌تواند برای استفاده روزمره و خانوادگی نیز انتخاب مناسبی باشد. در فهرست تجهیزات ایمنی و کمک‌راننده این خودرو، امکاناتی مانند دوربین دید پیرامونی ۳۶۰ درجه، کروک کنترل هوشمند، کنترل پایداری الکترونیکی، کنترل حرکت در سرانشیبی، سامانه حفظ خودرو بین خطوط و پایش نقطه کور دیده می‌شود. ترمز پارک برقی، سامانه نگهدارنده خودرو در توقف و تجهیزات جلویی را بخورد جلو و عقب نیز در کنار امکانات کمکی پارک قرار دارند.

واردکنندگان خواستار شدند

رفع ابهام از موضوع واردات خودرو



گزارش

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

احتمال توقف افتتاح و ویرایش ثبت سفارش خودروهای سواری از محل بند «ا» تبصره یک قانون بودجه، بحث‌هایی را میان فعالان بازار خودرو ایجاد کرده است. واردکنندگان می‌گویند در شرایطی که مسیرورود خودرو به کشور با محدودیت‌های ارزی، حمل‌ونقل و مشکلات لجستیکی روبه‌روست، تغییر مقررات می‌تواند خودروهایی را که در مسیر ورود به کشور قرار دارند، با پلاک‌تلفی مواجه کند و برنامه شرکت‌هایی را که براساس ضوابط قبلی اقدام کرده‌اند، تحت تأثیر قرار دهد.

ماجرای چه بود؟

ماجرای به نامۀ ۲۹ مهر ۱۴۰۵ مدیرکل مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت به مرکز نوآوری، هوشمندسازی و امنیت این سازمان بازمی‌گردد. در این نامه، تعلیق افتتاح و ویرایش ثبت سفارش خودروهای سواری از محل بند «ا» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ در سامانه جامع تجارت، با اشاره به شرایط ارزی کشور اعلام شده است. این بند از قانون بودجه، بانک مرکزی را مکلف کرده بود حداقل دو میلیارد یورو از منابع مصوب برای واردات خودروهای سواری نو و کارکرده اختصاص دهد. اما در شرایطی که با تحریم‌ها و محاصره اقتصادی کشور تامین ارز به مسالۀ‌ای حیاتی برای کشور تبدیل شده است، نه تنها تامین این مبلغ محل بحث است، بلکه سیاستگذار اقتصادی روی هزارز حاصل از صادرات برای مدیریت این شرایط، حساب ویژه‌ای

ترجمه

گروه خودرو

محسوسی را نشان می‌دهد. به این ترتیب، توسان جدید پیش از ورود رسمی به بازار توانسته توجه خریداران را به خود جلب کند؛ موضوعی که می‌تواند زمینه‌ساز ثبت رکوردهای تازه برای این شاسی‌بلند کرایه باشد.

نسخه فول آپشن

در صدر انتخاب خریداران

بررسی ترکیب سفارش‌های ثبت‌شده نشان می‌دهد که خریداران بیش از همه به نسخه مجهزتر توسان جدید علاقه نشان داده‌اند. حدود ۴۴ درصد سفارش‌های اولیه به بالاترین تیپ تجهیزاتی اختصاص داشته است: آماری که از است. این تغییرات در شرایطی انجام شده‌اند که نسل چهارم توسان نقش مهمی در ثبت آمار فروش چشمگیر هیوندای داشته و همچنان در بازارهای مختلف به استقبال خریداران روبه‌روست. به گزارش سایت motor1، با وجود تغییرات گسترده، مهم‌ترین نشانه موفقیت نسل جدید را باید در آمار پیش‌فروش آن جست‌وجو کرد. هیوندای توسان جدید در اولین روز آغاز سفارش‌گذاری توانسته است ۱۵ هزار و ۴۵ سفارش ثبت کند. این رقم در مقایسه با ۱۰ هزار ۸۴۲ سفارش ثبت‌شده برای نسل چهارم در اولین روز پیش‌فروش سال ۲۰۲۰، افزایش

است مسیر واردات محدود شود، صدور این تعداد مجوز بر چه مبنایی انجام شده‌است؟» البته وی به این پرسش پاسخ نداد که؛ وقتی تا پیش از این، واردات خودرو با مشکلات و موانعی رو به رو بوده‌است، این تعداد شرکت واردات خودرو در چه زمانی فعال شده‌است؟ مضاف براین که در مصوبه دولت برای واردات خودرو، بیش از هر چیز بر واردات خودرو از سوی افراد و اشخاص و دانشجویان و ایرانیان خارج از کشور تأکید شده‌است که با منابع در دسترس خود اقدام به واردات کنند، نه شرکت‌هایی که با تکیه بر منابع ملی، ولو‌ارز حاصل از صادرات، به واردات اقدام کنند.

برقی‌ها و فرسوده‌ها

یکی دیگر از گرانی‌های مطرح‌شده در این نشست، آینده خودروهای برقی و هیبریدی بود. ملکان اعلام کرد: ۵۲ درصد خودروهای واردشده در سه سال گذشته در گروه خودروهای نوین انرژی قرار داشته‌اند. به گفته او، «شرکت‌ها برای ورود این خودروها به بازار و ایجاد زیرساخت‌های مربوط به آنها سرمایه‌گذاری کرده‌اند ومحدود شدن واردات می‌تواند این روند را کند کند.» ملکان درباره برنامه اسقاط خودروهای فرسوده گفت: «براساس اهداف مطرح‌شده، قرار است امسال ۲۵۰ هزار دستگاه و سال آینده ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده از چرخه حمل‌ونقل خارج شوند.» او همچنین به الزام اسقاط سه خودرو به ازای واردات هر خودرو در سال جاری اشاره کرد و گفت: «سیاست واردات و برنامه اسقاط باید در کنار یکدیگر دیده شوند. از این‌ منظر، محدود شدن ورود خودرو می‌تواند یکی از مسیرهای جایگزینی خودروهای قدیمی را محدود کند.»

آیا واردات

عامل افزایش نرخ ارز است؟

بخش دیگری از نشست به رابطه میان واردات

خودرو و نرخ ارز اختصاص داشت. ملکان با اشاره به محدودیت‌های اعمال‌شده از ۲۷ مهرماه گفت نرخ ارز در زمان اعمال این محدودیت‌ها حدود ۲۶۴ هزار تومان بود، اما پس از آن از ۲۷۰ هزار تومان نیز عبور کرد. او با اشاره به این روند، درباره میزان اثرگذاری محدودیت واردات خودرو برکنترل نرخ ارز ارزش تأثیرمجموعه‌ای از عوامل اقتصادی و سیاسی قرار دارد و نمی‌توان مسائل ساختاری این بازار را صرفاً به فعالیت شرکت‌های واردکننده خودرو مرتبط دانست.»

نگرانی از پلاک‌تلفی

در کنار بحث منابع ارزی، بخشی از نگرانی واردکنندگان به خودروهایی مربوط است که هم‌اکنون در مسیرورود به کشور قرار دارند. کوروش مرشد سلوک، عضو هیأت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو، در این نشست از وجود حدود ۴۸۰۰ دستگاه خودرو در مسیر مرز زمینی چین خبر داد و گفت: «میانگین زمان انتظار برای عبور خودروها از این مرز به حدود ۲۵ روز رسیده‌است. ظرفیت روزانه عبور خودروهای سواری از این مرز حدود ۲۰۰ دستگاه است و همین محدودیت، زمان و هزینه واردات را افزایش داده‌است.»

مرشد سلوک درباره زمان بر بودن فرآیند واردات نیز توضیح داد: «مسیر واردات خودرو از ابتدا تا ورود به کشور ممکن است حدود هشت ماه طول بکشد؛ بنابراین، تغییر مقررات در میانه این فرآیند، شرکت‌هایی را که براساس مقررات قبلی برنامه‌ریزی کرده‌اند، با مشکل مواجه می‌کند.»

او با اشاره به مهلت اعلام‌شده برای ویرایش ثبت سفارش تا پایان آذرماه گفت: «تغییر رویکرد از ۲۷ مهرماه، در شرایطی که شرکت‌ها پیش از آن براساس ضوابط موجود برنامه‌ریزی کرده بودند، مشکلاتی را برای آنها ایجاد کرده‌است.» این عضو هیأت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در ادامه به سهم واردات خودرو از کل واردات کشور اشاره کرد و گفت: «مجموع ارز مورد نیاز برای واردات کالا در سال ۱۴۰۴ حدود ۶۰ میلیارد دلار بوده و سهم واردات خودرو حدود یک‌ونیم میلیارد دلار برآورد شده‌است.» مرشد سلوک همچنین با اشاره به روند واردات در سال‌های گذشته گفت: «در فاصله سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۷ به‌طور متوسط سالانه حدود ۷۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده و حجم واردات در سال گذشته نیز در همین محدوده بوده است. با این حال، حتی با ازنسریکری واردات در سه سال گذشته، عرضه خودرو هنوز پاسخگوی تقاضای بازار نیست.»

او یکی دیگر از مشکلات فعلی را افزایش زمان تحویل خودرو دانست و توضیح داد: «فرآیندی که پیش‌تر حدود ۱۵ تا ۱۶ روز زمان می‌برد، اکنون در برخی موارد به حدود ۶۰ روز رسیده‌است.»

تاریخچه شرکت‌ها

کیا؛ از کارگاه دوچرخه‌سازی

تا جاده‌های جهان

نگاهی به فرازونشیب‌های خودروسازی که بارها مسیر خود را تغییر داد



تاریخ کیا، برخلاف تصویری که امروز از خودروهای مدرن و طراحی‌های جسورانه این برند در ذهن داریم، با ساخت خودرو آغاز نشد. داستان این خودروساز کرایه از روزگاری شروع شد که صنعت حمل‌ونقل در کره جنوبی هنوز در ابتدای راه بود و رویای ساخت یک خودرو بومی، بیشتر به بلندپروازی شباهت داشت تا برنامه‌ای دست‌یافتنی. در سال ۱۹۴۴، شرکتی با نام «کیونگ‌سونگ پرسرین اینداستری» پایه‌گذاری شد؛ مجموعه‌ای که ابتدا قطعات فلزی و لوله‌های فولادی تولید می‌کرد، اما قرار بود در سال‌های بعد مسیر متفاوتی را در پیش بگیرد.

روپایی که با دوچرخه جان گرفت

کیم چول‌هو، بنیانگذار این مجموعه، در دوره‌ای که کره تحت استعمار ژاپن قرار داشت، به دنبال راهی برای کاهش وابستگی کشورش به فناوری خارجی بود. او که تجربه فعالیت تجاری در ژاپن را داشت، با این باور به کره بازگشت که توسعه صنعتی باید از توانایی ساخت محصولات در داخل کشور آغاز شود. اولین گام بزرگ شرکت در سال ۱۹۵۲ برداشته شد؛ زمانی که دوچرخه «سامچولی» به عنوان اولین دوچرخه ساخت کره معرفی شد و نام شرکت نیز به «کیا اینداستریز» تغییر کرد. این محصول برای مجموعه‌ای که بعدها به یکی از بازیگران صنعت خودروی جهان تبدیل شد، نقطه شروعی ساده اما تعیین‌کننده بود. تمام کیا نیز با همین چشم‌انداز پیوند خورده‌است؛ نامی که در روایت رسمی این شرکت، مفهومی نزدیک به «برخاستن از آسیا» دارد. هدف تنها ساخت یک محصول نبود؛ قرار بود صنعتی شکل بگیرد که بتواند از آسیا به بازارهای دیگر جهان راه پیدا کند.

از دو چرخ تا اولین خودروهای باری

در دهه ۱۹۶۰، مسیر کیا از دوچرخه‌سازی به سمت وسایل نقلیه موتوری تغییر کرد. این شرکت در سال ۱۹۶۱ وارد حوزه موتورسیکلت شد و یک سال بعد، تولید وسیله نقلیه شناخته شد و به یکی از محصولات اثرگذار این شرکت تبدیل شد. یک سال بعد، پراید وارد بازار آمریکا شد و صادرات آن نیز مرز ۱۰۰ میلیون دلار گذشت.

کیا به تدریج تجربه فنی خود را گسترش داد و در سال ۱۹۶۹، تولید مدل باری سه چرخ K-۳۰۰۰ را نیز آغاز کرد. این مسیر، مرحله‌ای مبانی میان تولید قطعات و ساخت خودروهای کامل بود؛ مرحله‌ای که دانش فنی، امکانات تولیدی و شناخت بازار را در اختیار شرکت قرار می‌داد.

پراید؛ خودرویی که راه کیا را به جهان باز کرد

دهه ۱۹۸۰ برای کیا دوره‌ای مهم در توسعه تولید و صادرات بود. در سال ۱۹۸۶، تولید پراید آغاز شد؛ خودرویی کوچک که در بازارهای مختلف با نام‌های متفاوت شناخته شد و به یکی از محصولات اثرگذار این شرکت تبدیل شد. یک سال بعد، پراید وارد بازار آمریکا شد و صادرات آن نیز مرز ۱۰۰ میلیون دلار گذشت.

بحران مالی؛ نقطه پایان یا شروع دوباره؟

مسیر رشد کیا بدون بحران نبود. بحران مالی آسیا در دهه ۱۹۹۰، این شرکت را نیز با مشکلات جدی روبه‌رو کرد. در سال ۱۹۹۷، کیا وارد فرآیند ورشکستگی شد و آینده آن در هاله‌ای از ابهام قرار گرفت. سرانجام در سال ۱۹۹۸، هیوندای با خرید سهم کنترلی کیا، زمینه شکل‌گیری ساختاری تازه در صنعت خودروی کره‌جنوبی را فراهم کرد. این اتفاق به معنای پایان هویت کیا نبود، بلکه آغاز مرحله‌ای تازه از فعالیت این محسوب می‌شد.

وقتی طراحی به برگ برنده تبدیل شد

در دهه ۲۰۰۰، کیا به این نتیجه رسید که برای رقابت با خودروسازان باسابقه، تنها قیمت مناسب و امکانات بیشتر کافی نیست. طراحی باید به بخشی از هویت برند تبدیل می‌شد. تأسیس مرکز تحقیق و توسعه نامیانگ در سال ۲۰۰۳ و پیوستن پتیر شرابیر، طراح سرشناس صنعت خودرو به کیا در سال ۲۰۰۰، از نشانه‌های این تغییر رویکرد بود. در سال ۲۰۰۷، کارخانه کیا در اسلواکی افتتاح شد و شرکت دامنه فعالیت تولیدی خود را بازار اروپا گسترش داد.

از موتور احتراقی تا آینده برقی

در سال‌های اخیر، مسیر کیا بیش از گذشته به سمت فناوری‌های پاک و خودروهای برقی تغییر کرده‌است. این شرکت با عرضه سول برقی ونیرو، تجربه خود را در زمینه خودروهای کم‌مصرف و برقی گسترش داد و در سال ۲۰۲۱، با معرفی EV6، اولین خودروی برقی اختصاصی خود را بر پایه سکوی ویژه خودروهای برقی عرضه کرد.

کیا در ایران

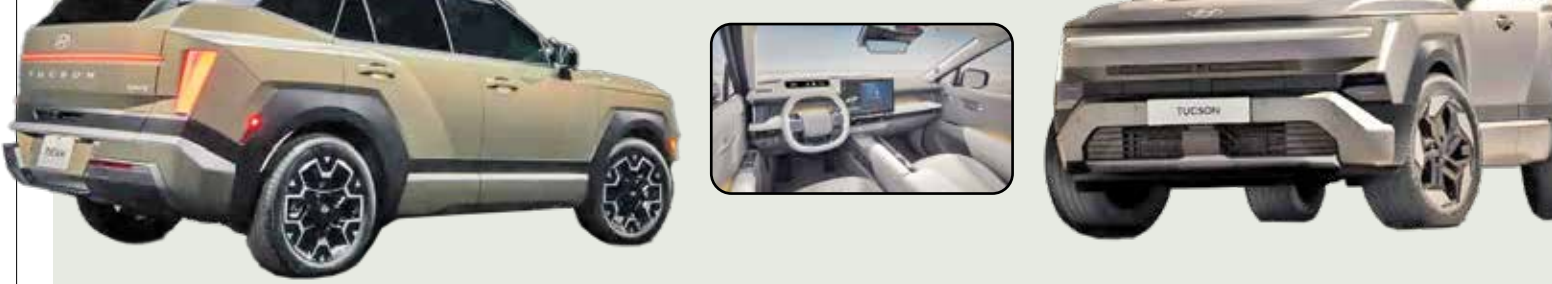
کیا در ایران بیش از هر چیز با پراید شناخته شد؛ خودرویی که سال‌ها در بازار داخلی تولید و عرضه شد و جایگاه ویژه‌ای در خاطره جمعی ایرانیان پیدا کرد. در سال‌های بعد، مدل‌هایی مانند سراتو، اپتیما، اسپورتیج و سورتو نیز در بازار ایران حضور یافتند. با این حال، محدودیت‌های وارداتی و تحریم‌ها بر دسترسی خریداران ایرانی به محصولات جدید این برند اثر گذاشته‌اند.

منبع: وب‌سایت رسمی کیا

هیوندای دست روی نقطه قوتش گذاشت

توسان برای یکه‌تازی برگشت

شاسی بلند محبوب با تغییرات گسترده از راه می‌رسد



توسان بزرگ‌تر و جسورتر از گذشته

نسل پنجم توسان از نظر ظاهری یکی از متفاوت‌ترین نسخه‌های این خانواده به شمار می‌رود. خطوط تیز-زوایای برجسته و فرم هندسی بدنه، چهره‌ای جسورانه‌تر برای این خودرو ایجاد کرده‌اند.

هیوندای به‌جای ادامه مسیر طراحی نسل قبلی، رویکردی تازه را در پیش گرفته تا توسان جدید هویت بصری مستقل‌تری داشته باشد و در بازار شلوغ خودروهای کراس‌اوور بیشتر به چشم بیاید. ابعاد بدنه نیز افزایش یافته‌است. طول کلی مدل ۲۰۲۷ حدود ۵.۸ سانتی‌متر بیشتر شده و عرض آن نیز نزدیک ۴ سانتی‌متر افزایش یافته‌است. ارتفاع خودرو هم حدود ۲ سانتی‌متر بیشتر شده‌است. این تغییرات در کنار یک‌دیگر می‌توانند فضای مناسب‌تری برای سرنشینان فراهم کنند و به بهبود تناسب بدنه کمک کنند. با این حال، میزان دقیق فضای کابین و حجم محفظه بار باید با انتشار مشخصات نهایی هیوندای ارا یابی شود.

سه پیش‌رانۀ برای سلیقه‌های متفاوت

هیوندای توسان جدید با سه گزینه‌ی قوای محرکه معرفی می‌شود که دو مورد از آنها از فناوری هیبریدی بهره می‌برند. این تنوع