خبر خودرو

واگذاری تعیین قیمت به تولیدکنندگان لاستیک



سخنگوی صنعت تایر از واگذاری اختیار تعیین قیمت به تولیدکنندگان تایر سواری با حفظ سقف سود ۱۷ درصدی خبر داد و گفت: «این تصمیم ابزاری کلیدی برای مهار بازار سیاه و ایجاد «جسارت عملیاتی» در مدیران کارخانجات است.» «مصطفی تنها» با اشاره به مصوبه اخیر آزادسازی نرخ تایر سواری، اظهار کرد: «در هفت ماهه اول امسال، صنعت تایر با افت ظرفیت تولیدی در حدود ۳۰ درصد مواجه شد که عمده دلایل آن ناشی از شرایط خاص، افزایش شدید و غیرقابل پیش‌بینی هزینه‌های تولید و بویژه مشکلات مربوط به حوزه حمل‌ونقل مواد اولیه و زنجیره تأمین بود.»
او با اشاره به چالش‌های روزمره تأمین نهاده‌ها در بازار جهانی و داخلی افزود: «در شرایطی که قیمت‌ها در بازارهای جهانی لحظه‌ای تغییر می‌کند، هزینه‌های حمل‌ونقل به پدیده‌ای بسیار تعیین‌کننده تبدیل شده و محاسبه قیمت تمام‌شده را برای سفارش‌های بعدی غیرممکن ساخته است، در نتیجه مدیران کارخانجات همواره در یک دوراهی دشوار قرار داشتند.» به گزارش ایرنا، «تنها» ادامه داد: «اگر مدیر کارخانه برای جلوگیری از توقف خطوط، ماده اولیه را با هر قیمتی وارد می‌کرد، با موانع ساختار قیمت‌گذاری مواجه می‌شد؛ بنابراین ناگزیر بود وقت زیادی را صرف جست‌وجوی روش‌های طولانی‌تر اما ارزان‌تر کند. این نوع مدیریت محافظه‌کارانه در نهایت به افت ظرفیت تولید و تلف شدن زمان منجر می‌شد.» سخنگوی صنعت تایر افزود: «برای برون‌رفت از این بن‌بست، مراجع ذی‌صلاح تصمیمی راهبردی اتخاذ کردند تا با نظارت بر حفظ ضوابط قیمت‌گذاری، تعیین قیمت را به خود تولیدکنندگان واگذار کنند. این اقدام می‌تواند محافظه‌کاری مدیران را از بین ببرد و به آنان «جسارت مدیریتی» بدهد تا از حداکثر ظرفیت ماشین‌آلات کارخانجات استفاده کرده، وقت را برای تأمین مواد اولیه و قطعات یدکی تلف نکنند و نیاز بازار را به‌موقع پاسخ دهند.

ماشین وارداتی

نسخه چینی تویوتا کمری با قدرت ۲۲۷ اسب‌بخار



نسخه هیبریدی ۲.۵ لیتری تویوتا کمری ساخت چین به فهرست خودروهای وارداتی بازار ایران اضافه شده است. این سدان که به نسل نهم کمری با کد اتاق XV80 تعلق دارد، از ترکیب موتور بنزینی تنفس طبیعی و موتور الکتریکی استفاده می‌کند و قدرت ترکیبی آن به ۲۲۷ اسب‌بخار می‌رسد. تولید این نسخه در همکاری مشترک تویوتا و جی‌ای‌سی انجام می‌شود و از نظر طراحی کابین و برخی جزئیات تجهیزات، با نمونه‌های عرضه‌شده در بازارهای دیگر تفاوت‌هایی دارد. کمری از سال ۱۹۸۲ در سبد محصولات تویوتا حضور دارد و طی بیش از چهار دهه، در نسل‌های مختلف به بازارهای گوناگون عرضه شده است. نسل نهم این خودرو بر پایه پلتفرم TNGA-K توسعه یافته و نسخه مورد بررسی در چین، توسط شرکت مشترک جی‌ای‌سی تویوتا تولید می‌شود. هرچند ساختار فنی اصلی آن با خانواده جهانی کمری ارتباط دارد، اما در طراحی برخی بخش‌های بدنه، چیدمان کابین و سطح تجهیزات با نمونه‌های دیگر تفاوت‌هایی دیده می‌شود. بنابراین، مشخصات این خودرو را باید بر اساس نسخه تولیدشده برای بازار چین بررسی کرد. در بخش فنی، کمری از یک مجموعه هیبریدی متشکل از موتور بنزینی چهارسیلندر، موتور الکتریکی، باتری ولتاژ بالا و سامانه انتقال قدرت الکترونیکی استفاده می‌کند. موتور بنزینی با کد A25D و حجم دقیق ۲۴۸۷ سی‌سی، بدون استفاده از توربوشارژر، ۱۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۱ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. در کنار آن، یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم با توان ۱۰۰ کیلووات، معادل ۱۳۴ اسب‌بخار و گشتاور ۲۰۸ نیوتن‌متر قرار دارد. قدرت ترکیبی این مجموعه ۱۶۹ کیلووات یا حدود ۲۲۷ اسب‌بخار اعلام شده است. انتقال نیرو به چرخ‌های جلو از طریق جعبه‌دنده الکترونیکی E-CVT انجام می‌شود. این سامانه با گیربکس‌های CVT تسمه‌ای تفاوت دارد و از سازوکار تقسیم توان برای هماهنگی میان موتور بنزینی و الکتریکی استفاده می‌کند. در شروع حرکت و سرعت‌های پایین، موتور برقی می‌تواند بخشی از نیروی مورد نیاز را تأمین کند و با افزایش سرعت نیز دو بخش در کنار یکدیگر فعالیت می‌کنند. مصرف سوخت ترکیبی این نسخه بر اساس استاندارد WLTC برابر با ۴.۵۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر اعلام شده است. باک خودرو نیز ۴۹ لیتر ظرفیت دارد. بر مبنای مصرف آزمایشگاهی و ظرفیت باک، پیمایش محاسباتی آن با یک بار سوخت‌گیری حدود ۱۰۷۷ کیلومتر خواهد بود؛ هرچند مصرف واقعی و مسافت قابل پیمایش به شرایط ترافیکی، دمای محیط و شیوه رانندگی بستگی دارد. در بخش ایمنی غیرفعال، این نسخه به کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای برای ردیف‌های جلو و عقب، کیسه هوای زانوی راننده و کیسه هوای میانی ردیف جلو مجهز است. سامانه پایش فشار باد تایرها، اتصال صندلی کودک ISOFIX و هشدار نبستن کمربند ایمنی نیز در فهرست تجهیزات قرار دارند.

مدیرستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با «ایران» خبرداد

نرخ ۱۰۰ میلیون تومانی گواهی اسقاط روی میز وزارت صمت



گزارش

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

قیمت گواهی اسقاط خودروهای فرسوده در آستانه افزایش قرار گرفته است. انجمن صنفی مراکز اسقاط پیشنهاد داده قیمت هر گواهی از ۶۰ میلیون به ۱۰۰ میلیون تومان برسد. تغییری که در صورت تصویب، هزینه تأمین سه گواهی را از ۱۸۰ میلیون به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش می‌دهد. محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده در این باره به «ایران» گفت: «این پیشنهاد اکنون در ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، سازمان حمایت و وزارت صمت در دست بررسی است و هنوز به مرحله تأیید و اجرا نرسیده است.»

مالکان خودروهای فرسوده چه می‌گویند؟

درحالی‌که مراکز اسقاط خواهان بازنگری در قیمت‌ها هستند، مالکان خودروهای فرسوده نیز معتقدند مبلغی که از محل اسقاط دریافت می‌کنند، با هزینه‌های امروز و ارزش اقتصادی خودروهایشان تناسب ندارد. برای مالکان خودروهای فرسوده، اسقاط فقط تصمیمی برای کنار گذاشتن یک وسیله نقلیه قدیمی نیست؛ پای هزینه و منفعت اقتصادی نیز در میان است. بسیاری از مالکان زمانی به تحویل خودروی فرسوده خود تمایل نشان می‌دهند که مبلغ دریافتی از محل اسقاط با ارزش خودرو و هزینه‌های جایگزینی آن تناسب داشته باشد.

از همین رو، پایین بودن قیمت گواهی اسقاط می‌تواند یکی از موانع اقتصادی در مسیر خروج خودروهای فرسوده از چرخه تردد باشد.
یکی از مالکان خودروی فرسوده درباره مبلغ دریافتی از محل اسقاط می‌گوید: «خودروی ما سال‌هاست دیگر مثل قبل کارایی ندارد و هزینه تعمیر و نگهداری آن هم بالا رفته است، اما مبلغی که بابت اسقاط پرداخت می‌شود چندان قابل توجه نیست. با این پول نمی‌توان خودروی جایگزین خرید و حتی بخش زیادی از هزینه‌های آن را هم تأمین کرد. اگر قرار است مردم خودروهای فرسوده را تحویل بدهند، باید مبلغ گواهی اسقاط هم افزایش پیدا کند.»
مالک دیگری نیز با اشاره به افزایش هزینه‌های نگهداری خودرو معتقد است «قیمت گواهی اسقاط باید متناسب با شرایط اقتصادی تغییر کند.» او می‌گوید: «قیمت قطعات و تعمیرات خودرو چند برابر شده، اما مبلغی که بابت اسقاط دریافت می‌کنیم با این افزایش‌ها تناسبی ندارد. وقتی هزینه‌های نگهداری خودرو این‌قدر بالا رفته، طبیعی است که مالک انتظار داشته باشد در ازای تحویل خودروی فرسوده‌اش مبلغ منصفانه‌تری دریافت کند. با قیمت فعلی، اسقاط برای خیلی‌ها جذابیت اقتصادی ندارد.»
این مطالبات در شرایطی مطرح می‌شود که انجمن صنفی مراکز اسقاط نیز خواستار بازنگری در قیمت گواهی‌ها شده است. محمدحسین گودرزی، نایب‌رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو، از تعیین نرخ پیشنهادی ۱۰۰ میلیون تومانی برای هر گواهی اسقاط خبر داده است. به گفته او، «این نرخ براساس مستندات قانونی و بررسی کارشناسی هزینه‌های فرآیند اسقاط تعیین و برای اجرا به ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده ارسال شده است.» بررسی ارقام پیشنهادی نشان می‌دهد در صورت تأیید نرخ جدید، بهای هر گواهی اسقاط از ۶۰ میلیون تومان به ۱۰۰ میلیون تومان خواهد رسید؛ افزایشی حدود ۶۷ درصدی که هزینه تأمین سه گواهی را نیز از ۱۸۰ به ۳۰۰ میلیون تومان می‌رساند. به این ترتیب، متقاضیان تأمین سه گواهی باید در صورت اجرای نرخ پیشنهادی، ۱۲۰ میلیون تومان بیشتر از گذشته هزینه کنند. این تغییر از یک سو می‌تواند درآمد مراکز اسقاط را افزایش دهد و از سوی دیگر، هزینه تأمین گواهی برای خودروسازان و واردکنندگان را تحت تأثیر قرار دهد.

> مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل: در زمینه افزایش قیمت گواهی اسقاط با سازمان حمایت مکاتباتی انجام شده و ستاد نوسازی منتظر اعلام نظر نهایی وزارت صمت است

بررسی پیشنهاد افزایش قیمت گواهی اسقاط در وزارت صمت

در همین زمینه، محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده، تأکید کرد: «پیشنهاد افزایش قیمت هنوز در دست بررسی است و هنوز اعمال نشده است.»
به گفته حاتمی، «در این زمینه با سازمان حمایت مکاتباتی انجام شده و ستاد نوسازی منتظر اعلام نظر نهایی وزارت صمت است.» او پیش‌بینی کرد که نتیجه بررسی‌ها طی هفته آینده مشخص شود. حاتمی همچنین تأکید کرد: «تا این لحظه نرخ جدیدی اعلام یا تأیید نشده و مبلغ گواهی اسقاط همان ۶۰ میلیون تومان قبلی است.»
مدیر ستاد نوسازی ناوگان با اشاره به پیشنهاد انجمن صنفی برای تغییر قیمت گواهی‌ها توضیح داد: «این موضوع در کارگروه‌های مختلف در حال بررسی است و نتایج بررسی‌ها حداکثر تا ۱۰ روز آینده مشخص خواهد شد.»
بنابراین، افزایش نرخ گواهی اسقاط هنوز در مرحله کارشناسی قرار دارد و اجرای آن به جمع‌بندی نهادهای مسئول و ابلاغ رسمی وابسته است.

افزایش هزینه یا تقویت انگیزه اسقاط؟

تعیین نرخ جدید گواهی اسقاط تنها موضوعی مرتبط با مراکز فعال در این حوزه نیست و می‌تواند بر بخش‌های دیگر زنجیره خودرو نیز اثر بگذارد. گواهی اسقاط یکی از الزامات مرتبط با فرآیند تولید و واردات خودرو است و تغییر قیمت آن می‌تواند هزینه تأمین گواهی برای خودروسازان و واردکنندگان را افزایش دهد. از این منظر، تصمیم‌گیری درباره نرخ جدید نیازمند در نظر گرفتن مجموعه‌ای از ملاحظات است؛ از هزینه فعالیت مراکز اسقاط و ارزش اقتصادی خودروهای فرسوده گرفته تا تأثیر احتمالی افزایش قیمت بر هزینه‌های تولید و واردات. با این حال، مسأله مهم‌تر، ایجاد انگیزه اقتصادی برای مالکان خودروهای فرسوده است. خروج خودروهای قدیمی از چرخه تردد زمانی شتاب می‌گیرد که مالکان نیز منفعت قابل قبولی از تحویل خودروهای خود به دست بیاورند. اگر مبلغ دریافتی فاصله زیادی با هزینه‌های جایگزینی و شرایط اقتصادی داشته باشد، طبیعی است که بخشی از مالکان ترجیح دهند همچنان از خودروهای قدیمی خود استفاده کنند. در نهایت، باید دید بررسی‌های وزارت صمت و سازمان حمایت به چه نتیجه‌ای می‌رسد و آیا پیشنهاد ۱۰۰ میلیون تومانی انجمن صنفی به نرخ نهایی گواهی اسقاط تبدیل خواهد شد یا خیر. تا آن زمان، افزایش قیمت همچنان در حد یک پیشنهاد باقی می‌ماند و قیمت ۶۰ میلیون تومانی مبنای محاسبات خواهد بود.

نسخه آفرودی آرمادا برای سال ۲۰۲۷ با نشان پاترول عرضه می‌شود

بازگشت متفاوت شاسی بلند ژاپنی



ترجمه

گروه خودرو

پس از نزدیک به ۶۰ سال، نام پاترول بار دیگر در بازار آمریکا دیده می‌شود؛ نامی که برای علاقه‌مندان خودروهای آفرودی در نقاط مختلف جهان، یادآور یکی از شناخته‌شده‌ترین شاسی بلندهای ژاپنی است. البته بازگشت این نام به آمریکا با یک اتفاق غیرمنتظره همراه شده است. نیسان قصد ندارد مدل جدیدی با نام پاترول معرفی کند، بلکه تصمیم گرفته نسخه آفرودی آرمادا را با این نشان روانه بازار کند.
به گزارش سایت motor1، خریداران آمریکایی نیسان که به دنبال یک شاسی بلند بزرگ با قابلیت‌های واقعی خارج از جاده بودند، سال‌ها انتخابی در اختیار داشتند که فاصله زیادی با پاترول عرضه‌شده در سایر بازارهای جهان داشت. آرمادا، دست‌کم در نسل‌های قبلی، بیشتر یک خودروی خانوادگی بزرگ برای استفاده روزمره بود تا یک آفرودر جدی. در مقابل، پاترول همواره به توانایی‌های فنی و استحکام خود در مسیرهای دشوار شناخته می‌شد.
این تفاوت با معرفی نسل سوم آرمادا و نسل هفتم پاترول تا حد زیادی از بین رفت. این دو خودرو اکنون از نظر ساختار کلی شباهت زیادی به یکدیگر دارند و تفاوت‌های آنها بیشتر به تنظیمات فنی، تجهیزات و جزئیات متناسب با بازارهای مختلف مربوط می‌شود. حالا نیسان می‌خواهد از این نزدیکی استفاده و نام پرافتخار پاترول را دوباره به مشتریان آمریکایی معرفی کند.

آرمادا لباس پاترول می‌پوشد

نیسان برای سال ۲۰۲۷ تصمیم گرفته نشان پاترول را روی نسخه PRO-4X آرمادا نصب کند؛ تیپی که در مقایسه با سایر نسخه‌ها، تجهیزات جدی‌تری برای رانندگی در مسیرهای ناهموار دارد. البته این تغییر صرفاً به تعویض نشان‌های روی بدنه محدود نمی‌شود و مشخصات فنی خودرو نیز تا حد زیادی با هویت آفرودی پاترول هماهنگ شده است.
این نسخه به قفل دیفرانسیل محور عقب، سیستم تعلیق تطبیقی، تایرهای مخصوص مسیرهای خارج از جاده و قلاب‌های مخصوص بازیابی خودرو مجهز است. همچنین سپر جلو بازطراحی شده تا زاویه ورود خودرو به مسیرهای شیب‌دار و موانع افزایش پیدا کند. این ویژگی اهمیت زیادی دارد، زیرا در خودروهای آفرودی، شکل و ارتفاع سپر جلو می‌تواند تعیین کند که خودرو تا چه اندازه بدون برخورد از یک مانع عبور کند.
نیسان، نشان پاترول را فقط برای تیپ PRO-4X در نظر گرفته است. قیمت این نسخه از ۸۱ هزار و ۲۶۵ دلار آغاز می‌شود و نکته مهم اینکه قفل دیفرانسیل عقب نیز تنها در همین تیپ ارائه شده است.
البته می‌توان به تصمیم نیسان برای محدودکردن این تجهیزات به یک نسخه مشخص انتقاد کرد. برای مثال، تیپ‌های SL و Platinum از نظر ارتفاع از سطح زمین حتی اندکی وضعیت بهتری دارند، اما به دلیل طراحی متفاوت سپر جلو، زاویه ورود آنها به اندازه PRO-4X مناسب نیست. به همین دلیل، ارائه قفل دیفرانسیل به‌عنوان یک گزینه سفارشی برای سایر تیپ‌ها نیز می‌توانست انتخاب منطقی‌تری باشد.

نامی با ۷۵ سال سابقه و خاطراتی از دهه ۶۰ میلادی

بازگشت پاترول به آمریکا اتفاق تازه‌ای در تاریخ این نام نیست، اما اولین بار پس از سال ۱۹۶۹ است که یک خودروی جدید با این نشان در بازار ایالات متحده عرضه می‌شود.
نیسان نزدیک به ۷۵ سال است که از نام پاترول برای شاسی بلندهای خود استفاده می‌کند، اما حضور این خودرو در آمریکا به دوره کوتاهی بین سال‌های ۱۹۶۲ تا ۱۹۶۹ محدود بود. در آن زمان، مدل دو در پاترول ۶۰ به بازار آمریکا راه پیدا کرد؛ خودرویی که علاوه بر قابلیت‌های آفرودی، جایگاه ویژه‌ای در تاریخ حضور نیسان در این کشور دارد.
نکته جالب اینکه پاترول ۶۰ اولین خودرویی بود که با نشان نیسان در آمریکا عرضه شد. پس از پایان حضور این مدل، نام نیسان برای چند دهه از بازار آمریکا فاصله گرفت و در اوایل دهه ۱۹۸۰، زمانی که برند داتسون به‌تدریج جای خود را به نیسان داد، این نام دوباره به شکل گسترده در بازار آمریکا مطرح شد.
اکنون نیسان قصد دارد از سابقه پاترول برای ایجاد ارتباط دوباره با خریداران آمریکایی استفاده کند. انتخاب PRO-4X برای این کار تصمیم قابل دفاعی به نظر می‌رسد؛ چراکه این نسخه از نظر تجهیزات و ظاهر، به انتظارات علاقه‌مندان آفرود نزدیک‌تر است.
با این حال، شاید بهتر بود نیسان در آینده نام پاترول را به‌تدریج به سایر نسخه‌های آرمادا نیز گسترش دهد. اگر تمام تیپ‌های این خودرو از سطح مشخصی از توانایی‌های خارج از جاده برخوردار باشند، استفاده از نام پاترول می‌تواند هویت یکپارچه‌تری برای خانواده آرمادا ایجاد کند. در این شرایط، خریداران می‌توانند نسخه‌های پایه را انتخاب کنند و در ادامه با نصب تایرهای مناسب‌تر و تجهیزات جانبی، قابلیت‌های آفرودی خودرو را افزایش دهند.
البته کسانی که از همان ابتدا به دنبال یک شاسی بلند آماده برای مسیرهای خاکی و دشوار هستند، می‌توانند مستقیماً سراغ PRO-4X بروند.

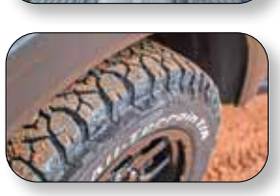
نیسمو هم برای پاترول برنامه دارد

ماجرای بازگشت پاترول به آمریکا به تجهیزات استاندارد کارخانه محدود نمی‌شود. بخش نیسمو نیز برای این شاسی بلند مجموعه‌ای از قطعات و لوازم جانبی در نظر گرفته که می‌تواند ظاهر و توانایی‌های آن را جذاب‌تر کند. در میان این تجهیزات، رینگ‌های اختصاصی Axis و تایرهای BFGoodrich بیش از سایر موارد جلب توجه می‌کنند. ترکیب این دو، ظاهر خودرو را به یک آفرودر جدی نزدیک‌تر می‌کند و در کنار آن، باربند سقفی نیسمو نیز با چراغ‌های روشنایی یکپارچه در قسمت جلو و طرفین عرضه می‌شود.
رکاب‌های محافظ جانبی نیسمو نیز از دیگر تجهیزات قابل سفارش هستند. این قطعات علاوه بر ایجاد ظاهری خشن‌تر، در مسیرهای سنگلاخی و هنگام عبور از موانع می‌توانند از بخش‌های جانبی بدنه محافظت کنند.
مزیت چنین مجموعه‌ای این است که خریدار می‌تواند بدون نیاز به تغییرات گسترده و غیراستاندارد، یک خودروی توانمند را با قطعات مورد تأیید نیسان به سطح بالاتری از آمادگی برای آفرود برساند. استفاده از تجهیزات اختصاصی یک برند معتبر نیز خیال مالک را از بابت هماهنگی قطعات با ساختار خودرو راحت‌تر می‌کند.
البته به نظر می‌رسد نیسان می‌توانست بخشی از این تجهیزات، بویژه ترکیب رینگ و تایر نیسمو، را از ابتدا به‌صورت استاندارد روی پاترول PRO-4X نصب کند. این مجموعه نه‌تنها ظاهر آرمادا را به شکل محسوسی بهبود می‌دهد، بلکه با هویت تازه‌ای که نیسان برای آن در نظر گرفته، هماهنگی بیشتری دارد.
در نهایت، بازگشت نام پاترول به بازار آمریکا را می‌توان اتفاقی مهم برای نیسان دانست. هرچند این بازگشت با یک مدل کاملاً مستقل همراه نیست، اما استفاده از نامی باسابقه روی نسخه‌ای با قابلیت‌های آفرودی واقعی، می‌تواند جایگاه آرمادا را در برابر رقبای بزرگ این بازار تقویت کند. حالا باید دید مشتریان آمریکایی تا چه اندازه از این بازگشت استقبال خواهند کرد.









تاریخچه شرکت‌ها

تاتا موتورز
کامیون‌ساز هندی که صاحب جگوار شد

از تولید لکوموتیو تا خودروهای مردمی هند

گروه خودرو

تاریخ تاتا موتورز، فقط روایت شکل‌گیری یک خودروساز نیست؛ داستان صنعتی شدن کشوری است که می‌خواست بخش مهمی از نیازهای حمل‌ونقل خود را در داخل تأمین کند. این شرکت از تولید خودروهای تجاری و کامیون آغاز کرد، به ساخت خودروهای سواری رسید و در ادامه با خرید دو برند بریتانیایی جگوار و لندرور، نامش را در بازار جهانی مطرح کرد. مسیری که تاتا طی کرد، از کارخانه‌های صنعتی هند تا بازارهای بزرگ خودرو در جهان امتداد دارد.

پیش از تولد تاتا موتورز

برای شناخت تاتا موتورز باید به تاریخ گروه تاتا بازگشت؛ مجموعه‌ای که جامستجی تاتا در سال ۱۸۶۸ بنیان گذاشت. این گروه فعالیت خود را در حوزه‌هایی مانند نساجی، فولاد و صنایع سنگین گسترش داد و به‌تدریج به یکی از مهم‌ترین مجموعه‌های اقتصادی هند تبدیل شد. ورود تاتا به صنعت خودرو در سال ۱۹۴۵ اتفاق افتاد؛ زمانی که شرکت تاتا انجینیرینگ اند لکوموتیو (TELCO) تأسیس شد. همان‌طور که از نامش پیداست، فعالیت اولیه این شرکت به ساخت لکوموتیو و تجهیزات مهندسی مربوط بود. اما نیاز هند به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و خودروهای باری، مسیر تازه‌ای پیش روی این مجموعه قرار داد. در سال ۱۹۵۴، تاتا با همکاری شرکت آلمانی دایملر-بنز تولید خودروهای تجاری را آغاز کرد. اولین کامیون‌های این همکاری در هند ساخته شدند و به‌تدریج تاتا را به یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای سنگین این کشور تبدیل کردند. این نقطه شروعی بود برای شرکتی که بعدها از کامیون‌سازی فراتر رفت و به تولید خودروهای سواری نیز وارد شد.

ورود به دنیای خودروهای سواری

تاتا تا سال ۱۹۹۱ تقریباً تمام تمرکز خود را بر خودروهای تجاری گذاشته بود، اما تغییرات اقتصادی هند و افزایش تقاضا برای خودروهای شخصی، مدیران شرکت را به فکر ورود به این بازار انداخت. اولین گام جدی در این مسیر با معرفی تاتا سیرا برداشته شد؛ شاسی بلندی که در سال ۱۹۹۱ به‌عنوان اولین خودروی سواری توسعه‌یافته در هند از سوی این شرکت معرفی شد.
پس از سیرا، مدل‌های استیت و سومو به بازار آمدند و در سال ۱۹۹۸ نوبت به سافاری رسید؛ خودرویی که در شکل‌گیری جایگاه تاتا در بازار شاسی بلندها نقش مهمی داشت. با این حال، مهم‌ترین اتفاق آن سال معرفی تاتا ایندیکا بود. این هاچ‌بک در نمایشگاه خودروی ژنو رونمایی شد و تاتا آن را اولین خودروی سواری کاملاً توسعه‌یافته در هند معرفی کرد.

از دوو تا جگوار و لندرور

اما معامله‌ای که نام تاتا را بیش از هر اتفاق دیگری در صنعت خودروی جهان مطرح کرد، خرید جگوار و لندرور از فورد در سال ۲۰۰۸ بود. این دو برند بریتانیایی که سابقه‌ای طولانی در تولید خودروهای لوکس و شاسی بلندهای آفرودی داشتند، با پرداخت حدود ۲.۳ میلیارد دلار به مالکیت تاتا درآمدند. این تصمیم در آن زمان با تردیدهایی همراه بود؛ بسیاری می‌پرسیدند شرکتی از هند که شهرت اصلی‌اش به کامیون و خودروهای اقتصادی مربوط می‌شد، چگونه می‌تواند دو نام باسابقه صنعت خودروی بریتانیا را مدیریت کند. با این حال، تاتا با حفظ هویت مستقل این دو برند، زمینه توسعه جهانی آنها را فراهم کرد.

نانو؛ رویای خودروی ارزان‌قیمت

یکی از متفاوت‌ترین پروژه‌های تاتا، ساخت خودرویی بود که بتواند هزینه مالکیت خودرو را برای خانواده‌های کم‌درآمد کاهش دهد. رتان تاتا، رئیس وقت گروه، ایده ساخت یک خودروی بسیار ارزان را دنبال می‌کرد؛ محصولی که خانواده‌های هندی را از استفاده همزمان چند نفر از موتورسیکلت بی‌نیاز کند. نتیجه این ایده در سال ۲۰۰۸ با نام تاتا نانو معرفی شد و عرضه آن از سال ۲۰۰۹ آغاز شد.
نانو در زمان معرفی با قیمت پایه حدود ۱۰۰ هزار روپیه، لقب ارزان‌ترین خودروی تولید انبوه جهان را به دست آورد. با این حال، قیمت پایین به‌تنهایی برای موفقیت کافی نبود. نگرانی‌های ایمنی، امکانات محدود، مشکلات تولید و تصویری که از این خودرو به‌عنوان وسیله‌ای ارزان‌قیمت شکل گرفته بود، مانع از استقبال گسترده خریداران شد. تولید نانو در نهایت در سال ۲۰۱۸ متوقف شد؛ پروژه‌ای که اگرچه از نظر تجاری به هدف خود نرسید، اما نشان داد تاتا حاضر است برای تغییر الگوی مالکیت خودرو در بازار هند، سراغ ایده‌های متفاوت برود. امروز تاتا موتورز یکی از مهم‌ترین خودروسازان هند در بخش خودروهای سواری و تجاری است و از کامیون و اتوبوس تا خودروهای برقی و شاسی بلند تولید می‌کند. این شرکت در کنار فعالیت‌های داخلی، از طریق مالکیت جگوار و لندرور نیز در صنعت خودروی جهان حضور دارد؛ مسیری که آن را از یک تولیدکننده لکوموتیو و کامیون در دهه ۱۹۴۰ به مجموعه‌ای بین‌المللی در صنعت خودرو رسانده است.

تاتا موتورز در ایران

تاتا موتورز در ایران به اندازه برندهایی مانند تویوتا، هیوندای یا کیا شناخته‌شده نیست و محصولات آن حضور گسترده‌ای در بازار کشور ندارند. با این حال، نام این خودروساز هندی در میان خودروهای تجاری و برخی مدل‌های سواری و شاسی بلند آن مطرح بوده است.

منبع: وب‌سایت رسمی تاتاموتورز