روزنامه امروز

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیرهنری: سمیرا هاشمی
ایمیل روزنامه: info@emrooz.today
وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir
لیتوگرافی و چاپ: ریحان

نشانی: بلوار نلسون ماندلا، بالاتر از بلوار اسفندیار
خیابان شهید سرلشگر سلطانی(سایه)، پلاک ۶
طبقه چهارم، واحد ۴۰۳
تلفن: ۸۸۳۴۶۴۶۴
سازمان شهرستان ها: ۴۴۰۱۹۸۰۷
توزیع: رسانه گستر کیهان

شنبه ۴ آذر ۱۴۰۲ / ۲۵ نوامبر ۲۰۲۳ / شماره ۱۴۰۴

بررسی تامین ارز خودروهای کارکرده در بانک مرکزی

وزیر صمت: به جای خودروسازی خودروبازی می‌کنیم

وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به این که فعالیت ۳۶ خودروساز در کشور خودروسازی نیست بلکه خودرو بازی است در مورد واردات خودروی کارکرده گفت: نگرانی برای تخصیص ارز در این زمینه وجود دارد، اما این موضوع رفع خواهد شد.

عباس علی آبادی وزیر صمت در نشست با مسئولین بسیج دانشجویی در دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: در مورد واردات خودروی کارکرده، نگرانی برای تخصیص ارز وجود دارد، اما این موضوع رفع خواهد شد، ممکن است واردات این خودروها باعث افزایش مطالبات ارزی شود که باید از ارزهای با منشا خارجی برای اینکار استفاده کرد و بانک مرکزی در حال بررسی موضوع است.

وی ادامه داد: ما به سمت خودروهای نسل جدید در حرکت هستیم، خودرو نباید دغدغه مردم باشد و باید به وفور تولید شود و مردم بتوانند خودشان از بین مدل‌های مختلف انتخاب کنند.۳۶ خودروساز داریم که به نظرم این کار خودروسازی نیست بلکه خودرو بازی است، چون مقیاس‌های تولید برای هیچکدام از آن‌ها محقق نشده است.

علی آبادی در پاسخ به سوالی مبنی بر تعیین تکلیف اتاق بازرگانی ایران گفت: برای اتاق بازرگانی در چارچوب سیاست‌های نظام تصمیم گیری شده و ما هم براساس قواعد عمل می کنیم.

وزیر صنعت، معدن و تجارت در پاسخ به سوالی در خصوص حادثه معدن طزره در دامغان و فوت ۶ معدنچی به علت قصور مدیران معدن و سابقه تخلفات تیم مدیریت این معدن، افزود: بعد از حادثه، من از این معدن بازدید کردم، کارگروهی در آنجا تشکیل شد و کمیته‌ای برای بررسی تعیین کردیم، تحلیل اول این بود که گاز متان جمع شده و با سایش حرکت یک لکوموتیو جرقه‌ای ایجاد شده که باعث انفجار شده است، معادن زغال سنگ حقوق دولتی ناچیزی دارند و معدن هم در اختیار وزارت رفاه است و خود ما هم مطالبه گر هستیم، فرایند رسیدگی در قوه قضاییه است و نمی‌توان تا حصول نتیجه، اظهار نظر کرد، من هم موضوع را دنبال می کنم تا به نتیجه برسد

وی در خصوص وضع تولید و عرضه خودرو در کشور گفت: زیرساخت خودروی برقی در کشور ما کاملا فراهم است، چون همه نقاط کشور برق دارد و ما در منطقه شرایط خوبی برای توسعه خودروهای برقی داریم، این اقدام هم از نظر اقتصادی و هم از نظر زیست محیطی کاملا در دنیا جا افتاده و مثلا در نروژ ۸۰ درصد خودروها برقی هستند یا در چین تمام حمل و نقل عمومی برقی است.

علی آبادی عنوان کرد: شارژرهای سریع می‌توانند در کمتر از ۱۵ دقیقه یک خودرو را شارژ کنند و ما در تهران ۷۰ شارژر نصب کردیم تا پایان امسال در کل کشور ۵ هزار شارژر ایرانی نصب خواهد شد.

وی گفت: کشته‌های حوادث رانندگی فقط بخاطر کیفیت خودرو نیست بلکه وضعیت جاده‌ها و فرهنگ رانندگی هم اثر گذار است، در خصوص کیفیت خودرو ما استانداردهای ۸۵ گانه نظیر روشنایی روز گذاشتیم که خیلی هم برای کشور ما کاربردی نیست، اما درباره استانداردهای مهم در ایمنی تکلیف کرده ایم که جدای از قیمت خودرو باید برای همه محصولات به صورت کامل و با کیفیت بالا، رعایت شود.

وزیر صمت در خصوص کمبود لاستیک تاکید کرد: ما هفته گذشته به اندازه نیاز ۳ ماه کشور لاستیک توزیع کردیم و به وفور لاستیک وجود دارد، اما تقاضای کاذب داشتیم و ذخیره در خانه‌ها انجام می‌شد. تعرفه لاستیک را اصلاح کردیم تا قاچاق کم شود و قیمت کارخانه را هم تغییر دادیم تا تولید افزایش یابد. وی در پاسخ به سوالی مبنی بر نحوه قیمت گذاری سیمان افزود: ۱۷ کارخانه سیمان در حال احداث داریم که صاحبان آن‌ها حاضر به تکمیل طرح‌ها نیستند، چون فروش سیمان چندان به صرفه نیست و کارنجات سیمان زیان ده هستند و سود چندانی ندارند، در صنعت لوازم خانگی هم تقاضا کاهش یافته و در آستانه زیان هستند، کشش بازار تعیین کننده قیمت است، سیاست من در همه صنایع، قیمت گذاری دستوری نیست و به بازار رقابتی اعتقاد دارم، اما تا رقابتی شدن بازار ناچار به قیمت‌های دستوری هستیم.

وزیر صمت گفت: بزرگترین چالش کشور صادرات مواد خام است و مطالبه خود من هم قبل از وزیر شدن همین بود، این موضوعات را بارها مطرح کرده ام، نگاه امروز من خام فروشی نیست، اما در اجرا، مسائلی وجود دارد، گاهی وقتی می گوییم خام فروشی نکنید پاسخ می دهند که الان به نقدینگی نیاز داریم و زمان برای تبدیل به محصول نداریم، اما باید تحمل کرد و بدنبال تولید پول سریع نباشیم.

کدام خودرو بیشتر از همه ارزان شد؟

طبق این گزارش قیمت KMC T۸ کرمان‌موتور پیش از قیمت‌گذاری جدید محصولات خودروسازان دو میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان بوده که پس از اصلاح قیمت‌ها در اردیبهشت امسال، روند نزولی به خود گرفت؛ به طوری که طبق بررسی‌های وزارت صمت قیمت این خودرو هم اکنون به یک میلیارد و ۳۳۵ میلیون تومان رسیده است؛ براساس این گزارش این خودرو بیشترین کاهش قیمت را تجربه کرده است.

براساس گزارشی که اخیراً وزارت صنعت، معدن و تجارت منتشر کرده، اعلام شده که افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو در اواخر اردیبهشت‌ماه توسط مرجع قیمت‌گذار، زمینه کاهش قیمت‌ها در بازار را فراهم کرده است.

معاونت صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت، گزارشی از کاهش خودروهای پرتیراژ در بازار خودروی کشور ارائه کرده که آن را نتیجه اصلاح قیمت خودروها در فروردین ماه امسال (پس از نزدیک به یک ماه و نیم ثابت ماندن قیمت کارخانه‌ای محصولات) دانسته است.

در گزارش معاونت حمل‌ونقل وزارت صمت در تحلیل بازار خودروها تاکید شده است که کاهش محسوس قیمت‌ها در بازار خودرو کشور، همراه با رشد قیمت کارخانه‌ای محصولات خودروسازان در اردیبهشت ماه توسط شورای رقابت رقم خورده و قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی از زمان اصلاح قیمت کارخانه‌ای توسط شورای رقابت در اردیبهشت ماه امسال با افت محسوسی در بازار مواجه شده است.

براساس این گزارش، خودروهای تولید داخل از ابتدای سال گذشته در بازار حدود ۵۲ درصد و قیمت خودروهای مونتاژی حدود ۳۵ درصد افزایش قیمت داشته است اما روند بازار خودرو از ۲۱ فروردین ماه امسال (از زمان رشد قیمت خودرو به تصمیم شورای رقابت) شکل دیگری به خود گرفت؛ به‌گونه‌ای که طبق جدول قیمتی که این معاونت وزارت صمت منتشر کرده است، در مدت مذکور بهای خودروهای مونتاژی ۳۱.۵ درصد و قیمت محصولات داخلی ۲۱.۳ درصد کاهش را ثبت کرده است. براساس آنچه که در گزارش وزارت صمت آمده است، قیمت ۱۸ خودروی داخلی و مونتاژی در دو بازه زمانی از ابتدای سال ۱۴۰۱ تاکنون و همچنین از زمان افزایش قیمت خودرو توسط شورای رقابت (۲۹ فروردین ماه امسال) تاکنون بررسی شده است.

طبق این گزارش قیمت KMC T۸ کرمان‌موتور پیش از قیمت‌گذاری جدید محصولات خودروسازان دو میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان بوده که پس از اصلاح قیمت‌ها در اردیبهشت امسال، روند نزولی به خود گرفت؛ به طوری که طبق بررسی‌های وزارت صمت قیمت این خودرو هم اکنون به یک میلیارد و ۳۳۵ میلیون تومان رسیده است؛ براساس این گزارش این خودرو بیشترین کاهش قیمت را تجربه کرده است. لاماری ایما گروه صنعتی آرین موتور دیگر خودرویی است که بعد از KMC T۸ بیشترین افت قیمت را تجربه کرده و در بازه زمانی مذکور از دو میلیارد و ۵۴۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۶۱۵ میلیون تومان رسیده است محاسبات حاکی از کاهش ۳۶ درصدی قیمت این خودرو است. همچنین دیگنیتی پرایم گروه خودروسازی بهمن‌موتور، از دو میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان به یک میلیارد و ۵۹۳ میلیون تومان رسیده و افت ۳۵ درصدی قیمت را نشان می‌دهد. خودروهای داخلی اما تقریبا کمتر از محصولات مونتاژی افت قیمت را تجربه کرده‌اند؛ بیشترین کاهش قیمت در محصولات دو خودروساز بزرگ کشور، مربوط به پژو ۲۰۷ پانوراما‌ی دنده‌ای است که بهای آن از ۸۸۲ میلیون به ۶۵۴ میلیون تومان رسیده است و بدین ترتیب افت ۲۶ درصدی را تجربه کرده است. پس از انتشار گزارش معاونت صنایع حمل‌ونقل وزارت صمت، سپهر دادجوی توکلی –سخنگوی شورای رقابت– در حساب کاربری خود در توییتر نوشت: گزارش وزارت صمت از تاثیر مصوبات شورای رقابت در بازار خودرو؛ این گزارش مفصلی است از معاونت حمل‌ونقل. هدف نخست دستورالعمل تعادل عرضه و تقاضا در است بوده است؛ بنظر می‌رسد گام نخست علیرغم تمام هجمه‌ها در بازار تاثیر داشته است.»

از دی ماه خودرو گران می‌شود

اردیبهشت سال قبل بود که وزیر صمت از تصویب کلیات واردات خودرو در هیئت دولت خبر داد. در ابتدا شاید تصور میشد بالاخره انحصار بازار از خودروسازان داخلی برداشته خواهد شد و از آن پس قیمت‌ها نیز فروکش خواهد کرد.

اما از آن زمان این اقدام صرفا در حد اخبار جسته و گریخته از روند واردات باقی مانده و پیشرفت چشمگیری در انجام آن صورت نگرفته است. در این بین کاهش قیمتی هم که در بازار خودرو مشاهده شد به نظر می‌رسد ناشی از رکودی است که از ابتدای سال بر همه بازارها حاکم شده و عملا تقاضایی در بازار وجود نداردادا چرا واردات خودرو تا این اندازه به درازا کشیده است؟ «مسیح فرزانه» کارشناس بازار خودرو دلیل آن را کمبود منابع ارزی می‌داند که با وجود نیاز بازار به کالاهای اساسی، چون شیرخشک و گندم و دارو، خودرو را در خارج از نوبت قرار داده و دست کم مقدار محدودی در اختیارش گذاشته است. طبیعی هم هست به دلیل اینکه کشور در تشنگی ارزی به سر می‌برد واردات خودرو در ابتدا یک خوشبینی غیرواقعی برای برخی از مصرف کنندگان ایجاد کرده بود که آن هم از سوی مسوولان به ویژه نمایندگان مجلس تقویت می‌شد در صورتی که یکی از وزنه‌های بسیار سنگینی که به پای واردات خودرو بسته شده عدم تخصیص ارز مورد نیاز است. یعنی عملا آن مقدار وجود ندارد و اولویت‌هایی بالاتر از خودرو در کشور وجود دارد به ویژه در بحث دارو و شیر خشک و گندم. این‌ها سبب شده که کار واردات با محدودیت انجام شود.

ریسک بالای واردات خودرو برای بخش خصوصی

به گفته این کارشناس صنعت خودرو اتفاق دیگری که باید در نظر گرفت این است که تمام شرکت‌هایی که جدیدا در حوزه واردات خودرو اقدام کردند قریب به اتفاقشان شرکت‌های تازه و نوپا هستند و در این پروسه تجربه کمی دارند. اما به طور کلی به دلیل شرایط پیچیده و گنگ اقتصادی حتی شرکت‌ها هنوز ریسک واردات خودرو را نپذیرفتند. طبیعی هم هست، چون همه سرمایه گذار خصوصی هستند. اگر در مورد بخش خصوصی واردات بخواهیم نگاه کنیم، این ریسک را هنوز برنداشتند که ما برویم حتی اگر ارز آن تامین هست ما برویم در حجم بالاتر خودرو وارد کنیم، مثلا شرکتی که تویوتا کرولا را وارد کرده طبق شنیده‌های من، محدود است و حدودا صد دستگاه وارد کرده اند؛ و عملا سازمان حمایت هم در این سری واردات آنقدر نظارت شدیدی می کند که عملا همان تعداد محدود را هم باید از طریق سامانه بفروشند.

این سیاست‌گذاری نامشخص واردات شرکت‌ها را با چالش مواجه می کند که حتی اگر ارز لازم در حالت خوشبینانه در اختیارشان قرار بگیرد، در این وادی پا نمی گذارند، چون درصد ریسکشان را بالا می برد.

پیش‌بینی قیمت خودرو تا شب عید

فعالان خودرو مانند دیگر بازارها از رکود حاکم بر بازار و نبود تقاضا گلایه دارند. اما با نزدیک شدن به بازار شب عید این بازار چه روندی را طی خواهد کرد؟ به گفته مسیح فرزانه پیش بینی می‌شود امسال هم طبق روالی سنتی، بازار شب عید را خواهیم داشت و تقاضاهایی شکل می گیرد، اما با توجه به رکود شدیدی که در بازار ایجاد کرده اند، اصلا با شب عید سال‌های گذشته قابل قیاس نخواهد بود. دلیل مهم آن شرایط تورمی و کاهش قدرت خرید است که شمار افراد خریدار واقعی در بازار خودرو را کاهش داده است. این رکود ممکن است تا اردیبهشت سال آینده هم ادامه دار باشد و علاوه بر آن همزمان با افزایش قیمت نیز مواجه شود. او با اشاره به قیمت خودروهای وارداتی که از شهریور ماه در مقاطع کوتاه افزایش ۶ درصد ۱۰ درصد و ۱۵ درصدی را تجربه کرده‌اند می‌افزاید: از دو هفته پیش تاکنون تمام خودروهای وارداتی در بازار با افزایش قیمت مواجه شده‌اند، یعنی تقریبا از کف ۴۰، ۵۰ میلیون در نظر بگیرید تا بعضا روی مدل‌های لوکس که به یک میلیارد هم می‌رسد. این افزایش قیمت مجددا قابل پیش بینی است و حداقل از دی ماه به دلیل افزایش نرخ تورم می‌توان آن را حس کرد.

فقط ۴۰ نفر می‌توانند این خودرو را بخرند!

به لطف قیمت بسیار بالای ۴,۴ میلیون دلاری و تولید محدود ۴۰ دستگاهی، تعداد کمی از مردم این شانس را خواهند داشت که پشت فرمان یک بوگاتی بولاید بشینند. اما لوکس‌ترین برند سوپراسپرت‌ساز جهان به تازگی مجموعه‌ای از تصاویر جدید منتشر کرده که حداقل به ما که میلیاردر نیستیم کمک می کند تصور کنیم که نشستن در صندلی فیبر کربنی بولاید چه حسی دارد.

اگرچه بولاید بر اساس پلتفرم شیرون ساخته شده است، اما در داخل بسیار متفاوت به نظر می‌رسد، چرا که به شدت از دنیای موتوراسپرت‌ها الهام گرفته است، علی رغم اینکه بوگاتی در آنجا حضوری ندارد!

این فرمان، یک فرمان X شکل باورنکردنی است که طراحی آن شبیه به آنچه در مسابقات استقامتی دیده می‌شود، است. پشت آن یک مجموعه ابزار مستطیلی شامل سه صفحه نمایش دیجیتال مربعی شکل وجود دارد که اطلاعاتی مانند زمان دور زدن و نیروهای G را نشان می‌دهد که در یک قاب قرار گرفته‌اند. دو جفت لوله اگزوز در دو طرف کنسول، در واقع دود موتور ۸ لیتری W۱۶ با قدرت ۱۵۷۸ اسب بخار (۱۶۰۰ اسب بخار) را وارد کابین نمی کنند؛ بلکه هوای خنکی از یک سیستم کنترل تهویه مطبوع جمع و جور که شما را در مسیر هوشیار نگه می‌دارد از آن بیرون می‌اید. بدنه مونوکوک کربن آن جدید است و طوری طراحی شده که پاشنه‌های راننده بسیار بالاتر از شیرون قرار می گیرند و موقعیتی را برای رانندگی به ارمغان می‌آورند که راننده لمان آن را تشخیص می‌دهد. صندلی‌هایی که می‌توان آن‌ها را با روکش‌های چرم، جیر یا آلکانتارا پوشاند، در جای خود ثابت هستند و رانندگان با حرکت دادن پدال‌ها موقعیت عالی خود را پیدا می کنند.

هیوندای و تویوتا در دبی نصف قیمت فروخته می‌شوند!

سازمان حمایت و شورای رقابت قیمت قطعی مبادی ورودی چند مدل از خودروهای وارداتی را اعلام کرده‌اند که بر این اساس قیمت مصرف کننده این خودروها با افزودن هزینه‌های پس از ترخیص استخراج می‌شود، اما همین قیمت‌های پایه مطرح شده، با توجه به وعده دولت برای واردات خودروهای اقتصادی حاشیه‌ساز بوده است.

چهارمین دور عرضه خودروهای وارداتی در سامانه یکپارچه تخصیص خودرو، ۳۰ آبان‌ماه به پایان رسید و بخشی دیگر از متقاضیانی که اسفند پارسال در نخستین مرحله عرضه خودروهای وارداتی ثبت نام کرده بودند، انتخاب‌های خود را از میان ۸ مدل خودرو عرضه شده مشخص کردند از ۱۸ مهرماه تاکنون در مجموع ۱۹ مدل خودرو خارجی طی ۴ نوبت در سامانه یکپارچه عرضه شده تا ۳۱ هزار متقاضی واجد شرایط، خودروهای انتخابی خود را مشخص کنند، اما از آغاز عرضه اولین خودروهای وارداتی، موضوع قیمتگذاری این محصولات بحث‌برانگیز شده است. سازمان حمایت و شورای رقابت قیمت قطعی مبادی ورودی چند مدل از خودروهای وارداتی را اعلام کرده‌اند که بر این اساس قیمت مصرف کننده این خودروها با افزودن هزینه‌های پس از ترخیص استخراج می‌شود اما همین قیمت‌های پایه مطرح شده‌اند، یعنی تقریبا از کف ۴۰، ۵۰ میلیون در نظر بگیرید تا بعضا روی مدل‌های لوکس که به یک میلیارد هم می‌رسد. این افزایش قیمت مجددا قابل پیش بینی است و حداقل از دی ماه به دلیل افزایش نرخ تورم می‌توان آن را حس کرد.

۱۲ بار افزایش قیمت برای این خودروها

آپشن‌های جدید خودرو چقدر برای مشتری آب خورد؟

وزیر صنعت، معدن و تجارت اعلام کرده است که خودروسازان مطلقاً و طبق قانون حق ندارند خریداران را مجبور به خرید اجباری محصول خود کنند و باید بر اساس قرارداد در سامانه یکپارچه عمل کنند.

بازار خودرو یکی از مهمترین بخش‌های اقتصادی هر کشور است. در این بازار، خودروهای جدید یا دست دوم به فروش می‌رسند. انواع خودروهای مختلفی از جمله اتومبیل، موتورسیکلت، وانت، کامیون، اتوبوس و انواع دیگر در این بازار قابل دسترس هستند. بازار خودرو به‌طور معمول توسط شرکت‌های خودروسازی، نمایندگان فروش و بازاریابان خودروها، فروشگاه‌های خودروهای دست دوم و افراد حقیقی که خودرو خود را به فروش می گذارند، تشکیل شده است. در این بازار عموماً مشتریان می‌توانند از انتخاب مدل، مشخصات فنی، قیمت و شرایط فروش مناسب برای خودرو خود استفاده کنند.

این صحبت عباس علی‌آبادی در حالی است که طی چند وقت اخیر، خودروسازان، خریداران را مجبور به خرید اجباری محصول خود کردند. در حقیقت خودروسازان و مونتاژکاران مردم را در منگنه می گذارند تا بتوانند خودروهایی را که به بهانه‌های افزودن آپشن، استانداردهای ۸۵گانه، تغییر یک چراغ و... گران شده است به جای محصولات قبلی خود بفروشند. به همین دلیل ثبت نام کنندگان خودرو مجبور هستند برای آنکه صاحب خودرو شوند، بهای بیشتری پرداخت کنند.

بیش از ۱۲ بار افزایش قیمت

در نیمه اول امسال که بیش از ۱۲ بار قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی افزایش پیدا کرد، مردم به‌شدت دچار مشکل شدند. خودروسازان و مونتاژکاران، ثبت نام‌کنندگان خودرو را تحت فشار قرار می‌دادند که باید وجه خود را متناسب با قیمت‌های جدید، تکمیل کنند در غیر این‌صورت برای تحویل خودرو قدیمی باید معطل بمانند و حتی عنوان می‌کردند که خودرو قدیمی، شماره‌گذاری نخواهد شد و لذا در پرداخت وجه بیشتر، برای خریداران اجبار می‌گذاشتند.

حال با صحبت وزیر صنعت، معدن و تجارت، خیلی از ابهام‌ها برطرف می‌شود و خودروسازان و مونتاژکاران هم نمی‌توانند در نیمه دوم امسال قانون را نادیده بگیرند. از همین رو هر تغییری که خودروها چه به دلیل آپشن، استاندارد، بدنه و... داشته باشند، مشمول ثبت نام کنندگان سامانه یکپارچه نخواهد شد و خودروسازان مکلف هستند خودروهای ثبت‌نامی را با همان قیمت اعلامی (زمان ثبت نام) به مردم عرضه کنند.

فرصت‌طلبی خودروسازان و مونتاژکاران

طی چند ماه گذشته، تعداد زیادی از ثبت‌نام کنندگان خودرو به دلیل فرصت‌جویی خودروسازان و مونتاژکاران، دچار نقصان مالی شدند و قطعاً نمی‌توانند پول پرداخت شده خود را پس بگیرند چرا که به اجبار قرارداد آنها، تغییر کرده است. ثبت نام‌کنندگان برای آنکه سریع‌تر بتوانند خودرو خود را تحویل بگیرند، پذیرفتند که نوع خودروشان با آپشن‌های جدید تغییر پیدا کند.

آپشن دو تا سه میلیونی تومانی به خودرو اضافه شد، اما قیمت خودروها حداقل ۲۰ میلیون تومان گران شد و مهم‌تر آنکه شورای رقابت بر این زیاده خواهی خودروسازان و مونتاژکاران، مهر تأییدزد.

منتظر محصول مشترک ایران خودرو و سایپا باشیم؟

سورپرایز گران قیمت سایپا برای مشتریان

تولید آزمایشی شاهین پلاس با موتور TU۵ پلاس ظاهراً در گروه خودروسازی سایپا آغاز شد.

خودرو شاهین یکی از خودروهای ساخت داخلی ایران است که توسط شرکت سایپا تولید می‌شود. شاهین دارای طراحی جذاب و خطوط دینامیک است که باعث شده است تا این خودرو در بین خودروهای ساخت داخلی محبوبیت بالایی داشته باشد. سایپا از ماه‌ها قبل برنامه داشت تا این محصول خود را با موتور ME۱۶ به بازار ارائه کند. اما تولید آزمایشی شاهین پلاس با موتور TU۵ پلاس حاکی از این است که نمونه‌های ابتدایی این خودرو با موتور ایران خودرو به‌دست مشتریان می‌رسد. پیش از معرفی شاهین پلاس با موتور TU۵ پلاس باید کمی به عقب‌تر برگردیم. ماه‌ها قبل اعلام شد که موتور این محصول سایپا را مگاموتور تولید خواهد کرد. این موتور که ME۱۶ نام داشت، در واقع همان TU۵ پلاس ایران خودرو است، اما سایپا باور دارد که موتور ME۱۶ مگاموتور بهتر از نمونه ایران خودرو است. چراکه به باور این خودروساز داخلی، نقشه موتور ME۱۶ مستقیماً توسط سایپا از سیتروئن دریافت شد اما ایران خودرو با مهندسی معکوس به نقشه موتور TU۵ پلاس دست یافته است. سایپا طبق توافقی که با ایران خودرو داشت، تصمیم گرفت که خود موتور TU۵ پلاس را تولید نکند. در واقع قرار بود که این موتور، مستقیماً از ایران خودرو خریداری شود و در زیر درب موتور شاهین پلاس قرار گیرد اما گویا پس از انعقاد این قرارداد همکاری، مگاموتور قصد داشت تا با استفاده از طرح و نقشه موتور TU۵ پلاس، موتور ME۱۶ را تولید کند. پس از اطلاع ایران خودرو از چنین تصمیمی، ظاهراً این دو خودروساز برای همکاری با یکدیگر به توافق نرسیدند و با هزینه کمتری، استفاده از برق شهری منازل را برای پیماش خود برنامه ریزی کند.

معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا افزود: البته بر اساس استاندارد جهانی در استفاده از شارژ پرتابل یا همراه باید سیستم ارت منازل کاملا برقرار باشد تا از برق گرفتی از طریق خودرو یا شارژ جلوگیری شود.

دمشقی ادامه داد: جریان شارژرهای همراه، پایین‌تر و خطر برق گرفتگی در مقایسه با شارژرهایی که توان بالاتری دارند کمتر است البته در شارژرهای دیواری که در ساختمان‌ها نصب می‌شود حتما باید ارت ساختمان وصل باشد.وی گفت: فراتر از این الزام، در ساختمان‌هایی که شارژ برقی خودرو نصب می‌شود باید کنترل‌های جداگانه‌ای نصب شود تا برق مورد نیاز، تامین شود. دمشقی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه، اگر مصرف برق شارژ دیواری خودرو که در پارکینگ ساختمان نصب شده از برق مشاع باشد، در صورتیکه که ساکنی خودروی برقی نداشته باشد برق مشاع مصرفی چطور محاسبه می‌شود افزود: از طریق نرم افزار، مدیر ساختمان قادر به تشخیص میزان مصرف برق شارژر خودرو و سایر مصارف برق مشاع است ضمن اینکه می‌توان به صورت جداگانه، اطلاعات مصرف برق مشاع را به همه ساکنان ساختمان پیامک کرد.

معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا گفت: در آینده باید برای ساختمان‌هایی که شارژ برقی دیواری نصب می‌شود کنتور جداگانه‌ای در نظر گرفته شود

دمشقی با اشاره به اینکه نخستین جایگاه شارژ خودرو و موتورسیکلت برقی کشور سال ۱۳۹۸ توسط گروه مپنا در برج میلاد به بهره برداری رسید افزود: ایستگاه شارژ برقی برج میلاد، دارای دو خط تأمین توان شارژ برای خودرو و موتورسیکلت است که در خط یک، شارژ سریع و شارژ کند نصب شده و در خط دو شارژ موتور سیکلت قرار دارد.

وی اضافه کرد: بر اساس برنامه‌ریزی‌ها تا پایان سال آینده، ۵ هزار دستگاه شارژ خودرو، طبق طرح‌های مطالعاتی دقیق در شهر تهران ایجاد خواهد شد، اخیرا هم ۱۵ جایگاه شارژ خودروی برقی در تهران به بهره برداری رسیده که ۷۳ دستگاه شارژ سریع و کُند در آن جانمایی شده است. دمشقی گفت: از نظر تولیدی، بسترها برای رفع نیاز خودروهای برقی فراهم است، اما با گسترش خودروهای برقی، باید بسترهای تولیدی افزایش یابد ضمن اینکه هم اکنون دغدغه ایی در این حوزه وجود ندارد.وی با اشاره به زیر ساخت‌های مورد نیاز ایجاد جایگاه‌های شارژ خودرو افزود: بخشی از زیر ساختها، مربوط به برق است، که باید میزان خودروهای برقی مشخص شود و بخشی از زیرساخت‌ها مربوط به کاربری خودروها، بخشی به فرهنگ سازی و بخشی هم مربوط به حوزه اطلاعات و مخابرات است.

دمشقی به مسئله کمبود برق در کشور که دغدغه اکثر مردم است اشاره کرد و گفت: ۲۰۰ ساعت در سال، ساعت پیک مصرف برق کشور است که در این ساعت با کمبود برق مواجه هستیم. معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا افزود: خوشبختانه در دنیا، خودروی برقی یا برقی سازی ارتباط زیادی با دیجیتال سازی دارد، یعنی همزمان که خودروی برقی در حال گسترش است باید بسترهای ارتباطی و نرم افزاری آن هم گسترش یابد.

دمشقی ادامه داد: اگر بحث نرم افزاری گسترش یابد و همه شارژها به مرکز پایش وزارت نیرو وصل شود، در چنین شرایطی به راحتی می‌توان الگوی مصرف مردم را اصلاح کرد وی گفت: به این ترتیب که خودروهای سنگین در شب و تاکسی‌های برقی در طول روز شارژ شوند و مردم عادی هم به سمت شارژ با برنامه ریزی، سوق داده شوند یعنی مردم در طول روز با برنامه ریزی، خودروهای خود را در اولین فرصتی که وجود دارد با توان پایین شارژ کنند، در این روش خودروهای عادی همیشه در حالت شارژ مناسب قرار می گیرد ضمن اینکه مشکل کمبود برق هم نخواهیم داشت.

دمشقی افزود: بعید است برای ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار خودروی سواری و یا ۱۰۰۰ اتوبوس برقی، نیاز به زیر ساخت تولید داشته باشیم، البته در برخی از معابر و خیابان‌های شهر تهران در توزیع برق، مشکلاتی وجود دارد که باید کار تحقیقاتی و مطالعاتی انجام شود.

وی گفت: اگر برنامه ریزی درستی داشته باشیم و برای مردم فرهنگ سازی شود، تا الگوهای مصرف شان را اصلاح کنند و اگر بسترهای نرم افزاری برای ارتباطات خودرو و شارژ با مراکز پایین برقرار شود همانطور که در اروپا و چین اتفاق افتاده، مردم نباید دغدغه کمبود برق داشته باشند. دمشقی ادامه داد: چنانچه الگو و مصرف برق خودروهای برقی مانند مصرف بنزین در خودروهای بنزینی باشد حتما دچار مشکل خواهیم شد.

وی گفت: با اشاره به اینکه چند نوع شارژ خودرو در دنیا وجود دارد گفت: یکسری از شارژها به اسم شارژ تماسی، ارتباطی یا پلاگین مطرح هستند که باید کانکتور را به خودرو وصل کرد؛ برخی از شارژها هم، بدون تماس که اصطلاحا به آن‌ها شارژ وایرلس گفته می‌شود و بر پارکینگ‌ها نصب می‌شود هنوز در ایران مطرح نیست.

معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا ادامه داد: همه شارژرها که از نوع اتصالی باشند (یعنی از توان ۳ کیلووات تا توان ۶۰۰ کیلووات که اصطلاحا شارژ فوق سریع نام دارند. در ایران اتوبوس‌های برقی و یا خودروهایی که بتوانند توان دریافت این شارژ را داشته باشند) در ایران طراحی، ساخته و حتی استانداردهای بین المللی آن هم گرفته شده است؛ بنابراین مشکلی به لحاظ فناوری برای توسعه زیرساخت‌های شارژ خودرو در کشور وجود ندارد.

طراحی و ساخت انواع شارژر خودروهای برقی در ایران

معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا گفت: همه شارژرها که از نوع اتصالی باشند در ایران طراحی، ساخته و حتی استانداردهای بین المللی آن هم گرفته شده است.

آقای عادل دمشقی درباره زمان شارژ سریع مناسب برای خودرو، ۲۰ تا ۴۵ دقیقه و زمان شارژ کُند ۴ تا ۵ ساعت است و راننده با توجه به پیماش و با استفاده از نرم افزار می‌تواند زمان حضور خود را در ایستگاه برنامه ریزی کند. معاون مدیر عامل در کسب و کار برقی سازی مپنا گفت: میزان برق مصرفی برای شارژ یکبار خودروی برقی، معادل میزان برق مصرفی کولر گازی است که در شبانه روز روشن است. وی ادامه داد: درون هر خودروی برقی، یک شارژر برقی قرار گرفته، تا راننده در جاهای مختلف، بتواند با جریان خیلی پایین برق، خودروی خود را شارژ کند که البته الزاماتی در حوزه برق در نظر گرفته شده است، همچنین دارندگان خودروی برقی، می‌توانند یک دستگاه شارژ دیواری در پارکینگ ساختمان نصب کنند و بر اساس نرم افزار و برنامه ریزی، خودروی خود را شارژ کنند که البته باید ساختمان مسکونی الزامات آن را داشته باشد.

دمشقی گفت: فارغ از ایستگاه‌های شارژ عمومی، دو شارژر در خودرو قرار دارد تا راننده از آن‌ها در جاهای مختلف استفاد کند راننده می‌تواند با برنامه ریزی درست زمانی، حتی از ایستگاه‌های شارژ سریع استفاده

پژو وانت به بازار آمد!

پژو لندترک وانت سایز متوسطی است که پژو برای تنوع بیشتر بخشیدن به محصولاتش روانه بازار کرد. این وانت با طراحی عضلانی محصول همکاری پژو با کمپانی چینی چانگان است.

شاید در ایران با شنیدن نام وانت پژو ناخودآگاه یاد آریسان بیافتیم. البته آریسان به جز نمای پژو پارس نشان دیگری از پژو ندارد اما وانت دیگری وجود دارد که توسط کمپانی پژو طراحی و ساخته شده است. پژو لندترک وانت سایز متوسطی است که پژو برای تنوع بیشتر بخشیدن به محصولاتش روانه بازار کرد. این وانت با طراحی عضلانی محصول همکاری پژو با کمپانی چینی چانگان است. این وانت بخش عمده طراحی بدنه و کابینش را از وانت کایسین اف ۷۰ کمپانی چانگان به ارث برده است. شگفت اینکه این ماشین در اروپا به جز لوکزاین فروخته نمی‌شود و بازار اصلی آن آمریکای جنوبی و آفریقا است. لندترک به صورت رسمی در سال ۲۰۲۰ توسط پژو معرفی شد. ماشینی که بر اساس ادعای کمپانی سازنده برای اطمینان از قابلیت‌های آف‌رود، دوام و کارایی ماشین بیش از ۲ میلیون کیلومتر آزمایش را پشت سر گذاشته است. وانت پژو به صورت تک کابین، دو کابین و با موتورهای دیزل و بنزینی متنوع به بازار عرضه شد. لندترک از قدرت یدک کشیدن ۳ و نیم تن برخوردار است و بسته به نوع موتور تا بیش از یک تن بار حمل می کند. مدل‌های پایه این ماشین به صورت دیفرانسیل عقب عرضه می‌شوند اما می‌توان سیستم چهار چرخ متحرک را نیز برای آن سفارش داد. چیدمان صندلی‌های آن نیز قابلیت جا دادن تا شش نفر در طرح سه در سه دارد.

تصویر روز

جشنواره برگریزان هگمتانه در همدان

عکس: ایمان حامی خواه