

<div> <div>اخبار صنعت</div> <div> </div> </div>	
<p>سه‌شنبه ۲۰ فروردین ۱۳۹۸ ۹ آوریل ۲۰۱۹ ۲۰ شعبان ۱۴۴۰ شماره ۱۱۴۲ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان</p>	
<p>روزنامه اقتصادی صبح ایران</p> <p>صاحب امتیاز: ناهدی‌طاهر خانی</p> <p>مدیر مسئول: حجت محمدزاده</p> <p>سردبیر: امیر نیک‌رویان</p>	<p>توزیع مشترکین: رسانه گستر جم</p> <p>نشانی دفتر مرکزی: تهران جمالزاده شمالی - نبش زند</p> <p>پلاک ۲۶۰ واحد۴</p> <p>تلفن: ۶۶۹۳۹۲۷</p> <p>چاپ: ریخان</p>
<p>نشانی سایت روزنامه: www.akhbareсанat.ir</p> <p>نشانی پست الکترونیک: info@akhbareсанat.ir</p> <p>نشانی روزنامه در فضای مجازی: @akhbareсанatnews</p>	
<p>❖ میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه</p>	

مشتریان می توانند زودتر از موعد جیب گلدیاتور را بخرند!

جیب گلدیاتور ۲۰۲۰ در ماه می به فروش خواهد رسید اما طرفداران آفرود که می خواهند اولین مشتریان این پیکاپ باشند می توانند نسخه مخصوص Launch ادیشن این خودرو را پیش خرید کنند.این نسخه مخصوص تنها ۴۱۹۰ دستگاه تولید خواهد داشت و تنها در ایالات متحده عرضه می شود.
شاید این تعداد برنامه ریزی شده برای تولید این نسخه مخصوص غیر عادی به نظر برسد اما منطقی پشت انتخاب آن قرار دارد. این میزان یادبودی برای کد منطقه Toledo اوهایو است که در آن گلدیاتور و جیب رنگار موتنازی می شوند.این مدل های Launch ادیشن علاوه بر نشان آلومینیومی منحصر به فرد روی در صندوق عقب که اعداد ۱: از ۴۱۹۰ را نشان می دهد، دارای عناصر دیگری نیز هستند که آن ها را از گلدیاتور اصلی متمایز می کند. این مدل ها از رنگ های مشکی نیمه براق ۱۷ اینچی با تایرهای ۳۳ اینچی Falken بهره می برند. گزینه های رنگ موجود برای

اخبار

همکاری فیات کرایسلر و پژوسیتروئن برای توسعه وسایل نقلیه الکتریکی

بعد از انتشار خبری مبنی بر احتمال همکاری گروه خودروسازی پژو سیتروئن با فیات کرایسلر، سخنگوی این شرکت رسماً این همکاری را تایید کرد.چند هفته گذشته خبری با این موضوع در رسانه ها منتشر شد که شرکت خودروسازی «پژوسیتروئن» به دنبال گسترش فعالیت خود بوده و قصد دارد همکاری خود را با یکی از دو کمپانی خودروسازی «جگوار لندروور» و یا «فیات کرایسلر» آغاز کند، تا اینکه بالاخره روز گذشته اعلام شد که پژوسیتروئن با گروه خودروسازی فیات کرایسلر برای توسعه وسایل نقلیه تمام الکتریکی همکاری خواهد کرد، هرچند هنوز همکاری آنان قطعی نشده و همچنان در حال مذاکره هستند. همکاری دو کمپانی بزرگ خودروسازی برای ساخت وسایل نقلیه تمام الکتریکی بسیار بهتر از تلاش ها و سرمایه گذاری هنگفت یک خودروساز بزرگ خواهد بود و به همین دلیل است که کمپانی خودروسازی «پژوسیتروئن» بجای اینکه به تنهایی سرمایه گذاری کند، به دنبال یک همکار بزرگ و معتبر برای توسعه وسایل نقلیه تمام الکتریکی می گردد و چه گزینه ای بهتر از کمپانی خودروسازی «فیات کرایسلر» که آن هم از نبود یک وسیله نقلیه تمام الکتریکی درست و حسابی رنج می برد و حالا کاشت بذر همکاری برای توسعه وسایل نقلیه تمام الکتریکی می تواند یک محصول نهایی مرغوب برای هر دو خودروساز بزرگ جهانی باشد.

چشم انداز صنعت موتورسیکلت در سال ۹۸

با بسته شدن پرونده تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری در آخرین روزهای سال ۹۵ و جایگزینی موتورسیکلت‌های انژکتوری، صنعت موتورسیکلت در سال ۹۶ و ۹۷ وارد فاز جدیدی در تولید شد. صنعت موتورسیکلت ایران نه فقط سال گذشته، بلکه در دو سه سال اخیر بار مشکلاتی را بر دوش می کشد که به گفته فعالان این صنعت بخش زیادی از آن ناشی از تصمیمات بدون برنامه ریزی دولت است توقف کاربراتوری ها در سال ۹۶ و تاکید بر تولید موتورهای انژکتوری به طور حتم یکی از همین تصمیماتی است که در شرایطی اجرایی شد که هنوز زیر ساخت تولید موتورهای انژکتوری در کشور فراهم نشده بود.

البته این گونه تصمیمات صرفا به توقف تولید کاربراتوری ها ختم نشد و با آغاز سال ۹۷ و خبر توقف شماره گذاری موتورهای با استاندارد یورو۳ نیز بار سنگین دیگری را بر دوش تولیدکنندگان این صنعت گذاشته شد پس از آن بود که این اقدام دولت مورد اعتراض تولیدکنندگان موتورسیکلت قرار گرفت و منجر به ارائه درخواستی از سوی تولیدکنندگان شد تا فرصتی برای ارتقاء استانداردها کشف کنند، در جریان طرح درخواست تولیدکنندگان موتورسیکلت بود که در خبرها اعلام شد دولت با درخواست تولید کنندگان موتورسیکلت مبنی بر ارائه فرصت ۱۰ ماهه تا ابتدای دی‌ماه سال‌جاری به منظور تولید موتورسیکلت‌هایی با استاندارد یورو ۴ و شماره‌گذاری مجدد موتورسیکلت‌ها با استاندارد یورو ۳ تا آن زمان را موافقت کرده است این در حالی است یکی از فعالان این صنعت در تیرماه سال گذشته در گفت و گویی اعلام کرد تا کنون هیچ موتورسیکلتی شماره گذاری نشده است.

توقف چند ماهه شماره گذاری موتورسیکلت های یورو۳ تمام مسائل و چالش های صنعت موتورسیکلت در سال ۹۷ نیست بلکه در طول یک سال گذشته در پی تغییر شرایط اقتصادی و افزایش بی سابقه قیمت ارز و قیمت ۳ برابری مواد اولیه داخلی شرایط به نحوی در این صنعت تغییر کرد که صنعت موتورسیکلت به کلی در معرض از بین رفتن قرار گرفت و تولید به کمتر از ۱۰ درصد در سال ۹۷ رسید به طوری که در ۹ ماهه اول سال گذشته تولید موتورسازان به حدود ۶۰ هزار دستگاه رسید البته در همین حال افت تقاضا و تاثیر نرخ دلار در سال ۹۷ موجب افزایش نزدیک به ۶۰ درصدی قیمت موتورسیکلت شد و این مساله مشکلاتی را برای قشر آسیب پذیر جامعه به بار آورد و عملا خریداران دیگر تمایلی به خرید یا به تعویض و جایگزینی با موتورهای جدید نداشتند.به دنبال این چالش ها مصوبه بعدی دولت در الزام تولیدکنندگان موتورسیکلت به اسقاط موج دوم توقف تولید و شماره گذاری در کارخانجات موتورسیکلت سازی را در نیمه دوم سال ۹۷ رقم زد به طوری که فشار های وارده در خصوص این مصوبه و توقف ۶ ماهه شماره گذاری موجب شد تا در سال گذشته بیش از ۱۵ کارخانه موتورسیکلت سازی برای همیشه از خط تولید حذف شوند.

پس از این اتفاقات بود که به درخواست انجمن تولیدکنندگان موتورسیکلت و خواست وزارت صنعت در خصوص حذف ماده ۱۱ آیین‌نامه ماده ۲ قانون هوای پاک در مورد اسقاط موتورسیکلت های کاربراتوری، این پیشنهاد با وجود برخی مخالفت ها مورد موافقت هیات وزیران قرار گرفت و اسفند ۹۸ اجرای این مصوبه به تعویق افتاد. هر چند در آخرین روزهای سال گذشته خبری از موافقت برخی از تولیدکنندگان با یکی از بانک های عامل در پرداخت تسهیلات در طرح جایگزینی موتورهای فرسوده منتشر شد و اعلام شد موتورسازان در صورت قرارداد بانک ها می توانند زودتر از فرصت یک ساله دولت مصوبه قانون هوای پاک را اجرایی کنند.علاوه بر این در سال ۹۷ و به دنبال مصوبات کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، وزرات صنعت ملزم گردید تا طی یک سال اخیر در حوزه تولید و توسعه موتورسیکلت‌های برقی وارد عمل شود بر اساس مصوبه قانون هوای پاک موتورسیکلت سازان باید ۱۰ درصد از تولیداتشان را به موتورهای برقی اختصاص دهند دادند در حالی که به گفته دبیر کارگروه کاهش آلودگی هوای وزارت صنعت تا ماههای پایانی سال ۹۷ اقدامی برای اجرای مصوبه دولت مبنی بر تولید و توسعه موتورسیکلت‌های برقی انجام نداد.سال ۹۷ صنعت موتورسیکلت ایران جدای از مشکلات بین المللی و مسائل خود تحریمی با موضوع ارتقاء و اجبار به استانداردهای روز دنیا و مصوباتی مواجه شد که عملا در پرتگاه نابودی قرار گرفت و باید دید در سال ۹۸ که سال رونق تولید نام گذاری شده است اوضاع تولید در این صنعت به چه نحو رقم خواهد خورد و آیا همکاری دولت در تمویق اجرای مصوبه اسقاط و همکاری بانک ها در پرداخت تسهیلات میتواند بازار راکد در این صنعت را رونق بخشدبه و رشد تولید و توان موتورسازان ارتقاء دهد.

<div> <div>اخبار صنعت</div> <div> </div> </div>	
<p>سه‌شنبه ۲۰ فروردین ۱۳۹۸ ۹ آوریل ۲۰۱۹ ۲۰ شعبان ۱۴۴۰ شماره ۱۱۴۲ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان</p>	
<p>روزنامه اقتصادی صبح ایران</p> <p>صاحب امتیاز: ناهدی‌طاهر خانی</p> <p>مدیر مسئول: حجت محمدزاده</p> <p>سردبیر: امیر نیک‌رویان</p>	<p>توزیع مشترکین: رسانه گستر جم</p> <p>نشانی دفتر مرکزی: تهران جمالزاده شمالی - نبش زند</p> <p>پلاک ۲۶۰ واحد۴</p> <p>تلفن: ۶۶۹۳۹۲۷</p> <p>چاپ: ریخان</p>
<p>نشانی سایت روزنامه: www.akhbareсанat.ir</p> <p>نشانی پست الکترونیک: info@akhbareсанat.ir</p> <p>نشانی روزنامه در فضای مجازی: @akhbareсанatnews</p>	
<p>❖ میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه</p>	

این مدل ها مشکی، سفید، نقره ای متالیک، قرمز و گرانتیتی متالیک کریستالی است. سقف سخت و گلگیرهای این خودرو نیز در همین رنگ ها ارائه می شوند.در کابین این مدل، سرنشینان روی صندلی هایی با روکش چرم مشکی و دوخت فرمز قرار می گیرند. یک سیستم صوتی ۹ بلندگوی Alpine به همراه ورودی بدون سوچ، دوربین و طیف وسیعی از تجهیزات کمک راننده از جمله کروز کنترل و کمک پارک عقب نیز در این مدل ها ارائه می شوند.گلدیاتور Launch ادیشن اختصاصا از موتور ۳٫۶ لیتری Pentastar ۷۶ فیات کرایسلر بهره می برد که قدرت ۲۸۵ اسب بخار و گشتاور ۲۶۰ فوت پوند تولید می کند. این موتور به گیربکس دستی شش سرعته یا اتوماتیک هشت سرعته متصل می شود.این مدل مخصوص با قیمت ۶۳۳۱۰ دلار به اضافه ۱۴۹۵ دلار هزینه تحویل به فروش می رسد.

ورود بازار خودرو به مدار جدید قیمتی؛

بازار ۹۸ با رکود و تثبیت قیمت خودرو استارت خورد



معاملات خودرو داغ شود هر چند به گفته رئیس اتحادیه نمایشگاه داران، نمی توان به طور معمول در اردیبهشت ماه بازار پر رونقی را شاهد بود و همچون جریان هر ساله در دومین ماه سال بازار خودرو نیز با افت تقاضا همراه خواهد بود مگر آنکه جریان عرضه شرکتها و بازار ارز شاهد اتفاقات و رویه جدیدی باشد. به گفته سعید مومتمنی با عرضه خودروهای مدل ۹۸، بازار خودروهای مدل ۹۷ نیز با افت قیمت روبرو خواهد شد و چنانچه فروش و عرضه خودروسازان همچون آخرین ماه سال ۹۷ ادامه یابد اختلاف قیمت جدیدی در بازار خودروهای داخلی شاهد نخواهیم بود و با تحویل

فولکس واگن پاسات، پر فروش‌ترین خودروی سایز متوسط جهان شناخته و معرفی شد.

شرکت فولکس واگن آلمان که بزرگترین خودروساز در قاره اروپا به شمار می‌رود و سهم قابل توجهی از فروش خودرو در انواع مختلف در بسیاری از کشورهای جهان را به خود اختصاص داده است، حالا به تازگی اعلام کرده است که خودروی پاسات، پرفروش‌ترین و محبوب‌ترین خودروی سایز متوسط جهان شناخته شده است به گونه‌ای که گفته می‌شود این شرکت ۳۰ میلیون دستگاه خودروی پاسات را به مرحله تولید و عرضه به بازارهای جهانی رسانده است.

نائب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی:

با آزادسازی واردات خودرو به مردم حق انتخاب بدهیم



خود بایستد و جذابیت بازار خود را حفظ کند رقابت ایجاد شود.

نائب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی افزود: اینکه خودروسازی کشور حالت انحصاری پیدا کرده است یا به دلیل دخالت و انحصارطلبی دولت بوده و یا یک گروه خاص، انحصار طلبی نموده و صنعت خودرو را به این شکل درآورده اند وگرنه باید یک فضای باز را برای خودرو متصور بود و از حالت انحصاری خارج شد.

نماینده مردم شیراز افزود: امروزه حتی در کشورهای بسیار متمنن و پیشرفته و توسعه یافته نیز به این شکل نیست که خودروسازان قصد داشته باشند به شکل منحصر به فرد یک خودرو را تولید کنند و فقط بگویند ما می خواهیم استقلال پیدا کنیم، این یک امر بی ارزش شده و نخ نما است، آنها از هرجایی که مناسب تر باشد ممکن است قطعه را تهیه و خودرو را بسازند.

رضایی افزود: ما می توانستیم صنعت خودرو را با صنعت خودروسازان جهانی مرتبط کنیم و به کمک آنها به مزایایی از لحاظ کیفیت و شرایط آب و هوایی و داخلی دست یابیم و متناظر با وضعیت موجود خود، صنعت خودرو را تغییر دهیم تا رشد پیدا کند. یک پیکره بیمار رشد نمی کند مگر اینکه میدان و فضایی برای آن ایجاد شود و یک انرژی جنبشی در آن به وجود آوریم تا موجب به حرکت درآمدن و تحرک آن شود. باید جاذبه هایی از بیرون و داخل به وجود آید تا صنعت خودرو به سمت این جاذبه ها به حرکت درآید و ضمن ایجاد یک کنش خوب در جامعه، موجب پیشرفت صنعت شویم.

نائب رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی افزود: هیچ اشکالی ندارد که ضمن حمایت از صنعت خودرو اعلام کنیم که حمایت، با یک سری از شرایط انجام می شود، یعنی دست به حمایت مطلق زنیم، مثلا اعلام کنیم که اگر خودروسازان طی ۲ سال



👉 خانه شهید مدرس عکس: سالیبا شهریاری/اخبار صنعت

دوکلمه خبر

احتمال بازگشت ثبات به بازار خودرو با حضور برندهای جدید

پس از اعمال تحریم‌های اقتصادی آمریکا علیه ایران، خودروسازان اروپایی به سرعت صنعت و بازار خودرو کشور را ترک کردند. به دنبال آن حضور خودروسازان ژاپنی، کره‌ای و چینی نیز در این عرصه به شدت کمرنگ شد. در عین حال به واسطه مشکلات خارجی که به خصوص در زمینه تبادلات بین‌المللی مالی به وجود آمد و برخی چالش‌های داخلی،تولید خودروسازان نیز در سال گذشته به شدت کاهش یافت. مجموعه این عوامل موجب برهم خوردن تعادل در بازار شد. این موضوع حددس و گمان‌ها درمورد احتمال حضور برندهای خارجی جدید را که بیشتر خودروسازان اروپای شرقی هستند، تقویت کرد.

یک فعال قطعه‌سازی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» در خصوص دلایل و احتمال حضور برندهای جدید و ورود دیگر خودروسازان خارجی به بازار کشور، اظهار کرد: «در بازار خودرو داخل کشور شاهدیم که ماه‌ها است میزان عرضه و تقاضا با یکدیگر هماهنگ نیست و تعادلی میان این دو وجود ندارد. به عبارتی در این مدت عرضه نسبت‌به تقاضا بسیار پایین بوده است».

حسین شمسایی با اشاره به این‌که این وضعیت باعث ایجاد بازار سیاه برای خودرو شده است، گفت: «به این ترتیب می‌توان گفت هرچه شرکت‌ها و عرضه‌کنندگان جدید وارد شده و در بازار فعال شوند، مسلما امکان بازگشت ثبات به بازار بیشتر خواهد شد».

طی یکی، دو ماه آخر سال ۱۳۹۷ اخبار و حواشی زیادی درمورد احتمال حضور یک خودروساز روس در عرصه خودرو کشور مطرح شد.

شمسایی در این رابطه با اشاره به این‌که صنعت خودرو روسیه چندان پیشرفته و به‌روز نیست، تاکید کرد: «با وجود این باید گفت به‌عنوان یک برند جدید، حضور خودروساز این کشور در ایران، با توجه به وضعیت موجود در بازار، چندان خالی از لطف هم نخواهد بود و شاید بتواند تا حدی بازار داخل را متعادل کند».

وی در پاسخ به این سوال که اگر قرار باشد خودروهای روسی به‌جای واردات از موزعات، در ایران تولید شود، آیا پتانسیل تامین نیازهای در بخش قطعه‌سازی وجود دارد یا خیر، تصریح کرد: «شکبه ساخت قطعات خودرو در ایران، زنجیره بسیار قدرتمندی دارد. اگر قرار باشد خودرویی مانند لادا در ایران تولید شود، این موضوع حتی می‌تواند به تقویت این زنجیره کمک کند».

شمسایی در بخش دیگری از اظهارات خود به توضیح این مطلب که از ابتدای پیروزی انقلاب تا امروز همواره این شعار در صنعت خودرو داده می‌شود که نباید مونتاژکار باشیم، بلکه باید انتقال تکنولوژی صورت گیرد، خاطرنشان کرد: «باید توجه داشته باشیم که انتقال تکنولوژی فقط از یک راه امکان‌پذیر است و آن هم ایجاد جوینت‌ونچر با شرکت‌های معتبر و پیشرفته دنیا است. با تولید و فعالیت تحت لیسانس، تکنولوژی و فناوری منتقل نخواهد شد.»

این فعال قطعه‌سازی با بیان این‌که این مسیری است که چینی‌ها هم طی کرده‌اند، گفت: «با این روش چینی‌ها امروز از قدرتمندترین تولیدکنندگان قطعات در دنیا محسوب می‌شوند. آن‌ها سال‌ها پیش درهای کشورشان را به روی خودروسازان و قطعه‌سازان دنیا گشودند تا ضمن انتقال سرمایه، امکان همکاری‌شان با فعالان صنعت خودرو چین فراهم شود. ما نیز می‌توانیم این روش را به عنوان الگو در کشور استفاده کنیم.»

شمسایی این روش را سریع‌ترین و مطمئن‌ترین راه حل عنوان کرد و افزود: «ما هم باید همکاری مشترک با شرکت‌های خارجی داشته باشیم تا به این ترتیب امکان انتقال تکنولوژی روز دنیا به کشور فراهم شود. البته نباید فراموش کرد در دوره برجام بسیاری از شرکت‌های خارجی، خود تمایل به حضور و همکاری با فعالان صنعت خودرو کشور ماداشتند. مذاکرات با بعضی از شرکت‌ها در جریان بود و همکاری با برخی از آن‌ها نیز آغاز شده بود که متأسفانه به دلیل بازگشت دوباره تحریم‌ها، این روند متوقف شد.»