

# اخبار کسب و‌کار

<p>چهارشنبه ۱۵ اسفند ۱۴۰۳ ۵ مارس ۲۰۲۵ ۴ رمضان ۱۴۴۶ شماره ۲۵۵۲ ۴ صفحه ۵۰۰۰ تومان</p>		
روزنامه سراسری اقتصادی صبح ایران صاحب امتیاز و مدیر مسئول: <b>ناهدیا طاهر خانی</b> سردبیر: <b>امیر نیک‌رویان</b>	نشانی دفتر مرکزی: <b>تهران جمالزاده شمالی - نبش زند پلاک ۲۶۰ واحد ۶۶۹۲۹۲۲۷</b> تلفن: <b>۶۶۹۲۹۲۲۷</b> لیتوگرافی و چاپ: <b>مصمیم</b> تلفن: <b>۶۵۵۸۶۸۰۱</b> توزیع و امور مشترکین: <b>رسانه گستر کیهان-نشر گستر</b>	نشانی سایت روزنامه: <b>www.akhbaresanat.ir</b> نشانی پست الکترونیک: <b>info@akhbaresanat.ir</b> نشانی روزنامه در فضای مجازی: <b>@akhbaresanatnews</b>
<b>میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه</b>		

## روباتاکسی می‌تواند فرم فاکتورهای بیشتری را دریافت کند

آیا این می‌تواند مفهوم رپو و ن یا چیز دیگری باشد؟ در طول ارائه، او اشاره کرد که تسلا خودروهای دیگری برای «آینده» دارد که می‌تواند «چند سنافر» را جایجا کند.

این، همراه با نظرات قبلی رئیس روابط سرمایه گذار تسلا، می‌تواند به

این نکته اشاره کند که تسلا ممکن است فاکتورهای روباتاکسی دیگری در آستین خود داشته باشد.

جاه طلبی‌های روباتاکسی تسلا در حال حاضر سهم آن را افزایش داده است. سرمایه‌گذاران از وعده‌های تسلا برای ارائه یک پلتفرم خودمختاری تجاری عصبانی هستند و همه چیز با اولین خودروی اختصاصی آن شروع می‌شود؛ سایبرکب.

«استلا لی»، معاون اجرایی شرکت خودروسازی «بی‌وای‌دی» (BYD)، اظهار کرد که غول خودروهای برقی چینی، ساخت کارخانه سوم در اروپا را مورد بررسی قرار داده است. یکی از سخنگویان شرکت خودروسازی «بی‌وای‌دی» گفت که این طرح ها در این مرحله، صرفاً حدس و گمان است و تصمیمات اتخاذ شده، در آینده به مرحله اجرا در خواهد آمد و از بیان محل‌های احتمالی مورد نظر برای کارخانه جدید

## غول خودروهای برقی چینی در اروپا کارخانه می‌زند

اعضای هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو در نامه‌ای خطاب به رئیس جمهور ضمن اشاره به انتقاد وی در زمان مناظرات انتخاباتی در خصوص تفاوت سطح درآمد مردم و قیمت خودروهای وارداتی که خرید آن‌ها را به آرزو تبدیل کرده، تعرفه ۱۰۰ درصدی وضع شده برای واردات خودرو در سال آینده را کابوس توصیف کرده و خواستار این شده‌اند تا موج گرانی قابل توجه خودروهای خارجی و توقف واردات خودروهای هیبرید و برقی دامن‌گیر صنعت خودرو نشده، چاره‌اندیشی شود.

دوازدهم اسفند ماه اعضای هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ایران در نامه‌ای خطاب به مسعود پزشکیان، نسبت به افزایش غیرقابل تصور قیمت خودروهای خارجی در کشور با توجه به عوارض تعیین شده برای سال ۱۴۰۴ یا حتی توقف واردات خودروهای هیبریدی و برقی هشدار داده و تاکید دارند که قطعاً افزایش قیمت خودروهای وارداتی، قیمت خودروهای داخلی را هم تحت تاثیر قرار خواهد داد.

در متن این نامه که به امضای هادی سلیمانی ملکان،

اجتناب کرد. انتظار می‌رود که در یک و نیم تا دو سال آینده، تصمیم گیری درباره ادامه این طرح، انجام شود. این اطلاعات در مصاحبه‌ای با نشریه آلمانی اتومبیل وچ (Automobilwoche) در روز دوشنبه ارائه شد. «بی‌وای‌دی»، بزرگترین تولیدکننده خودروهای برقی در سراسر جهان است، اما بیشتر محصولات خود را در چین به فروش می‌رساند. این شرکت خودروسازی، در حال

**نامه انجمن واردکنندگان خودرو به پزشکیان:**

# جلوی افزایش قیمت در سال آینده را بگیرید



ناصر اسفنجی، کورشمرد سلوک، مصطفی خدری و فرساد رضایی به عنوان اعضای هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ایران رسیده، آمده است:

«عطف به گالیه آن ارجمند گرانمایه در مناظره‌های انتخاباتی مبنی بر اینکه:

«به مردمی که حقوق ۱۰۰ الی ۳۰۰ دلاری می‌دهیم، ماشین را با قیمت ۱۰۰ هزار دلار می فروشیم؛ آن‌ها خواب



**آبشار یخی در کَجُور نوشهر عکس: غلام‌رضا شمس ناتری**

ساخت یک کارخانه در مجارستان و دیگری در ترکیه است که به اتفاق، ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ هزار خودرو را خواهند داشت. سازندگان خودروهای برقی چینی، برای راه‌اندازی کارخانه‌های محلی در اروپا، به دومین بازار بزرگ خودروهای الکتریکی پس از چین، هجوم می‌آورند، زیرا تعرفه‌های اعمال شده در اکتبر گذشته، هزینه واردات خودروهای الکتریکی ساخت چین به این بازار را افزایش داده است.

### دوکلمه خبر

**خودروی چینی هست، قطعه نیست**
رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو با بیان اینکه پشتیبانی لازم برای تأمین قطعات خودروهای چینی در بازار وجود ندارد، گفت: به نوعی شرکت چینی فقط خودرو به مردم فروخته است اما در بخش تأمین قطعات برنامه منسجمی ندارد.

در سال‌های اخیر، با افزایش محبوبیت خودروهای چینی در بازار ایران، کمبود و گرانی قطعات یدکی این خودروها به یک مشکل جدی برای مصرف‌کنندگان و تعمیرکاران تبدیل شده است. به نظر می‌رسد یکی از دلایل کمبود و گرانی لوازم یدکی خودروهای چینی، سودجویی و انحصارطلبی شرکت‌های مونتاژ خودروهای چینی است. از آنجا که تنها شرکت‌های مونتاژ این خودروها می‌توانند به‌شکل قانونی قطعات یدکی اصلی چینی را ارائه کنند، می‌توانند تاثیر زیادی بر قیمت نهایی داشته باشند.

از طرف دیگر، به‌نظر می‌رسد برخی از این شرکت‌های ایرانی تمایل زیادی برای پشتیبانی و ارائه قطعات یدکی ندارند و در مقابل از همه قطعات وارداتی برای مونتاژ خودرو استفاده می‌کنند. آن‌ها سود بیشتری از فروش خودرو در مقابل فروش قطعات یدکی آن می‌برند و به‌همین دلیل نیز بیشتر در این حوزه سرمایه‌گذاری می‌کنند.

علاوه بر این یک‌موضوع مهم دیگری مطرح است که سیاست شرکت‌های چینی بر ارائه خودرو با قیمت پایین و ارائه قطعات یدکی آن با قیمت بالا است. به عبارتی با این سیاست افراد زیادی با توجه به قیمت مناسب خودروهای چینی، متقاضی خرید آن شوند؛ اما در عمل، این قیمت کم، با پرداختی که برای قطعات یدکی گران‌قیمت انجام می‌شود، جبران می‌گردد.

در همین زمینه علیرضا نیک‌آیین رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو تهران به دغدغه مردم برای تأمین قطعات یدکی خودرو اشاره می‌کند و به تسنیم می‌گوید: در بخش خودروهای داخلی تأمین قطعات مشکل چندانی ندارد اما چالش جدی ما کیفیت قطعات است که این موضوع باعث شده مردم در استفاده از خودروها هر روز با مشکلات متعددی روبرو شوند.

وی با بیان اینکه برنامه‌ریزی و پشتیبانی لازم برای تأمین قطعات خودروهای چینی در بازار وجود ندارد، افزود: به نوع شرکت چینی فقط خودرو به مردم فروخته است اما در بخش تأمین قطعات برنامه منسجمی ندارد ما امروز به صورت شناور در تأمین قطعات یدکی خودروهای چینی از جمله لوازم برقی و سنسور خودرو مشکل داریم.

رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو با تاکید بر اینکه در حال حاضر قیمت برخی از لوازم یدکی خودروهای چینی با توجه به تنوع بسیار رقم‌های بالایی دارد، تصریح کرد: در این میان حضور قطعات تقلبی هم بر حجم مشکلات مصرف‌کنندگان اضافه کرده است. در این میان اجرای کدهای شناسه کالا می‌تواند نقش موثری را در جلوگیری از ورود کالاهای قاچاق به کشور داشته باشد.

به‌نظر می‌رسد حل مشکل کمبود و گرانی لوازم یدکی خودروهای چینی، نیاز به تغییرات چندجانبه و سیاست‌های دولت دارد. از یک سو لازم است مونتاژکنندگان قطعات خودروهای چینی به ارائه قطعات باکیفیت و اصلی، آن هم به‌میزان کافی ملزم شوند. از طرف دیگر تغییر در اختصاص‌دهی ارز نیز می‌تواند مشکل را تا حد زیادی حل کند. البته نمی‌توان تاثیر مثبت قیمت بالای ارز را بر افزایش قیمت قطعات یدکی خودروهای چینی نادیده گرفت. افزایش قیمت ارز، در چند سال اخیر سبب شده است که قیمت قطعات یدکی خودروهای چینی نیز تا حد زیادی افزایش یافته و برای مصرف‌کننده نهایی مشکل ایجاد کند.

این ماشین‌ها را هم نمی‌بینند ... مردم چه گناهی کرده‌اند که ما با آن‌ها این کار را می‌کنیم؟ چرخه را بسته‌ایم.» آنچه که این روزها مصرف‌کنندگان و فعالان حوزه خودرو را به شدت تحت تحیر قرار داده است، مقررۀ تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو اعم از برقی و هیبرید تا بنزینی، بر خلاف بیانات انتخاباتی شماس‌ت.

این انتظار از آن ریاست وجود داشت تا مردم بتوانند با قیمت مناسب‌تری از خودرو وارداتی استفاده کنند؛ اما تبصره (۱) لایحه بودجه سال ۱۴۰۴ با وضع تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو خارجی کابوسی شد در خواب خوش دل‌بستگان دل‌باخته به همت آن برادر شریف.
»

در ادامه این نامه تاکید شده است که تقاضا دارد تا موج گرانی غیر قابل تصور قیمت خودرو وارداتی و توقف واردات خودروهای هیبرید و برقی به کشور گریبان بازار خودرو را نرگفته است، دستور دهید چاره‌ای اندیشیده شود؛ ضمن اینکه می‌دانیم افزایش قیمت خودروهای وارداتی، قطعاً منجر به افزایش قیمت بازار در همه بخش‌ها و از جمله خودروهای تولیدی خواهد شد.



با، بنا بر اعلام پلیس راهور تهران بزرگ از ۱۱ بهمن ماه موتورسیکلت‌ها جهت تردد در محدوده بازار تهران(منطقه ۱۲) باید دارای معاینه فنی باشند و موتورسیکلت های فاقد معاینه فنی در صورت تردد در این محدوده توسط پلیس اعمال قانون خواهند شد.

میرزایی قمی با اشاره به این موضوع که شهر تهران از بضاعت ۱۱ خط ثابت و ۳ خط سیار معاینه فنی موتورسیکلت برخوردار است، گفت:خطوط معاینه فنی موتورسیکلت همانند خطوط معاینه فنی خودروها در سطح مناطق شهرداری دارای پراکندگی بسیار مناسبی است و موتورسواران به سهولت تقریباً در هر منطقه به این خدمات دسترسی دارند. ضمن اینکه واحدهای سیار معاینه فنی با اتمام طرح ارشادی از محدوده منطقه ۱۲ جمع آوری و جهت استفاده موتورسواران به مراکز معاینه فنی ثابت منتقل شده است.

وی در پایان خاطر نشان کرد: الزامات قانونی معاینه فنی دوره ای موتورسیکلت‌ها دقیقاً مانند خودروها بوده و موتورسیکلت‌ها شخصی مشمول بایستی سالانه یک مرتبه نسبت به اخذ گواهی معاینه فنی اقدام نمایند. ضمن اینکه براساس قانون هوای پاک موتورسیکلت های نو از زمان تولید به مدت چهارسال از انجام معاینه فنی معاف هستند.

### تولید مدل پر فروش هوندا به آمریکا منتقل شد

هوندا (Honda) برای اجتناب از تعرفه‌های احتمالی بر روی یکی از پر فروش‌ترین مدل‌های خودروی این شرکت خودروسازی، قصد دارد تا نسل بعدی خودروی هیبریدی سیویک را به جای مکزیک، در ایالت ایندیانای آمریکا تولید کند. این تغییر نشان می‌دهد که چگونه تولیدکنندگان تلاش می‌کنند با تعرفه‌های ۲۵ درصدی مورد نظر دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا بر کالاهای وارداتی از مکزیک و کانادا سازگار شوند. در حالی که چندین خودروساز، درباره این تعرفه‌ها ابراز نگرانی کرده‌اند، این اقدام هوندا، اولین اقدام قطعی یک شرکت بزرگ خودروسازی ژاپنی است.سه فرد مطلع از موضوع، اظهار کردند که در ابتدا، دومین خودروساز بزرگ ژاپن قصد داشت نسل بعدی سیویک را در شهر «گوآناخواتو» مکزیک تولید کند. یکی از این منابع آگاه گفت: مکزیک به این دلیل انتخاب شد که تولید این خودرو در ایندیانا و کانادا، به دلیل افزایش هزینه‌ها سخت بود. یکی دیگر از این افراد افزود: در حال حاضر، این شرکت، قصد دارد مدل جدید سیویک را از ماه می ۲۰۲۸، در ایالت ایندیانا تولید کند و انتظار می‌رود تولید سالانه آن، حدود ۲۱۰ هزار دستگاه باشد.به گفته یک فرد مطلع دیگر، اگر تولید هوندا در ایندیانا کمتر از تقاضا باشد، این شرکت، واردات از کشورهایی را مد نظر قرار می‌دهد که تحت تعرفه قرار نگرفته‌اند. مکزیک مدت‌هاست که قطب تولید کم‌هزینه برای خودروسازان ژاپنی و دیگر خودروسازان جهانی بوده است. هوندا حدود ۸۰ درصد از تولیدات مکزیکی خود را به آمریکا که دومین بازار بزرگ خودروی جهان پس از چین است، صادر می‌کند.«شینجی آئویاما»، معاون اجرایی جهانی هوندا، در نوامبر هشدار داده بود که اگر آمریکا، تعرفه‌های دائمی بر خودروهای وارداتی اعمال کند، هوندا باید به فکر تغییر تولید باشد. هوندا در سال گذشته، حدود ۱.۴ میلیون خودرو و کامیون در آمریکا به فروش رساند. داده‌های این شرکت نشان می‌دهد که فروش سیویک در آمریکا، سال گذشته، به دلیل مقرون به صرفه بودن آن، ۲۱ درصد افزایش یافته است.