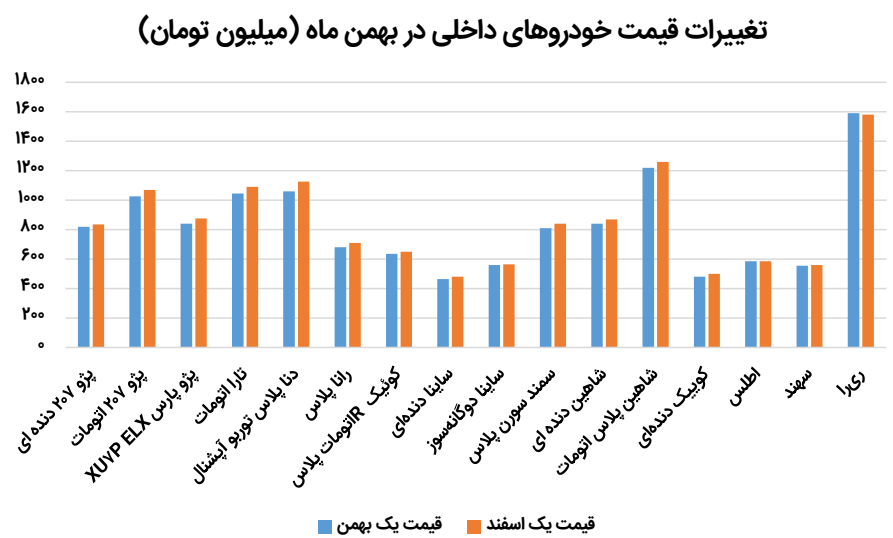




میلیون تومان به یک میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان رسیده تا افت محدود ۱۰ میلیون تومانی و ۰٫۹ درصدی را ثبت کند. همچنین یک محصول نیز بدون تغییر قیمت باقی مانده است.

خودرو و اشمیت، این رقم ممکن است تا سال ۲۰۳۰ فقط به ۱۱ درصد برسد. در حالی که یک در باز است، درهای دیگر و کاملاً بسته هستند. تعرفه‌های ۱۰۰ درصدی که در دوران ریاست جمهوری جورج دبلیو بوش وضع شد، عامل خودروهای چینی را از بازار آمریکا حذف کرده است. وفاداری شدید مصرف‌کنندگان به برندهای داخلی در زاین و کره جنوبی و روابط دیپلماتیک پر تنش با هند، خودروسازان چینی را از این بازار دور نگه داشته است.

کشورهای ثروتمند یا چین، به سرعت در حال رشد هستند و صنعت داخلی بزرگی ندارند که برای حمایت از خود لایه کنند. قوانین مربوط به انتشار آلاینده‌ها و سایر مقررات نیز به اندازه کشورهای توسعه یافته سختگیرانه نیستند.

اکنون می‌توانست معتقد است که فرصت طلایی در این موفقیت نقش داشته است. کمبود تراشه در طول همه گیری کرونا، خودروسازان غربی، از غیب گرد تا به تولید گران‌تر، بزرگ،

سودآورترین محصولات خود در بازارهای بزرگشان تمرکز کنند، و مدل‌های ارزانی‌تر که برای کشورهای در حال توسعه مناسب‌تر بودند نادیده بگیرند. این فرصت‌های جدید، خودروهایی را به بازارهای آسیای شرقی و آمریکای جنوبی عرضه می‌کند که تا آن زمان برای شرکت‌های خودروسازان چینی ایجاد کرده تا آن‌ها را به‌طور گسترده به‌کار ببرند. به‌عنوان مثال، شرکت‌های خودروساز چینی در سال ۲۰۱۲، بیش از ۱۰۰ هزار خودرو به کشورهای در حال توسعه فروختند. این شرکت‌ها همچنین در حال حاضر به‌طور فزاینده‌ای به کشورهای در حال توسعه به‌عنوان یک بازار برای خودروهای خودروسازان چینی، به‌ویژه برای خودروهای با موتور احتراق داخلی بود.

خودروسازان چینی در مناطق دیگر نیز در حال پیشروی هستند. به گفته برنشتاین، آنها اکنون ۸ درصد از بازار خاورمیانه و آفریقا، ۶ درصد از بازار آمریکای جنوبی و ۴ درصد از بازار جنوب شرقی آسیا را در اختیار دارند که این مقدار در چند سال گذشته تقریباً صفر بوده است. نرخ پذیرش خودروهای بومی در این کشورها کمتر از کشورهای

در حال حاضر، خودروهای برقی در برخی مناطق که انتظار نمی‌رفت، رشد سریع‌تری تجربه کرده‌اند. به گفته بلومبرگ این آیف، یک شرکت تحقیقاتی، در آمریکای لاتین سهم خودروهای برقی از کل فروش به‌عنوان رسیده که نسبت به سال ۲۰۲۴ دو برابر شده است. در برزیل، سهم بازار بزرگ خودروی جهان، این رقم نزدیک به ۱۰ درصد است. خودروهای برقی موجود در این کشور، در آمریکای جنوبی هشت درصد، در مکزیک، سهم خودروهای برقی به ۱۰ درصد و در

نمای اقتصاد

بررسی بازار خودرو در بهمن ماه
امسال نشان می‌دهد که گرچه بهای
انواع خودروهای داخلی در یازدهمین ماه از سال با رشد
همراه بوده اما افزایش آن به هیچ عنوان به پای نوسانات نرخ
دلار نمی‌رسد، بنابراین می‌توان گفت که بازار خودرو به دلیل
مختل‌تر بودن برابر افزایش قیمت مقاومت می‌کند.

دنیای اقتصاد برای بررسی بازار بهمن ماه خودرو، قیمت

۱۶ محصول پرتقاضای داخلی را در یک ماهه بهمین رصد کرد. بر این اساس در بازه زمانی مورد اشاره بهای خودروهای داخلی به طور میانگین ۲۴ میلیون تومان معادل ۴ درصد افزایش را به خود می بیند. این در شرایطی است که بهای دلار در همین مدت زمان از ۸ هزار تومان به ۹ هزار و ۶۵۰ تومان (تا لحظه تنظیم این گزارش) رسیده و افزایش ۱۴٫۴ درصدی داشته است.

اما رشد نرخ دلار گرچه تأثیر کمتری نسبت به گذشته که -
 بازار خودرو تابع بی چون و چرای آن - دوری خودرو گذشته
 است اما تأثیری اندک اما کرد که کاملاً بی تأثیر بود.
 بنابراین تا حدی تا اردیبهشت ۱۳۹۴ درصدی بهای خودرو را می توان
 به نوسانات بازار ارز مرتبط دانست.

میلانی زیمرمان به آن اشاره کرد، و افزود: مدیریت ایران
 خودرو به بخش خصوصی در این ماه است. این اتفاق با
 همه تأثیرات مثبتی که می تواند روی صنعت خودروی کشور
 داشته باشد، دست کم در کوتاه مدت تأثیرات روانی در بازار
 داشته است. و واقعاً چیزی که تأثیر خصوصی یک از بزرگترین
 خودروسازان کشور اتفاق جدیدی برای فعالان بازار محسوب
 می شود که باعث ایجاد گرانی در «دقیقاً قطعه خودرو» در ادامه
 شده است. کاملاً اینکه نخبه سرچشمه «دقیقاً اقصاء» که در روز
 پیش در گزارشش بحث نموان آینده خودرو را در محافل

«اکنون میست» گزارش می دهد



بر اساس مقاله‌ای از نشریه اکونومیست، از آن زمان صنعت خودروی جهان دستخوش تغییرات بنیادین شده است. چین با تبدیل شدن به بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو در جهان، جایگاه را به خود اختصاص داده است. شرکت‌های بزرگ‌ترین شرع نچندان موفقیت‌آمیز خود، از شرکت تسلا به عنوان بزرگ‌ترین سازنده خودروهای تمام‌الکتریکی در حجم پیشی گرفته است. این شرکت تمام مهمی در حذف چرخه خارجی که زمانی بازار خودرو چین را در دست داشتند، ایفا کرده است. علاوه بر این، این شرکت و سایر برادر چینی مانند جری، جیلی و سایک، کشور خود را به صادرکننده بزرگ‌ترین خودرو در جهان تبدیل کرده‌اند و از آلمان و ژاپن پیشی گرفته‌اند.

این موضوع باعث نگرانی زیادی در بین خودروسازان فعلی شده است و توجه ویژه‌ای به تعداد رو به افزایش خودروهای برقی، چینی در جاده‌های اروپا معطوف شده است. با وجود

نام خودرو	قیمت (میلیون تومان)
پژو ۲۰۷ معمولی	۸۳۵
پژو ۲۰۷ اتومات	۱۰۷۰
پژو پارس XUVE LX	۸۷۵
رانا پلاس	۷۱۰
دنا پلاس اتومات آپشنال	۱۱۲۵
تارا اتومات	۱۰۹۰
ری‌را	۱۵۸۰
سورن پلاس بنزین‌سوز	۸۴۰
سه‌ند	۵۶۰
کویک دنده‌ای	۵۰۰
کویک پلاس اتومات	۶۵۰
شاهین دنده‌ای	۸۷۰
شاهین اتومات آپشنال	۱۲۶۰
ساینا دوگانه‌سوز	۵۶۵
ساینا دنده‌ای	۴۸۰
اطلس	۵۸۵