



تامین کنندگان قطعات قاچاق
برنده بازار ملت‌هلب لوازم یدکی
سرگردانی قطعه‌سازان در گرداب
قاچاق و نوسان نرخ ارز
صفحه ۱۴



آغاز به کار نمایشگاه
خودرو شانگهای
صفحه ۱۰

افزایش تعرفه و تغییر منبع تامین ارز واردات سبب شد

بازار تایرهای وارداتی سواری در انتظار شوک قیمتی بزرگ

افزایش ۱۰ درصدی تعرفه واردات تایرهای سواری از ابتدای سال جاری و تغییر منبع تامین ارز واردات برای تایرهای سواری رینگ ۱۶ به بالا، بازار این گروه از محصول را در انتظار...

صفحه ۱۳

پایان رویای گذر از قیمت گذاری
دستوری برای وارداتی‌ها

حباب قیمت خودرو در حال خالی شدن است؟

شورای رقابت در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ با انحصاری
دانستن خودروهای وارداتی و مونتاژی، این خودروها...

صفحه ۷

رئیس کمیسیون تسهیل تجارت اتاق تهران
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
ایران پس از «FATF»؛ آیا
صنعت خودرو به دوران
طلایی بازمی‌گردد؟

صفحات ۳۲

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

اتوبوس‌های برقی؛ امیدی برای حمل و نقل پاک در کشور

تولید داخلی اتوبوس‌های برقی مانند پروژه شتاب مینا و
ایران خودرو دیزل، نشان از وجود ظرفیت برای کاهش...

صفحه ۹

با توجه به فرا رسیدن زمان بازگشایی نمادهای «ایران خودرو» و «سایپا»

صندوق‌های بخشی خودرو؛ پذیرای نقدینگی سرمایه‌گذاران بورسی شدند



تیرهای امروز

نرخ شارژ وسایل نقلیه برقی در تهران اعلام شد
شارژ رایگان اتوبوس‌های
برقی پایتخت
صفحه ۵

تپش دوباره امید در قلب تولید ملی
خیز بلند «ایران خودرو» برای
ایجاد تحول در بازار خودرو منطقه
صفحه ۴

دور جدید قرعه‌کشی
وارداتی‌ها در ابهام
صنعت خودرو آمریکادرگیر تلاطم‌های جدیدی می‌شود
چالش گول‌های دیترویتی
در مواجهه با تعرفه‌ها
صفحه ۶



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



بوده‌است. در سوپر اسپرت هر چند ظاهر آشنای ساخته‌های مورگان حفظ شده، اما عناصر جدیدی را می‌بینیم که با فرمی آیرودینامیک‌تر همراه است. در جلو خودرو سپری اسپرت‌تر و چراغ‌های LED بزرگ‌تر را می‌بینیم که همچنان فرم کلاسیک گرد خود را حفظ کرده‌اند. جلو پنجره نعل اسبی آشنای مورگان نیز بین گلگیرهای رترو خودنمایی می‌کند. طراحی نمای عقب خودرو هم با چراغ‌های LED که در پایین داخل دیفیوزر نصب شده و با دو سراگزوز همراه هستند، کاملاً مدرن شده‌است. رنگ‌های استاندارد خودرو ۱۸ اینچی هستند؛ اما امکان سفارش نمونه‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی فورج‌کاری شده هم وجود دارد.

جدیدترین محصول مورگان هر چند همچنان از پیش‌سازانه بام‌و استفاده می‌کند، اما تغییرات بزرگی را تجربه کرده و با قیمت پایه ۱۰۵ هزار پوند عرضه خواهد شد. این خودرو که جانشین مدل پلاس سیکس خواهد بود، آن قدر نسبت به سلف خود تغییر کرده که به‌عنوان خودرویی کاملاً جدید شناخته می‌شود. همچنین برای این خودرو نام جدید سوپر اسپرت انتخاب شده تا از مدل پلاس فور ۴ سیلندر که قبلاً اساساً با پلاس سیکس یکسان بود بیشتر متمایز شود. هدف مورگان از ساخت این مدل جدید ارائه یک خودرو پرفورمنس تمام‌عیار برای رقابت مستقیم‌تر با رقبای اصلی خود مثل پورشه ۹۱۱ کاررا و آستون مار تین و نتیج



«مورگان» کماکان سودای رقابت با «پورشه» را دارد

رئیس کمیسیون تسهیل تجارت اتاق تهران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ایران پس از «FATF»؛ آیا صنعت خودرو به دوران طلایی بازمی‌گردد؟

برقراری روابط بهتر با بانک‌های بین‌المللی می‌تواند به‌طور بالقوه زمینه‌ساز ورود سرمایه‌گذاران خارجی و حتی بازگشت برندهای معتبر جهانی به ایران باشد. با این حال، او بر این نکته تأکید دارد که این تحولات بدون اصلاحات در قوانین داخلی و رفع موانع اجرایی، به‌ویژه در بخش‌هایی مانند صنعت خودرو و زیرساخت‌های اقتصادی، نمی‌تواند به‌موقعیت کامل دست پیدا کند. این کارشناس اقتصادی همچنین معتقد است خودروسازان داخلی باید برای رقابت با تولیدات روز دنیا آماده شوند و به‌روزرسانی تکنولوژی و اصلاح فرآیندهای خود را در دستور کار قرار دهند. در ادامه، کاوه زرگران به چالش‌های پیش‌روی صنعت خودرو، نقش دولت در حمایت از بخش خصوصی و لزوم یک بازار رقابتی سالم اشاره کرده‌است که می‌تواند به رشد اقتصادی پایدار و بهبود شرایط برای مصرف‌کنندگان ایرانی منتهی شود.

به نظر شما در صورتی که ایران تصمیم بگیرد به FATF بپیوندد و فرآیندهای آن آغاز شود، چه تاثیری بر اقتصاد و تجارت کشور خواهد داشت؟

ابتدا باید بگویم فرآیند پیوستن به FATF بسیار زمان‌بر است. کارشناسان اقتصادی می‌گویند حتی در خوش‌بینانه‌ترین حالت، دست‌کم ۸ ماه زمان لازم است تا ما به عضویت رسمی FATF در آییم. این به معنای آن است که حتی اگر توافقات سیاسی و اقتصادی امروز انجام شوند، تا آن زمان خبری از باز شدن کامل مسیرهای تجاری و بانکی نخواهد بود. در واقع، برای تحقق این امر، باید تراکنش‌های بانکی و ال‌سی‌های بین‌المللی به‌طور تدریجی باز شوند که خود نیاز به‌زمان و هماهنگی دارد. همچنین منابع ارزی که به بخش خصوصی تعلق می‌گیرد، از طریق شبکه بزرگ مالی و بین‌المللی به تدریج تأمین خواهند شد.



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

پس از سال‌ها تحریم و انزوای اقتصادی، توافقات بین‌المللی، به‌ویژه پیوستن ایران به FATF در حال باز کردن درهای جدیدی به روی اقتصاد کشور است. این تغییرات می‌تواند زمینه‌ساز روابط بهتر ایران با جهان و ورود سرمایه‌گذاران خارجی به کشور شود. در این راستا، چالش‌های جدیدی پیش‌روی بخش‌های مختلف اقتصادی و به‌ویژه صنعت خودرو خواهد بود. رئیس کمیسیون تسهیل تجارت اتاق تهران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، به بررسی تأثیرات پیوستن ایران به FATF پرداخته و نظرات خود را در خصوص فرصت‌ها و تهدیدات این تحولات برای بخش خصوصی و خودروسازان داخلی بیان کرده‌است. زرگران تأکید دارد اگر چه توافقات بین‌المللی می‌توانند فرصت‌های جدیدی را برای کشور ایجاد کنند، اما برای بهره‌برداری کامل از این فرصت‌ها، نیاز به اصلاحات ساختاری در قوانین و سیاست‌های داخلی داریم. به عقیده کارشناسان اقتصادی حالا پس از سال‌ها محدودیت‌های بین‌المللی و تحریم‌ها، پیوستن ایران به FATF می‌تواند به‌عنوان یک نقطه عطف بزرگ در روابط اقتصادی کشور با جهان تلقی شود. اما آیا این توافقات تنها به معنای رفع تحریم‌ها و بازگشایی درهای اقتصادی ایران است یا این که نیاز به اصلاحات درونی اساسی نیز احساس می‌شود؟ این کارشناس اقتصادی، در ادامه گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، به بررسی ابعاد مختلف این موضوع پرداخت. زرگران بر این باور است که پیوستن ایران به FATF و

خبرهای خوب برای طرفداران خودروهای برقی

می‌شود. لازم به‌ذکر است در طرح مصوب شورای شهر، شهرداری تهران در چارچوب سند جامع سرمایه‌گذاری و مشارکت‌ها می‌تواند در احداث ایستگاه‌های شارژ جدید اقدام کند. همچنین براساس این طرح مصوب در شورا، شهرداری مکلف است ظرف حداکثر ۶ ماه از زمان ابلاغ این مصوبه نسبت به واگذاری بهره‌برداری از تمام ایستگاه‌های شارژ و وسایل نقلیه برقی به‌جز جایگاه‌های شارژ اختصاصی اتوبوسرانی، به بخش خصوصی اقدام کند و پس از پایان این مدت، احداث هرگونه ایستگاه جدید شارژ و وسایل نقلیه برقی توسط بخش خصوصی یا از طریق مشارکت امکان‌پذیر خواهد بود. به‌نظر می‌رسد سپردن هر چه سریع‌تر احداث و بهره‌برداری از ایستگاه‌های شارژ به بخش خصوصی می‌تواند نویددهنده رشد تصاعدی ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در سراسر کشور باشد. همچنین پیش‌بینی ارائه تسهیلات و امتیازات منطقی برای سرمایه‌گذاران و بازنگری استراتژی‌های توسعه شهری به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل، اقداماتی است که می‌تواند بهره‌گیری از خودروهای برقی و ساخت جایگاه‌های شارژ را سرعت بخشیده و این فعالیت را به یک اقدام اقتصادی و به‌صرفه تبدیل کند. در زمینه برخی نگرانی‌ها در مورد ناترازی برق و فشار ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی به شبکه برق کشور، نظر برخی کارشناسان برق بر این است که احداث ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در شکل توسعه‌یافته آن، می‌تواند فشار زیادی را به شبکه تحمیل کند؛ اما در شرایط کنونی که استفاده از خودروهای برقی در کشور شیب ملایمی دارد، ایستگاه‌های شارژ این نوع خودروها نمی‌تواند فشار زیادی را به شبکه تحمیل کند.

در نهایت باید به این مساله توجه داشت که تأمین نیروی برق این ایستگاه‌ها به کمک صفحات خورشیدی و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر می‌تواند تا حد زیادی دغدغه‌های مرتبط با این مساله را کاهش دهد و به‌تبع آن در آینده نه چندان دور، شاهد استقبال روزافزون مصرف‌کنندگان ایرانی به‌خرید و استفاده از وسایل حمل‌ونقل پاک خواهیم بود.



علی زراندوز
روزنامه‌نگار



رشد استفاده از خودروهای برقی در کشور به‌دلیل مشکلاتی همچون هزینه بالای خرید، نبود زیرساخت‌های کافی برای شارژ و عدم حمایت‌های مالی مناسب از سوی دولت، اندک و ناچیز است. این در حالی است که در بسیاری از کشورهای پیشرفته، خودروهای برقی با سرعت بیشتری وارد بازار شده و دولت‌ها با ارائه تسهیلات مالی و معافیت‌های مالیاتی، فرآیند توسعه این خودروها را تسریع می‌کنند. در حال حاضر، تعداد خودروهای برقی موجود در ایران بسیار اندک است. براساس آمارهای منتشرشده، اکنون حدود ۵ هزار دستگاه خودرو برقی در خیابان‌های کشور در حال تردد هستند. اما در روزهای اخیر دو اتفاق مهم و امیدوارکننده در این زمینه رخ داد. یکی الزام به‌مپ‌بنزین‌ها به نصب ایستگاه شارژ خودروهای برقی از سوی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و دیگری تعیین تعرفه‌های هزینه شارژ خودروهای برقی در پایتخت توسط شورای شهر است. در حال حاضر، تعداد جایگاه‌های شارژ خودروهای برقی در ایران کمتر از ۱۵۰ ایستگاه است که بیشتر در شهرهای بزرگ مانند تهران، اصفهان، شیراز و تبریز متمرکز شده‌اند. این تعداد ایستگاه برای پشتیبانی از خودروهای برقی موجود بسیار محدود است و به همین دلیل بسیاری از مالکان خودروهای برقی با مشکل عدم دسترسی به ایستگاه‌های شارژ روبه‌رو هستند. گفتنی است براساس آمار منتشرشده توسط شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، پیش‌بینی شده‌است تا پایان سال ۱۴۰۴، این تعداد به بیش از ۵۰۰ ایستگاه برسد. این امر در صورت تحقق، می‌تواند گام بزرگی در راستای تسهیل استفاده از خودروهای برقی در کشور باشد؛ اما همچنان نیاز به سرمایه‌گذاری‌های گسترده در این بخش احساس

قطعه اصلی
نسخه‌ی سلامتِ خودرو

ایساکو؛ تأمین قطعات، تضمین خدمات



www.isaco.ir



نسخه جدید «CLA» و نخستین نشانه از تغییرات بنز



سرشناسان عقب کمی کاهش یافته که این احتمالاً به دلیل جانمایی باتری‌ها برای نسخه الکتریکی است. همچنین ظرفیت صندوق بار نیز با ۵۴ لیتر کاهش به ۴۰۵ لیتر رسیده است. اما در نسخه الکتریکی یک صندوق ۷۰ لیتری هم در جلو وجود دارد. طراحی بیرونی CLA شبیه تکاملی از نسل قبلی است؛ تا جایی که بیشتر شبیه یک فیس لیفت به نظر می‌رسد؛ با این وجود، طراحان با اتصال چراغ‌ها به یکدیگر در جلو و عقب و استفاده از گرافیک ستاره سه پر، سعی در ایجاد نمای متفاوتی داشته‌اند.

مرسدس نسل جدید سدان کامپکت CLA را با تغییراتی بزرگ معرفی کرده است. این خودرو حالا برای نخستین بار به صورت تمام‌الکتریکی نیز تولید می‌شود. CLA جدید بزرگ‌تر از قبل شده و حالا طول خودرو با ۳۳ میلی‌متر افزایش به ۴،۷۲۱ میلی‌متر رسیده که حتی از نسل قبلی C کلاس هم بیشتر است. علاوه بر این، فاصله محوری خودرو با ۶۱ میلی‌متر افزایش به ۲،۷۸۹ میلی‌متر و عرض آن با رشد ۲۸ میلی‌متری به ۱،۴۶۸ میلی‌متر رسیده است. هرچند این سدان جدید بزرگ‌تر از نسل قبلی شده، اما فضای

خودروسازان داخلی باید در کمترین زمان در بحث تکنولوژی و کیفیت محصولات خود تجدید نظر کنند و آن را تقا دهند. اگر آن‌ها نتوانند با برندهای جهانی رقابت کنند، احتمالاً سهم زیادی از بازار را از دست خواهند داد. در این شرایط، یا باید به روزرسانی کنند یا با خودروسازان جهانی برای تولید خودروهای مشترک وارد مذاکره شوند.

آیا در این فضا، با وجود رقابت‌های خارجی، خودروسازان داخلی می‌توانند به رشد و توسعه خود ادامه دهند؟

بله؛ اما مشروط به آن که درهای بازار آزاد باز شود و رقابت به‌طور سالم و بدون حمایت‌های غیرمنصفانه شکل بگیرد. در این صورت، خودروسازان داخلی می‌توانند از فرصت‌های جدید برای بهبود کیفیت و تنوع محصولات خود بهره ببرند. این رقابت نه تنها به سود مصرف‌کنندگان خواهد بود، بلکه سبب می‌شود خودروسازان داخلی نیز مجبور شوند به سمت نوآوری و بهبود کیفیت حرکت کنند. در نهایت، این رقابت به نفع طبقه متوسط و ضعیف جامعه خواهد بود که می‌توانند از محصولات با کیفیت و قیمت‌های مناسب‌تری بهره‌مند شوند.

در صورت باز شدن فضای اقتصادی و رفع تحریم‌ها، آیا ایران بازار جذابی برای سرمایه‌گذاران خارجی خواهد بود؟

ایران به‌طور قطع یکی از بازارهای جذاب در منطقه است. کشور ما از نظر منابع طبیعی، موقعیت جغرافیایی، زیرساخت‌های صنعتی و ظرفیت‌های انسانی بسیار قدرتمند است. با وجود چالش‌هایی که در سیاست‌گذاری‌ها و مدیریت اقتصادی داریم، اگر فضای اقتصادی به‌ویژه در حوزه‌های مالی و تجاری باز شود، می‌توانیم شاهد رشد چشمگیر در جذب سرمایه‌گذاری خارجی باشیم. در این صورت، حتی اگر محدودیت‌هایی در برخی حوزه‌ها وجود داشته باشد، همچنان ایران یک مقصد جذاب برای سرمایه‌گذاران خواهد بود.

در نهایت آیا شما معتقدید ایران می‌تواند با استفاده از ظرفیت‌های داخلی و درآمدهای نفتی، به رشد اقتصادی پایدار برسد؟

بله؛ ایران هنوز هم با وجود همه چالش‌ها، از پتانسیل‌های اقتصادی بالایی برخوردار است. اگر ما برنامه‌ریزی مناسبی داشته باشیم و اصلاحات مورد نیاز را در بخش‌های مختلف اقتصادی انجام دهیم، می‌توانیم با استفاده از منابع نفتی و سایر ظرفیت‌ها، روند رشد اقتصادی را در کوتاه‌مدت تغییر دهیم. تحریم‌ها در نهایت بر ما تاثیر منفی گذاشته‌اند، اما هنوز هم می‌توانیم با استفاده از منابع داخلی و بهبود شرایط سیاسی، اقتصاد کشور را به‌مسیر توسعه پایدار هدایت کنیم.

اگر ایران به توافقاتی برسد و فرآیند پیوستن به FATF را آغاز کند، آیا این توافق به گشایش‌هایی برای کشور و به‌ویژه برای بخش خصوصی منجر خواهد شد؟

بله؛ قطعاً. پیوستن به FATF به معنای بازگشت اعتبار بین‌المللی برای کشور است. در صورت بازگشت روابط مالی ایران به سطح بین‌المللی، شرکت‌های خارجی می‌توانند به راحتی وارد بازار ایران شوند. اما نکته مهم این است که در کنار این گشایش‌ها، اصلاحات داخلی و تغییرات ساختاری در قوانین اقتصادی و تجاری کشور ضروری است. در حال حاضر، بسیاری از قوانین و آیین‌نامه‌های موجود، به‌ویژه در حوزه تجارت و سرمایه‌گذاری، پیچیده و دست‌وپاگیر هستند. تا زمانی که این قوانین اصلاح نشوند، نمی‌توان انتظار داشت که بخش خصوصی به‌طور کامل از این تغییرات بهره‌بردار شود.

آیا می‌توان امیدوار بود که باز شدن فضای بین‌المللی و توافقات سیاسی سبب بازگشت شرکت‌های خارجی به ایران شود؟ این روند چطور بر صنعت خودرو تاثیر می‌گذارد؟

به هر حال، اگر تنش‌های سیاسی کاهش یابد و فضا برای تعامل با کشورهای دیگر باز شود، شاهد بازگشت برندهای جهانی به ایران خواهیم بود. برای مثال، در سال‌های اخیر خودروهای آمریکایی به دلیل تحریم‌ها حق ورود به بازار ایران را نداشتند. اما در صورتی که این ممنوعیت‌ها برداشته شوند، امکان بازگشت این محصولات به بازار ایران وجود خواهد داشت. این موضوع می‌تواند تحولی بزرگ در صنعت خودرو ایجاد کند؛ چراکه خودروسازان داخلی مجبور خواهند شد محصولات خود را به‌روز کرده یا حتی با شرکت‌های جهانی برای تولید خودروهای با کیفیت‌تر و مطابق با استانداردهای روز دنیا همکاری کنند.

در شرایطی که شرکت‌های خارجی وارد بازار ایران شوند، وضعیت خودروسازان داخلی چه خواهد شد؟ آیا توان رقابت با برندهای جهانی را دارند؟

وضعیت خودروسازان داخلی بسیار پیچیده است. خودروسازان ایرانی در سال‌های گذشته از حمایت‌های دولتی و شرایط انحصاری بهره‌مند شده‌اند. به همین دلیل، محصولات آن‌ها عمدتاً از کیفیت پایین‌تری نسبت به خودروهای خارجی برخوردارند. به عنوان مثال، پژو ۴۰۵ که در دهه ۸۰ میلادی در فرانسه تولید شده، هنوز در ایران تولید می‌شود؛ در حالی که امروز خودروسازان جهانی محصولات جدیدتری را به بازار عرضه می‌کنند. بنابراین، اگر واردات خودروهای خارجی به ایران آزاد شود،



فونیکس

جهت اطلاعات بیشتر
را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و با کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



نخستین تصاویر جاسوسی از بامو سری ۵ مدل ۲۰۲۲ نشان می‌دهد این خودرو دستخوش تغییرات عمده‌ای در طراحی شده است. به نظر می‌رسد بامو مسیجر جدیدی را با الهام از زبان طراحی Neue Klasse در پیش گرفته است. نمای جلو این مدل کاملاً جدید شده و جلوپنجره کلیوی دوگانه سنتی تغییر کرده و حالا به چراغ‌های جلو متصل شده است. طراحی جدید احتمالاً مشابه مدل مفهومی Vision Neue Klasse خواهد بود. مسیجر جلو نیز دستخوش تغییراتی شده و یک ورودی هوای جدید در مرکز و یک بخش عمودی برجسته در قسمت پایینی آن دیده می‌شود. در نمای عقب، تغییرات کمتر بوده و انتظار می‌رود چراغ‌های عقب



فیس لیفت «Neue Klasse» برای سری ۵

تپش دوباره امید در قلب تولید ملی

خیز بلند «ایران خودرو» برای ایجاد تحول در بازار خودرو و منطقه

واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، زنگ تحولی بنیادین در صنعت و بازار خودرو را به صدا درآورد



خودروهای ایرانی به بازارهای منطقه خواهد شد

گره کهنه قیمت‌گذاری دستوری و امید به نظام آزاد در کنار تحول مدیریتی، گره کور قیمت‌گذاری دستوری، سال‌هاست که خودروسازان و بازار را گرفتار خود کرده است. موضوع قیمت‌گذاری همیشه یکی از بحث‌برانگیزترین حوزه‌های صنعت خودرو بوده است؛ تصمیم‌هایی که گاه پشت درهای بسته گرفته می‌شد و گاه با فشارها و ملاحظاتی بیرونی منافع خریدار و تولیدکننده را نادیده می‌گرفت. با واگذاری مدیریت ایران خودرو، امید می‌رود نگاه به مقوله قیمت‌گذاری نیز واقعی‌تر شود و شرکت مجاز باشد مطابق واقعیت‌های بازار و بر اساس عوامل اقتصادی و کیفی، استراتژی قیمت‌گذاری خود را تعیین کند.

در این رابطه امیرحسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه مخالفتش با قیمت‌گذاری دستوری به معنای موافقت با آزادسازی کامل قیمت‌ها نیست، تأکید می‌کند: «قیمت‌گذاری دستوری ذاتاً در دنیا غلط است و در ایران به دلیل تورم بالا، این روش به شکل مضاعف اشتباه است.» وی با اشاره به فرمول تعیین قیمت خودرو توسط شورای رقابت برای ۱۸ ماه گذشته گفت: «ما قیمت‌گذاری دستوری را درست اجرا نمی‌کنیم. در شرایط تورم ۴۰ درصدی، هرگونه تأخیر در تعدیل قیمت‌ها، بازار را با اختلال مواجه می‌کند. همچنین تفاوت در تأمین ارز (بانکی، تهرانی) و در افزودن معیارهای کیفی بدون مبنای فرمول، شفافیتی وجود ندارد.» این کارشناس با مقایسه تورم ایران با سایر کشورهای توسعه‌یافته، «دنیا طی ۴۰ سال تورم را کنترل کرده، اما ایران و ترکیه (با تورم ۷۰ درصدی) هنوز با این چالش دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در چنین شرایطی، قیمت‌گذاری دستوری غیرعملی است؛ زیرا قیمت کالاها به سرعت تغییر می‌کند.»

کاکایی هشدار داد: «قیمت‌گذاری دستوری همیشه به ایجاد بازار سیاه منجر می‌شود. آیا این روش صنعت خودرو را رقابتی کرده؟ خیر. خودروسازان انگیزه‌ای برای بهبود کیفیت و کارایی ندارند.» این تحلیلگر صنعت خودرو تأکید کرد: «اگر قیمت‌ها آزاد شود و ارز به صورت شفاف و مدیریت‌شده به خودروسازان تخصیص یابد، بازار به تعادل منطقی می‌رسد. مشکل اصلی، چندنرخ بودن ارز و معاملات غیررسمی است که قلب را دامن می‌زند.» کاکایی در پایان گفت: «دولت باید به جای قیمت‌گذاری دستوری، روی اصلاح نظام بانکی و ارزی تمرکز کند. تا زمانی که ارز چندنرخ و وجود دارد، صنعت خودرو به سمت رقابت واقعی پیش نخواهد رفت.»

با این تفصیلات، اجرای سیاست‌های آزادسازی تدریجی نه تنها ثبات بازار خودرو را در پی خواهد داشت، بلکه می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران و مصرف‌کنندگان را نیز بازگرداند و نقطه آغازی بر تقویت تولید ملی، توسعه تکنولوژی و حتی صادرات



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

در سال‌هایی که چندین دور، برند ایران خودرو، نماد تولید صنعتی ملی و پیش‌ساز صنعت خودرو سازی کشور به‌شمار می‌رفت. اما با گذر زمان و شدت گرفتن دخالت‌های دولتی، رکود نوآوری، محدودیت منابع و ناکارآمدی مدیریتی، این صنعت عظیم با چالش‌های بزرگی روبه‌رو شد. امروز اما تحولی بزرگ و چشمگیر در راه است؛ مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی سپرده شده و این مساله امید تازه‌ای را برای احیای کیفیت، رونق بازار و پاسخگویی به انتظار مصرف‌کنندگان ایرانی ایجاد کرده است. تصمیمی تاریخی که با استقبال کارشناسان و فعالان بازار همراه شده و زمینه‌های پیشرفت، رقابت و بازگشت اعتماد دوباره به صنعت خودرو ملی را به ارمغان آورده است. حالا آینده‌ای متفاوت پیش روی ایران خودرو قرار دارد؛ آینده‌ای که از توسعه پایدار و رقابت منطقه‌ای خبر می‌دهد.

خارج شدن از زیر سایه دولت و آغاز راهی نو تصمیم‌گیری و مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، برخلاف بسیاری از سیاست‌های تکراری گذشته، رویکردی متفاوت را برای صنعت رقم زده است. سال‌ها مدیریت دولتی فضای تصمیم‌گیری محدود، کار راه‌جایی رسانده بسیاری از مدیران برای هر گام و پروژه تازه در انتظار دستور و رخصت‌ها بالا بودند. همان زمان، منتقدان و حتی بخشی از دانشگاهیان همواره تأکید داشتند که صنعت خودرو سازی به‌ویژه در پیوند با بخش خصوصی می‌تواند پویایی، انگیزه، رقابت و نوآوری را به‌بدنه اصلی بازگرداند. این واگذاری، نتیجه فشار جمعی کارشناسان، تحلیلگران و حتی فعالان بازار بود؛ کسانی که به‌درستی دریافته بودند ادامه سیاست‌های دولتی، گره‌ای بر مشکلات اضافه می‌کند. ایران خودرو از قلب این تحول اجتماعی و سیاسی، پایه‌مسیری گذاشته که هدف آن کاهش بوروکراسی، افزایش شفافیت و انتقال منافع دولتی به سهامداران و کارآفرینان خصوصی است. اکنون، از درون سوله‌های بزرگ و کارخانه‌های صنعتی گرفته تا میز مدیریت اجرایی، فضای به‌وجود آمده که در آن، منافع شرکت و رضایت مشتری بر هر چیز دیگری اولویت پیدا کرده است.

سرعت‌بخشی به تحول با مدیریتی منعطف و پاسخگو یکی از تفاوت‌های بنیادین مدیریت خصوصی با دولتی، در سرعت تصمیم‌گیری، انعطاف در برابر تغییرات بازار و نیز انگیزه‌های تحول است. زمانی که مدیریت در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد، نگاه مدیران به جای ملاحظات سیاسی، بر تحقق اهداف سازمان، ارتقای بهره‌وری و رقابت با سایر برنده‌ها متمرکز می‌شود؛ مساله‌ای که در صنعت خودرو ایران برای سال‌ها مورد غفلت قرار گرفت.

خصوصی‌سازی سبب کاهش اتلاف منابع، شفاف شدن حساب‌ها و دعوت از فناوری‌های نوین به‌خطوط تولید شده است. یکایک کارکنان ایران خودرو، از مدیران تا کارگران فنی، نشانه‌هایی زنده از این امید و تغییر را در کمر می‌کنند؛ به‌طوری که پروژه‌های خلاقانه‌ای که تا دیروز تنها روی کاغذ باقی می‌ماند، اکنون با قدرت در مسیر اجرا قرار گرفته‌اند، فرآیندهای تولید بهبود یافته و نگاه به نیاز و سلیقه مشتری، در طراحی محصولات مطرح است.



علی احمدی
نماینده مجلس

پیشنهاد تغییر مدل قیمت‌گذاری در بازار خودرو

قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت از آن دست موضوعاتی است که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان باید مورد تجدید نظر و بازنگری قرار گیرد؛ در این رابطه علی احمدی، نماینده مجلس پیشنهادی برای اصلاح این وضعیت ارائه داده است.

قیمت‌گذاری دستوری چه چالش‌هایی را در پی دارد؟ تجربه نشان داده است قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به بهبود وضعیت بازار منتهی نشده، بلکه در برخی موارد سبب ایجاد رانت شده است.

از سویی قیمت‌گذاری دستوری خودرو با اصول اقتصاد بازار در تضاد است. وقتی دولت به جای مکانیسم عرضه و تقاضا، قیمت‌ها را دیکته می‌کند، این مداخله می‌تواند به تصمیم‌گیری‌های نادرست و حتی سوءاستفاده برخی ذی‌نفعان بینجامد.

فرآیند صحیح قیمت‌گذاری در بخش خودرو چیست؟ در یک نظام اقتصادی سالم، قیمت هر محصولی مانند خودرو باید بر اساس هزینه‌های واقعی تولید شامل مواد اولیه، دستمزد نیروی کار و سایر هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم محاسبه شود.

پیشنهاد شما برای اصلاح این وضعیت چیست؟ بهترین راهکار این است که خودروسازان بر اساس محاسبات دقیق هزینه‌ای و با در نظر گرفتن سود معقول (حدود ۱۵ درصد)، قیمت محصولات خود را تعیین کنند.

در این مدل، شورای رقابت به‌عنوان نهاد ناظر می‌تواند بر فرآیند قیمت‌گذاری نظارت داشته باشد تا از انحصارگرایی و سوءاستفاده جلوگیری شود.

این روش هم به شفافیت می‌انجامد و هم انگیزه‌های تولید را افزایش می‌دهد.

درباره تأثیر تورم بر قیمت‌گذاری خودرو توضیح دهید؟ نمی‌توان منکر تأثیر تورم و ناپسامانی‌های اقتصادی شد؛ اما حتی در این شرایط هم باید قیمت‌گذاری بر اساس اصول علمی و با محوریت هزینه تمام‌شده انجام شود، نه تصمیمات سلیقه‌ای و دستوری.



مجتبی یوسفی
عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

واردات اتوبوس و افزایش ایمنی در انتظار حمایت دولت

واردات اتوبوس برای کاهش تصادفات امری ضروری است؛ اما با کمال تأسف تاکنون هیچ اقدام جدی برای اجرای این قانون صورت نگرفته است. یکی از نتایج عدم واردات اتوبوس، بروز چنین حوادث ناگواری است.

این موضوع تنها یکی از نمونه‌های سوانح جاده‌ای است که سالانه جان ۱۲ تا ۱۵ هزار نفر را در کشور می‌گیرد؛ در حالی که سه برابر این آمار نیز دچار قطع عضو یا آسیب‌های جدی می‌شوند.

رسیدگی ریشه‌ای به این معضل کاملاً ضروری است. در حال حاضر، ناوگان حمل‌ونقل عمومی کشور با بحران فرسودگی مواجه شده است.

همچنین در ۱۰ سال گذشته، تعداد اتوبوس‌های فعال در بخش برون‌شهری از ۱۵ هزار دستگاه به کمتر از ۷ هزار و ۱۰۰ دستگاه کاهش یافته است که تمام این ناوگان، عمر بالای ۱۰ تا ۱۵ سال دارند.

امروزه قیمت یک دستگاه اتوبوس به حدود ۲۰ میلیارد تومان رسیده است؛ در چنین شرایطی، رانندگان که با هزینه‌های بالای قطعات و نگهداری روبه‌رو هستند، توان خرید این وسایل نقلیه را ندارند.

مجلس به‌جای اتخاذ رویکردی منفعلانه پس از وقوع حوادث، سر اجرای قوانین کارشناسی شده تأکید دارد.

اگر قانون واردات اتوبوس با جدیت دنبال نشود در عین حال تعداد ناوگان اتوبوسی فعال کشور نیز روز به روز کاهش یابد، بدون تردید در آینده‌ای نزدیک شاهد افزایش سوانح ناگوار جاده‌ای خواهیم بود؛ چرا که ناوگان فعلی نیز فرسوده است. حتی اگر امروز مجوز واردات یا تولید اتوبوس صادر شود، حدود یک سال زمان لازم است تا این ناوگان وارد چرخه فعالیت شود.

یکی از عوامل اصلی مصرف بالای سوخت، تردد خودروهای فرسوده و بی‌کیفیتی است که از تکنولوژی قدیمی بهره می‌برند. با این حال، نه تنها مجوز واردات اتوبوس صادر نشده، بلکه وزارت اقتصاد و بانک مرکزی نیز هیچ‌گونه ارزی برای این منظور تخصیص ندادند.

انتظار می‌رود رئیس‌جمهور که خود در تصویب این قانون در مجلس یازدهم نقش داشته است، گره کور مافیای خودرو را که مردم با جان و مال خود تاوان آن را می‌دهند، باز کند. اگر هدف، کاهش مصرف سوخت است، باید واردات خودروهای دارای تکنولوژی روز با جدیت در دستور کار قرار گیرد.

تولید ملی، نیروی محرکه توسعه فناوری و اشتغال‌آفرینی مدیریتی ایران خودرو به بخش خصوصی، نه صرفاً یک جابه‌جایی اداری، بلکه حرکتی بنیادین برای جان‌بخشیدن دوباره به تولید صنعتی کشور است. شرکت‌های خصوصی معمولاً بیش از هر چیز، به آخرین تغییرات فناوری، روندهای جهانی و نیاز بازار توجه می‌کنند. همراهی این نگاه با زیرساخت‌های عظیم ایران خودرو، سرمایه انسانی متخصص و تجربیات انباشته صنعتی، می‌تواند مسیر رشد و سودآوری پایدار را ترسیم کند.

هم‌زمان، این تحول آثار مثبتی بر اشتغال، توسعه مهارت فنی و حتی فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه خودرو داشته است. با رشد پروژه‌های پژوهشی و ورود فناوری‌های جدید به خطوط تولید، سیگنال‌های روشنی از آینده بهتر برای نیروی کار متخصص ایرانی و نسل جوان تازه‌وارد به این عرصه مخابره می‌شود.

بازار رقابتی، انگیزه‌ای برای جهش کیفیت و خدمات بازار رقابتی از الزامات توسعه کیفی صنعت خودرو به‌شمار می‌رود. واگذاری مدیریت به بخش خصوصی، سیاست‌هایی را به میدان آورده که محور آن‌ها رضایت مشتری، توجه به نیاز مصرف‌کننده و رقابت با برندهای هم‌رده خارجی است. برنامه تولید مدل‌های متنوع، ارتقای استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی و تلاش برای کاهش وابستگی به واردات قطعات، بخشی از دستاوردها و اهداف کمی و کیفی مورد انتظار محسوب می‌شود.

افق تازه در صادرات و برندینگ ملی خصوصی‌سازی ایران خودرو، هم‌زمان با ایجاد ثبات مدیریتی و بهبود وضعیت مالی و فناوری، راه را برای حضور پررنگ‌تر برند ایرانی در بازارهای منطقه‌ای و حتی جهانی هموار خواهد کرد.

بنابراین انتظار می‌رود محصولات ایران خودرو با استانداردهای بالاتری طراحی و تولید شوند. همچنین با به‌نتیجه‌رسیدن مذاکرات و افزایش تعاملات جهانی نیز، برنامه‌هایی برای مشارکت با خودروسازان بین‌المللی و انتقال فناوری در دستور کار قرار خواهد گرفت و بالطبع پای صنعت خودروسازی ایران به بازارهای جدید باز خواهد شد.

زاپاس Spare Tire

بررسی طرح جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده عمومی



فرسوده سیستم حمل‌ونقل عمومی بود. فرشاد مقیمی، رئیس هیات عامل سازمان گسترش در این جلسه با اشاره به این که ایدرو به‌دنبال استفاده کامل از ظرفیت قانونی در خصوص نوسازی ناوگان تجاری است، گفت: «مدل اجرایی این طرح و دستگاه‌های متولی همانند طرح نوسازی ناوگان

رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در جلسه‌ای در خصوص طرح جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده حمل و نقل عمومی تبادل نظر کردند. محور این نشست بررسی ارائه تسهیلات و چگونگی اجرای طرح جایگزینی اتوبوس‌های

درون‌شهری است.» به‌گفته وی، بر اساس طرح پیشنهادی برای جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده حمل‌ونقل عمومی قرار است در مرحله اول یک هزار دستگاه اتوبوس برون‌شهری جایگزین شود. سازمان راهداری و صندوق صحت‌اعطالکننده

تسهیلات در این طرح خواهند بود. دوره اجرای این طرح ۵ ساله و بازپرداخت اقساط آن حداکثر ۷ ساله خواهد بود. براساس آمار، کل خودروهای اتوبوس برون‌شهری فرسوده حدود ۲۸ هزار دستگاه (بر مبنای سن فرسودگی ۱۵ سال) است.



باتری بهتر برای مدل تمام برقی «تویوتا»

«bZ4X» قرار بود پاسخ تویوتا به تسلا مدل Y باشد؛ ولی این خودرو در بازار هرگز آن طور که تویوتا انتظار داشت نفروخت. با این حال، شرکت ژاپنی هنوز از کراس اوور الکتریکی خود ناامید نشده و نسخه به‌روزرشده آن را برای مدل ۲۰۲۴ معرفی کرده که وعده بهبود در همه زمینه‌ها را داده است. مهم‌ترین تغییر bZ4X در بخش باتری رخ داده و این کراس اوور الکتریکی حالا در نسخه پایه به باتری ۵۷.۷ کیلووات-ساعتی جدیدی مجهز شده است. این همان پکیج باتری مورد استفاده در کراس اوور الکتریکی جدید C-HR پلاس است که یک موتور الکتریکی ۱۶۵

اسب‌بخاری را تغذیه می‌کند و با هر بار شارژ کامل امکان پیمودن ۴۴۵ کیلومتر را فراهم خواهد کرد. تویوتا اما دو نسخه دیگر را هم برای bZ4X مدل ۲۰۲۴ تدارک دیده که هر دو به پکیج باتری جدید ۷۲.۱ کیلووات-ساعتی مجهز هستند. نسخه اول که محرک جلو است و ۲۲۱ اسب‌بخار قدرت دارد، می‌تواند با هر بار شارژ تا ۵۷۳ کیلومتر رانندگی کند؛ در حالی که نسخه پرچم‌دار از نوع چهار چرخ محرک دو موتور با ۳۳۸ اسب‌بخار قدرت و برد ۵۲۰ کیلومتر است. این نسخه ظرف ۵.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

ویژه‌ها

اجرای تعرفه ۱۰۰ درصدی خودروهای وارداتی فعلا ممکن نیست



رئیس سازمان توسعه تجارت با اشاره به این که تعرفه‌ها نباید ابزار تامین درآمدهای بودجه‌ای باشد، گفت: «مخالف تعرفه‌های بالای خودروهای وارداتی هستیم و اجرای تعرفه ۱۰۰ درصدی فعلا ممکن نیست.» دهقان دهنوی افزود: «با وجود اعلام صریح مخالفت سازمان، ماده مورد بحث در مجلس تصویب و ابلاغ شد. به دنبال آن سازمان توسعه تجارت طی نامه‌ای تاکید کرد که تا زمان تدوین و ابلاغ آیین‌نامه اجرایی هیچ خودرویی مشمول تعرفه ۱۰۰ درصد نخواهد بود»

دیگه چه خبر؟

مالیات نقل و انتقال خودرو و اعلام شد



هزینه‌های نقل و انتقال خودرو در سال ۱۴۰۴ اعلام شد. یکی از مهم‌ترین این هزینه‌ها، مالیات نقل و انتقال خودرو است که توسط سازمان امور مالیاتی تعیین و دریافت می‌شود. این مالیات بر پایه ارزش روز خودرو محاسبه شده و نرخ آن بسته به نوع خودرو متفاوت است. خودروهای داخلی مشمول یک درصد مالیات بر ارزش روز هستند. در مقابل، خودروهای خارجی مشمول ۲ درصد مالیات از ارزش روز هستند. پرداخت این مالیات نیز بر عهده فروشنده است.

توئیتر!

مدیر کل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت منصوب شد



با صدور حکمی از سوی سید محمد اتابک وزیر صمت، مهرداد خسروی به سمت مدیر کل دفتر صنایع خودرو، نیرومحرکه و حمل‌ونقل وزارت صمت منصوب شد. لازم به ذکر است مهرداد خسروی دی‌ماه سال ۱۴۰۲ به‌عنوان سرپرست دفتر صنایع خودرو، نیرومحرکه و حمل‌ونقل منصوب شده بود.

با توجه به فرار سیدن زمان بازگشایی نمادهای «ایران خودرو» و «سایپا»

صندوق‌های بخشی خودرو؛ پذیرای نقدینگی سرمایه‌گذاران بورسی شدند



صنعت خودرو همواره یکی از جذاب‌ترین و در عین حال پرنوسان‌ترین حوزه‌های بازار سرمایه بوده است. بسیاری از سرمایه‌گذاران به دنبال راهی مطمئن برای حضور در این بازار هستند؛ راهی که هم پیچیدگی‌های تحلیل تک‌سهام‌ها را نداشته باشد و هم بتواند بازدهی مناسبی از رشد احتمالی این صنعت نصیب‌شان کند. در همین راستا، صندوق‌های سرمایه‌گذاری بخشی، به‌ویژه نوع خودرویی آن، به‌عنوان ابزاری کارآمد در اختیار سرمایه‌گذاران قرار گرفته است. این صندوق‌ها که در قالب ETF یا همان صندوق‌های قابل معامله در بورس فعالیت می‌کنند، تمرکز خود را بر یک صنعت مشخص قرار می‌دهند. در مورد صندوق خودرویی، طبق مقررات بازار سرمایه، دست‌کم ۷۰ درصد از سرمایه این صندوق‌ها باید در سهام یا حق تقدم سهام شرکت‌های فعال در حوزه خودرو و قطعات آن تخصیص یابد. با این حال، مدیران صندوق‌ها اختیار دارند بخشی از دارایی‌ها را در صنایع دیگر، اوراق یا درآمد ثابت یا حتی گواهی سپرده‌های کالایی نیز سرمایه‌گذاری کنند تا در مواقع لزوم، توازن و انعطاف لازم در مدیریت ریسک حفظ شود. یکی از مزیت‌های کلیدی این نوع سرمایه‌گذاری، امکان ورود آسان با حداقل سرمایه است. برخلاف تصور رایج، برای سرمایه‌گذاری در بورس، نیازی به سرمایه‌های میلیونی نیست. تنها با داشتن یک کد بورسی و حداقل ۱۰۰ هزار تومان سرمایه، می‌توان به خرید واحدهای



این صندوق‌ها اقدام کرد و عملاً وارد بازار صنعت خودرو شد. نکته مهم دیگر، مساله تنوع و مدیریت ریسک است. برخلاف حالتی که فرد به‌طور مستقیم اقدام به خرید تعداد زیادی سهم مختلف در این صنعت کند - که نیازمند صرف زمان و داشتن دانش تحلیلی بالاست - سرمایه‌گذاری در یک صندوق بخشی خودرویی، این فرآیند را ساده‌تر و کارآمدتر می‌کند. صندوق با تشکیل یک سبد متنوع از سهام شرکت‌های فعال در صنعت خودرو، ریسک‌های مربوط به عملکرد ضعیف یا نوسانات یک شرکت خاص را کاهش می‌دهد. این امر به‌ویژه برای سرمایه‌گذاران غیر حرفه‌ای یا کسانی که زمان کافی برای رصد بازار ندارند، بسیار ارزشمند است. در کنار تمام این موارد، نقدشوندگی بالا را باید یکی دیگر از ویژگی‌های کلیدی صندوق‌های ETF دانست. به‌واسطه وجود

رکن بازار گردان، این صندوق‌ها در شرایط مختلف بازار، کمتر دچار صف‌های خرید یا فروش سنگین می‌شوند و سرمایه‌گذار می‌تواند با اطمینان خاطر بیشتری نسبت به ورود یا خروج از این ابزار اقدام کند. در مجموع، صندوق بخشی خودرویی را می‌توان ابزاری هوشمندانه و در دسترس برای ورود به یکی از صنایع کلیدی کشور دانست؛ مسیری که هم سادگی دارد، هم قابلیت تنوع و هم مزایای نقدشوندگی و می‌تواند سرمایه‌گذاران خرد را با دنیای بزرگ صنعت خودرو بدون نیاز به طی کردن مسیرهای پیچیده یا پرریسک پیوند دهد. در شرایطی که بازار سرمایه تحت تاثیر اخبار افزایش سرمایه سنگین ایران خودرو و سایپا قرار گرفته، صندوق‌های بخشی خودرویی به یکی از جذاب‌ترین مقاصد سرمایه‌گذاری بدل شده‌اند. این صندوق‌ها که با تمرکز بر صنعت خودرو طراحی شده‌اند، به سرمایه‌گذاران امکان می‌دهند بدون نیاز به تحلیل و خرید مستقیم سهام، از نوسانات و رشد این صنعت بهره‌مند شوند. صندوق‌های بخشی خودرو در حال حاضر شامل صندوق‌های «خودران» تحت نظر سیدگردان مفید، «اتواگاه» تحت نظر سیدگردان آگاه، «پهین خودرو» تحت نظر سیدگردان ویستا، «تخت‌گاز» تحت نظر شرکت مشاور سرمایه‌گذاری معیار و «اتو داریوش» سیدگردان داریوش هستند. در مجموع، با توجه به نزدیکی زمان بازگشایی نمادهای ایران خودرو و سایپا، این صندوق‌ها به‌شدت مورد توجه قرار گرفته‌اند و احتمال افزایش قیمت واحدهای آن‌ها وجود دارد. به همین دلیل، خرید این صندوق‌ها ممکن است با سختی‌هایی همراه باشد و نیاز به سرعت و دقت در زمان انجام معاملات دارد. سرمایه‌گذارانی که به دنبال ورود هوشمندانه به بازار خودرو هستند، اکنون چشم به این صندوق‌ها دوخته‌اند.

توده یک

First gear



علی زراندوز

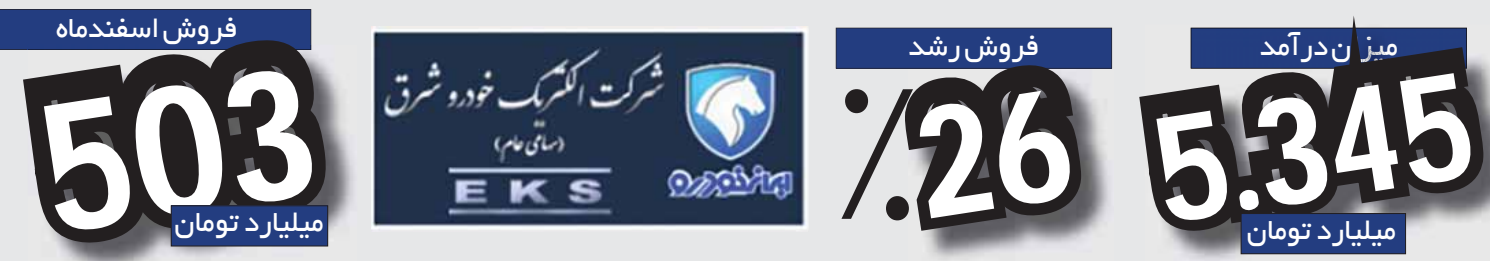
a.zarandooz@autoworld.ir

با تعرفه‌گذاری صحیح واردات خودرو از آسیب به صنعت خودرو جلوگیری کنیم. حاضر جواب: البته از نظر وضع‌کنندگان تعرفه واردات ۱۰۰ درصدی خودرو، تعرفه‌گذاری صحیح همین است و بس! تعرفه واردات خودروهای برقی و بنزینی باید متناسب‌سازی شود. حاضر جواب: یعنی از این هم متناسب‌تر؟ شسورای رقابت با خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت‌گذاری، مسیر آزادسازی قیمت‌ها را باز کرد؛ اما سازمان حمایت با ابلاغیه‌های جدید، خواستار کنترل قیمت‌ها شده است. حاضر جواب: حالا باید دید آس قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی با چند تا شدن آسپز، قرار است شور شود یا بی‌نمک؟! روند سرمایه‌ی شدن خودرو در ۸ سال گذشته: انحراف خودرو از جاده مصرف. حاضر جواب: حالا اگر چشم‌نرم‌نیم، مدتی است خودرو و خودرویی‌ها در مسیر جاده کالاهای مصرفی قرار گرفته؛ البته به شرط تغییر ناگهانی ندادن از این مسیر! مدیرعامل سازمان آتش‌نشانی تهران گفت: «در باره الزام خودرو و سازان به گذاشتن خاموش‌کننده در خودروهای تولید جدید، هشدارهای لازم را داده‌ایم و اردیبهشت دوباره سراغ آن‌ها می‌رویم.» حاضر جواب: برای پیگیری این موضوع، کفش آهنی به پا کردن فراموش نشود! ریزش ناگهانی قیمت کویک صفر. حاضر جواب: تاباشد از این خبرهای ناگهانی ریزش‌های ناگهانی قیمت‌ها! راز سر به فلک کشیدن قیمت خودروهای وارداتی چیست؟ حاضر جواب: راز خاصی ندارد؛ شما خودکار آبی خارجی را هم قطره چکانی و با تعرفه بالا و با کلی مانع‌تراشی وارد کشور کنید، قیمتش می‌شود ۶ برابر خود کارهای آبی سایر کشورهای جهان! رئیس سازمان توسعه تجارت گفت: «مخالف تعرفه‌های بالای خودروهای وارداتی هستیم و اجرای تعرفه ۱۰۰ درصدی در صحت فعلاً ممکن نیست.» حاضر جواب: پس الان باید تیت‌زد؛ تعرفه ۱۰۰ درصدی خودروهای وارداتی؛ شاید وقتی دیگر! علامت سوختن واشر سرسیلندر و پیامدهای آن... حاضر جواب: این روزها تنها پیامد همیش، ضربه اساسی زدن به بودجه خانواده‌ها است و بس! مدیر کل تعزیرات حکومتی هرمزگان از جریمه بیش از ۹۳۶ میلیارد ریالی قاچاقچی یک دست‌ساز خودرو مر سدن بنز خبر داد. حاضر جواب: خلاصه همین روزهاست که جریمه‌های قاچاق خودروهای سوپرلوکس به ریال، با واحد معروف «همت» سنچیده شود. بر اساس قانون، وزارت نفت موظف است تا پایان تیرماه ۱۴۰۴، طرح انتقال سهمیه بنزین از کارت‌های سوخت هوشمند به حساب‌های بانکی مالکان خودرو را آماده کند. حاضر جواب: تجربه‌های مشابه ثابت کرده است تیرماهش حتمی است، ولی خب سنالش ممکن است به ۱۴۰۵ یا حتی ۱۴۰۷ تغییر پیدا کند.

اینفوگرافش

Infography

شرکت «الکترونیک خودرو شرق» در سال گذشته



شرکت «الکترونیک خودرو شرق» در مدت ۱۲ ماهه منتهی به اسفند، ۵ هزار و ۳۴۵ میلیارد تومان درآمده حاصل از فروش محصولات خود داشته است.

چپ تلند؟

سرانجام حقوق ورودی خودرو

با توجه به آن که تعیین حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی واردات خودرو در متن قانون بودجه سال ۱۴۰۴ گنجانده شده، تنها مسیر قانونی برای اصلاح و تعدیل این نرخ‌ها ارائه لایحه متمم بودجه از سوی دولت به مجلس شورای اسلامی است. به عبارت دیگر، دولت بدون اصلاح قانون نمی‌تواند از مسیر مصوبات اجرایی و پایین‌دستی، عوارض را کاهش دهد.

چرا؟

دولت باید لایحه بدهد

به نظر می‌رسد تا زمانی که دولت اقدام به تدوین و ارائه لایحه اصلاحی بودجه نکند، امکان اعمال تغییر در نرخ عوارض واردات خودرو وجود نخواهد داشت و این موضوع همچنان محل چالش میان نهادهای تصمیم‌گیر باقی خواهد ماند. حال باید دید در نهایت آیا حقوق ورودی واردات خودرو مورد اصلاح و بازنگری قرار خواهد گرفت یا خیر؟

برای چه؟

افزایش حقوق ورودی خودرو در بودجه آمده است

در بند «ر» تبصره یک قانون بودجه، واردات خودرو از محل ارزهای تخصصی (با توجه از جمله منابع ارزی بانک مرکزی) مشمول حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی تعیین شده است. همچنین واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور نیز با نرخ ۱۰۰ درصد و بدون انتقال ارز مجاز دانسته شده است.



قرار می‌گیرد. هم‌زمان، یک صفحه محافظ دیگر در پشت کاربر فعال شده و پوششی کامل را فراهم می‌کند. رضوانی به خریداران اجازه می‌دهد صفحات ضدگلوله داخل این کوله را تعویض کنند و سطح حفاظتی را مطابق نیاز خودار تقا دهند. این ویژگی، آن را به یکی از انعطاف‌پذیرترین محصولات در حوزه امنیت شخصی تبدیل کرده است. در دنیای محصولات ضدگلوله، ۴۹۵ دلار برای یک کوله قابل تبدیل به جلیقه، قیمت عجیبی نیست. طراحی ساده و کاربردی آن نیز سبب می‌شود در مکان‌های عمومی جلب توجه نکند. در مجموع، اگر به امنیت شخصی اهمیت می‌دهید، این محصول گزینه‌ای نوآورانه و کاربردی به‌شمار می‌رود.

شرکت رضوانی که بیشتر با خودروهای زرهی و مقاوم در برابر گلوله شناخته می‌شود، این بار دست به تولید یک کوله پشتی ضدگلوله زده که تنها با یک حرکت ساده به جلیقه ضدگلوله تبدیل می‌شود. ایده ساخت این کوله پشتی از ماجرای یکی از مشتریان رضوانی شکل گرفته است. این فرد پس از یک حمله ناگهانی احساس کرد داشتن یک خودرو زرهی کافی نیست و به‌محصولی نیاز دارد که همیشه و همه‌جا در دسترس باشد. نتیجه این درخواست، تولید کوله پشتی ضدگلوله رضوانی بود. در نگاه اول، این کوله پشتی شبیه یک مدل معمولی است؛ اما با باز کردن یک زیپ و کشیدن دو بند مخصوص، یک صفحه مقاوم در برابر گلوله از بخش بالایی بیرون آمده و جلو سینه

«رضوانی» ایمنی راننده را در پوشش هم حفظ می‌کند



برنامه «بی‌وای‌دی» برای تاکسیرانی به سبک برقی



سری e «بی‌وای‌دی» به‌عنوان مدل‌های اقتصادی، معمولاً در ناوگان تاکسی فعالیت می‌کند. اکنون e7 به‌عنوان جدیدترین عضو این سری، وارد میدان می‌شود. بی‌وای‌دی e7 با کابوت بلند، فرم کشیده چراغ‌های جلو، هواکش دوزنقه‌ای پایین سپر جلو، رینگ‌های ۱۶ اینچ و چراغ‌های مجزای عقب، چهره‌ای قابل قبول و البته اقتصادی دارد. با وجود آن که کامل‌ترین تیپ این خودرو در تصاویر رسمی به‌نمایش درآمده است، باز هم از حسگرهای پارک یا دوربین اطراف بدنه خبری نیست؛ هر چند که برخلاف انتظار می‌توان سقف شیشه‌ای را مشاهده کرد. ابعاد بدنه بی‌وای‌دی e7 طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۵، ۱،۹، ۱،۴، ۱،۵ و ۲،۸ متر اعلام شده و طول بدنه آن، ۶۰ میلی‌متر از تسلا مدل ۳ بیشتر است. وزن این خودرو بسته به تجهیزات در بازه ۱۴۹۹ تا ۱۵۶۶ کیلوگرم قرار می‌گیرد. بی‌وای‌دی e7 به یک موتور برقی ۱۰۰ کیلووات (۱۳۴ اسب‌بخار) مجهز شده و قادر است تا ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد. از ظرفیت مجموعه باتری و همچنین بر حد حرکتی اطلاعاتی در دست نیست؛ اما فعلاً می‌دانیم که باتری این خودرو از نوع LFP است. BYD e7 با رنگ خاکستری ساده و طراحی بدون زرق‌وبرق معرفی شده که نشان‌دهنده تمرکز آن بر کاربرپذیری است.

برنامه جدید «ام‌جی» برای فضای شاسی‌بلندها



بنابر داده‌های JATO Dynamics، شرکت ام‌جی تا پایان سال ۲۰۲۴ توانست ۲۴۳ هزار و ۴۴۹ دستگاه خودرو در اروپا به فروش برساند که نسبت به سال قبل، ۵ درصد افزایش نشان می‌دهد. اما در چین اوضاع برعکس پیش رفته است؛ چراکه ام‌جی نتوانست محصول برقی و پلاگین-هیبرید جدیدی عرضه کند. اما با وضع تعرفه‌های اتحادیه اروپا بر خودروهای برقی ساخت چین، فروش ام‌جی در قاره سبز به‌وضوح کاهش یافت. اوضاع در چین کمی بهتر شده؛ چراکه فروش ۲۵ هزار و ۷۹۴ دستگاهی این برند در سه ماه نخست ۲۰۲۵ نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۱۴ درصد افزایش یافته است. اما بعید است که ام‌جی بتواند به این روند ادامه دهد. احتمالاً به‌همین دلیل، ام‌جی از برنامه‌های جدید برای ۲ سال آینده رونمایی کرده است. ام‌جی ۴ بر اساس سلیقه مشتریان جهانی طراحی شده بود، اما نسل دوم با ظاهر مطابق سلیقه چینی‌ها، به‌زودی در این کشور عرضه خواهد شد. البته عرضه نسل اول با تغییرات ظاهری، همچنان ادامه می‌یابد. نسل جدید ام‌جی ۴، یکی از سه محصول جدید ام‌جی در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵ خواهد بود که از ۲۳ آوریل شروع به کار می‌کند. ۲ مدل دیگر، نسخه به‌روزرسانی شده از ام‌جی سایبرستر و البته یک کراس‌اور کاملاً جدید خواهند بود.

صنعت خودرو آمریکا درگیر تلاطم‌های جدیدی می‌شود

چالش‌های دیتریتی در مواجهه با تعرفه‌ها



تحقیقات اخیر نشان می‌دهد تعرفه‌ها به‌فورد، جنرال موتورز و استلانتیس فشار بیشتری نسبت به رقیب‌های آلمانی و ژاپنی این خودروسازها وارد می‌کند. صنعت خودرو ایالات متحده در حال آماده شدن برای تلاطم‌های جدیدی است؛ چراکه تعرفه‌های جدید ۲۵ درصدی بر واردات خودرو و قطعات آن به اجرا در می‌آیند. در حالی که هدف از این اقدام تقویت تولید داخلی است، اما این سیاست ممکن است در نهایت به‌همان شرکت‌هایی آسیب برساند که برای محافظت از آن‌ها طراحی شده است؛ به‌ویژه ۳ شرکت بزرگ دیتریتی ساکن ایالت میشیگان. اعلامیه غافلگیرکننده‌ای از سوی ترامپ، بسیاری از تعرفه‌های متقابل را که ایالات متحده در هفته گذشته اعلام کرده بود لغو کرد و باعث تلاطم در بازار بورس شد؛ زیرا بخشی از کاهش‌های عمده در روزهای قبل را جبران کرد. اما دولت ترامپ تأکید کرد این اعلامیه بر تعرفه ۲۵ درصدی خودروهای خارجی که قبلاً از سوی شخص ترامپ اعلام شده بود، تأثیری ندارد.

پیامدهای ناخواسته

در سال ۲۰۲۴ حدود ۶،۳ میلیون دستگاه از ۱۶،۱ میلیون دستگاه خودرو و سبک جدید فروخته شده در ایالات متحده از شرکت‌های تجاری کلیدی، از جمله مکزیک، کانادا، ژاپن، کره و اتحادیه اروپا وارد شده‌اند. از ۳ می، این واردات، به‌همراه قطعات خودرو و ساخت‌های خارج، مشمول تعرفه جدید و سنگین خواهند شد. در نگاه اول، به‌نظر می‌رسد این اقدام با نفع خودروسازان داخلی طراحی شده است. اما داده‌های Jato Dynamics تصویر پیچیده‌تری را نشان می‌دهد. فورد، جنرال موتورز و استلانتیس سال گذشته ۱،۸۵ میلیون دستگاه خودرو وارداتی را در ایالات متحده فروختند که ۱۳ درصد از کل فروش جهانی آن‌ها را تشکیل می‌داد. این سهم بیشتر از بسیاری از رقیب‌های بین‌المللی آن‌هاست. قبلیبه مونیز، تحلیلگر جهانی Jato، گفت:

تعرفه‌های همه‌گیر

برندهای ژاپنی مانند تویوتا، هوندا و نیسان تا حدی مصون از سیاست‌های اخیر ترامپ در رابطه با تعرفه‌ها هستند؛ زیرا تنها ۹ درصد از فروش جهانی آن‌ها مختص ایالات متحده است. برندهای آلمانی مانند فولکس‌واگن، بامو و مرسدس‌بنز حتی در این بخش وضعیت بهتری دارند؛ زیرا تنها ۷ درصد از حجم جهانی آن‌ها به‌فروش وارداتی ایالات متحده وابسته است. با این حال، در د واقعی ممکن



«اعمال این تعرفه‌ها مشکل دیگری برای صنعت است تا آن را پشت‌سر بگذارد. ایالات متحده دومین بازار بزرگ خودرو در جهان است و اکنون تجارت برای اکثر قریب به‌اتفاق خودروسازان غیرچینی در سراسر جهان دشوارتر از همیشه خواهد بود.»

است برای شرکت‌هایی باشد که صرف‌نظر از منشأ آن‌ها، به تقاضای ایالات متحده وابستگی زیادی دارند. به‌عنوان مثال، سوپارو ۷۱ درصد از خودروهای خود را در ایالات متحده می‌فروشد و با وجود این که بسیاری از آن‌ها در ایندیانای ساخته می‌شوند، واردات هنوز ۲۶ درصد از فروش جهانی آن را تشکیل می‌دهد. مزدا نیز در وضعیت مشابهی قرار دارد و بیش از یک‌چهارم حجم فروش جهانی آن به‌خودروهای وارداتی ایالات متحده مرتبط است.

را که در این کشور می‌فروشد، وارد می‌کند. این مساله می‌تواند خودروساز آلمانی را مجبور کند تولید داخلی را افزایش دهد تا جایگاه خود را در دومین بازار بزرگ خودرو در جهان از دست ندهد. مونیزو گفت: «در کنار فولکس‌واگن، احتمالاً ولوو، هیوندای-کیا، مرسدس، بامو، استلانتیس، تویوتا، نیسان، سوپارو و جنرال موتورز نیاز به افزایش ردیای تولید خود در ایالات متحده در آینده نزدیک خواهند داشت.» ایالات متحده بازاری است که خودروسازان مذکور نمی‌توانند آن را ترک کنند و به‌همین دلیل ممکن است طی چند سال آینده شاهد تغییر ساختار تولید در سطح بین‌المللی باشیم؛ بر این اساس خودروسازان بزرگ و کوچک از همین حالا به‌دنبال راه‌هایی برای کوتاه کردن فاصله کارخانه‌هایشان تا بازارهای هدف هستند.

سدان ۵ متری «جیلی» برای کنفرانس فناوری هوش مصنوعی

ابعاد به‌آئودی A6، اکسید استر ES و مرسدس بنز E کلاس نزدیک است. بدنه ۲ تیپ این خودرو با وزن خالص ۱۹۰۸ و ۱۹۵۰ کیلوگرم بر رینگ‌های ۱۸ یا ۱۹ اینچ استوار می‌شود. برخلاف همتای برقی، در کابین جیلی گلکسی استار شاین ۸ یا ۲ نمایشگر دیجیتال مجزا با رابط کاربری Flyme Auto ساخت میزوروهو هستیم. از مهم‌ترین تجهیزات استاندارد این خودرو می‌توان به سیستم صوتی Flyme با ۲۳ بلندگو، سقف پانوراما، نمایشگر مجزای روی شیشه، صندلی‌های هر دو ردیف مجهز به گرم‌کن، سردکن و ماساژور و سامانه دستیار رانندگی Qianli Haoan اشاره کرد. قوای حرکتی جیلی گلکسی استار شاین ۸ به‌سامانه هیبرید EM-i تأمین شده است که از پیش‌راننده ۱،۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۱۲ اسب‌بخار قدرت و یک موتور برقی ۱۸ اسب‌بخار تشکیل می‌شود.

جیلی در جریان کنفرانس فناوری هوش مصنوعی از یک سدان لوکس به‌نام گلکسی استار شاین ۸ رونمایی کرد. البته اطلاعات اولیه این خودرو کمی قبل‌تر و توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) اعلام شده بود. اکنون خودروساز چینی از آغاز فروش این مدل خبر داده است. جیلی گلکسی استار شاین ۸ در واقع نسخه هیبرید از مدل برقی گلکسی E8 به‌شمار می‌رود. چراغ‌های باریک ولی مجزا در جلو و عقب، جزئیات T-شکل کرومی در دو طرف سپر جلو، هواکش پایین سپر جلو، رینگ‌های چندپر، درهای بدون قاب و دستگیره مخفی شونده درها از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری جیلی گلکسی استار شاین ۸ به‌شمار می‌رود. ابعاد بدنه جیلی گلکسی استار شاین ۸ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به‌ترتیب به ۵،۹، ۱،۴، ۱،۴، ۲،۹ متر می‌رسد که از نظر



خبر News

نمایشگاه «ایستر سفاری»، بستری برای آفرودبازی

همچون سال‌های گذشته، جیب با هفت کانسیپت متنوع به‌نمایشگاه Easter Jeep Safari یا EJS آمده است که حتی مدل‌های برقی را نیز شامل می‌شود. البته مسئولان استلانتیس، علت عدم حضور واگونی‌سیر S و ریکان در این نمایشگاه را جلب‌توجه بیشتر مخاطبان به‌لوازم جانبی موجود برای رانگلر و گلا دیاتور اعلام کرده‌اند. جیب با دست پر به پنجاه‌نهمین دوره از ایستر سفاری آمده است. از همین حالا می‌توان منتظر ماند که سال آینده و ششمین دوره از این نمایشگاه، با خودروهای به‌مراتب جالب‌تری همراه باشد. نمایشگاه ایستر جیب سفاری در فاصله ۱۲ تا ۲۰ آوریل ۲۰۲۵ برگزار



می‌شود. این رانگلر بدون سقف و در، تا حد زیادی به محصولات جیب در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ میلادی شباهت دارد. رنگ بنفش و Grimace به‌همراه نقوش گرافیکی با روکش پارچه‌ای صندلی‌ها و رینگ‌های ۱۷ اینچ AEV همراه شده است. جیب Rewind به‌پیش‌راننده ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژ و گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک مجهز شده است. البته ای کاش جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی را در این خودرو شاهد بودیم! جیب Bug Out 4xe بر اساس گلا دیاتور ۲۰۲۵ شکل گرفته و با رنگ قرم‌های PEAS1 و جزئیات زرد، تزئین شده است. افزایش ۱۰ سانتی‌متری ارتفاع از سطح زمین، سپر فولادی جلو، سپر لوله‌ای عقب، افزایش ۵،۳ سانتی‌متری طول بدنه، تایرهای ۳۷ اینچ بی‌اف گودریچ و کف مسطح محافظه‌بار با تقویت نقاط جوش، از مهم‌ترین ویژگی‌های این مدل به‌شمار می‌رود. جیب رانگلر 4xe رویبکان سانچیسر مشکلی و زرد با نهایت توجه به قابلیت‌های کاربردی طراحی شده است. محافظه‌لوازم در بخش جانبی، نوار چراغ‌های آفرود، محافظه بسار روی سقف و حتی روکش چرم ۲ رنگ داخل کابین، می‌تواند راحتی سرنشینان در سفرهای طولانی را تأمین کند. کانسیپت جیب Convoy بر مبنای گلا دیاتور Mojave مدل ۲۰۲۵ و البته با تأثیر از گلا دیاتور S1 مدل ۱۹۶۴ شکل گرفته است.



شاسی بلند آفرود عجیب!

در سال ۲۰۰۵، جیب با رونمایی از کانسپت هوریکین در نمایشگاه خودرو دیترویت، همه را شگفت زده کرد. این شاسی بلند مجهز به موتور ۵.۷ لیتری همی V8 و سیستم فرمان پذیری چهار چرخ بود. در دهه ۲۰۰۰، خودروسازان با خلق کانسپت‌های عجیب و غریب، توانایی‌های مهندسی خود را به رخ می‌کشیدند. در این میان، کرایسلر، شرکت مادر جیب، با معرفی کانسپت هوریکین در نمایشگاه خودرو دیترویت ۲۰۰۵، گامی فراتر گذاشت. این خودرو نه تنها نشان دهنده اوج خلاقیت جیب بود، بلکه به عنوان ابزاری قدرتمند برای بازار بایبی، توانایی‌های این برنده در ساخت خودروهای آفرود را به نمایش گذاشت. هوریکین با دو موتور

همی V8 و ویژگی‌های آینده‌نگرانه‌ای مانند سیستم فرمان‌پذیری چهار چرخ، به یکی از به یادماندنی‌ترین کانسپت‌های تاریخ تبدیل شد. کانسپت هوریکین هر چند امضای کلاسیک جیب یعنی جلو پنجره هفت شیار را حفظ کرده بود، اما بدون در و پنجره ۲ سندلی، ظاهری کاملاً غیرمتعارف داشت. بدنه این خودرو از فیبر کربن سبک و مقاوم ساخته شده بود و با وزن ۱۷۴۶ کیلوگرم، به رغم وجود موتور قدرتمند، نسبتاً سبک محسوب می‌شد. قوای محرکه هوریکین از ۲ موتور ۵.۷ لیتری همی V8 تشکیل شده بود که هر کدام ۲۳۵ اسب بخار قدرت و ۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید می‌کردند.

چینی

عرضه رسمی نیو «فایرفلای»



شرکت چینی نیو (Nio) به طور رسمی از خودرو فایرفلای (Firefly EV) در چین رونمایی کرد؛ هاجیک برقی جدیدی که با هدف افزایش فروش و رقابت در بخش خودروهای کوچک شهری توسعه یافته است. فایرفلای سومین برنده زیر مجموعه نیو محسوب می‌شود و به زودی وارد بازار اروپا نیز خواهد شد. قیمت رسمی فایرفلای در بازار چین بین ۱۱۹ هزار و ۸۰۰ تا ۱۲۵ هزار و ۸۰۰ یوان اعلام شده است که معادل حدود ۱۶ هزار و ۱۷۰ تا ۱۷ هزار و ۶۰۰ دلار آمریکا است. این قیمت گذاری نشان از کاهش چشمگیر ۱۹.۵ درصدی نسبت به قیمت پیش فروش اولیه دارد که در دسامبر ۲۰۲۴ و همزمان با «Nio Day» اعلام شده بود (۱۴۸ هزار و ۸۰۰ یوان یا حدود ۲۰ هزار و ۵۸۰ دلار). نخستین سری تحویل‌ها برای بازار چین، از تاریخ ۲۹ آوریل ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. برخلاف طراحی‌های قبلی نیو، فایرفلای ظاهری متمایز و جوان پسند دارد. فایرفلای با وجود ابعاد جمع و جور، فضای بسیار خوبی برای استفاده روزمره فراهم می‌کند. این خودرو از فناوری تعویض باتری (Battery Swap) نیز پشتیبانی می‌کند.

محصول

سدان لوکس رقیب «تسلا»



چهارمین محصول لوکس برند آواتر با همکاری چانگان، CATL و هواوی معرفی شد. سدان میان‌سایز آواتر ۰۶ با طراحی مدرن، تکنولوژی‌های پیشرفته و قیمت پایه ۱۹۱ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۲۶ هزار و ۳۰۰ دلار)، وارد رقابت با تسلا مدل ۳ و زیر ۰۰۷ شده است. برند لوکس آواتر که با همکاری شرکت‌های چینی چانگان، CATL و هواوی شکل گرفته، با معرفی مدل آواتر ۰۶ وارد رقابت در بخش جذاب سدان‌های الکتریکی حدود ۲۰۰ هزار یوانی شده است. این خودرو با طراحی سرطراح این کمپانی یعنی «نادر فقیه‌زاده» در دو نسخه تمام‌برقی (BEV) و افزونه‌برد (EREV) عرضه می‌شود. آواتر ۰۶ از جدیدترین زبان طراحی برند آواتر بهره می‌برد که با عنوان «Avatr Design 2.0» شناخته می‌شود. در نگاه نخست، فرم کلی بدنه یادآور یک سدان کوپه مانند با خطوط نرم و پویا است که هم زیبایی بصری و هم کارایی آن‌رود پندمیک را به همراه دارد. آواتر ۰۶ با طراحی خاص، تکنولوژی‌های سطح بالا، کابینای لوکس و قیمت رقابتی، گزینه‌ای جذاب برای خریداران سدان‌های مدرن شهری است.

چینی

محدودیت برای فناوری‌های خودروان



در پی نگرانی‌های ایمنی و چند حادثه مرگبار اخیر، وزارت صنایع و فناوری اطلاعات چین (MIIT) با وضع مقرراتی سخت‌گیرانه، کنترل گسترده‌ای بر توسعه، آزمایش و تبلیغات سیستم‌های رانندگی خودروان دارد. این مقررات نه تنها عملکرد برخی فناوری‌ها را ممنوع کرده، بلکه نحوه معرفی آن‌ها در بازار را نیز محدود می‌کند. MIIT به طور رسمی دستورالعملی را منتشر کرد که صنعت خودروهای هوشمند متصل را به شدت تحت کنترل در می‌آورد. این مقررات به ویژه عملکرد شرکت‌هایی مانند هواوی، شیائومی، نیو، اتو اکس‌انگ را که در زمینه فناوری خودروان پیشرو بودند، تحت تأثیر قرار داده است. اعمال این قوانین دقیقاً پس از یک حادثه پر حاشیه که منجر به ۳ فوتی شد صورت گرفت. این موضوع سبب شد دولت چین توسعه کنترل نشده فناوری خودروان را خطرناک بداند و بر ایمنی در این بخش اولویت بدهد. زمان بندی این تصمیم نیز مهم است؛ زیرا درست پیش از نمایشگاه خودرو شانگهای اعلام شده که قرار بود فناوری‌های خودروان در آن نقش پررنگی داشته باشند.

سوپراسپرت

رقابت سوپراسپرت‌ها!

در یک رقابت درگ هیجان‌انگیز، شورولت کوروت E-Ray هیبرید 600LT را به چالش کشید. روی کاغذ، این ۲ خودرو نزدیک به نظر می‌رسند، اما در باند مسابقه، کوروت رقیب بریتانیایی خود را به راحتی پشت سر گذاشت؛ اما چرا این نتیجه چندان شگفت‌انگیز نیست؟ کوروت E-Ray دو مسابقه از سه رقابت، برتری فاطمی از خود نشان داد و ثابت کرد که قوای محرکه هیبرید سلاحی مرگبار در پیست درگ محسوب می‌شود. حتی وقتی به مک‌لارن اجازه داده شد با برتری در شروع مسابقه وارد شود، کوروت به سرعت فاصله را



جبران کرد. از همان لحظه استارت، برتری کوروت در چسبندگی و گشتاور مشخص بود. این خودرو با ۶۵۵ اسب بخار قدرت و یک موتور الکتریکی که چرخ‌های جلو را به حرکت درمی‌آورد، مانند یک منجینی از خط استارت پرتاب شد. در مقابل، مک‌لارن 600LT محرک عقب با حدود ۲۶۰ کیلوگرم وزن کم‌تر، نتوانست ۶۰۰ اسب بخار قدرت خود را به طور موثر به سطح مسیر منتقل کند. با وجود برتری در وزن، مک‌لارن در چسبندگی و شتاب اولیه با مشکل مواجه شد. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت کوروت E-Ray تنها ۲.۵ ثانیه اعلام شده؛ در حالی که مک‌لارن برای انجام این کار به بیش از ۳ ثانیه زمان نیاز دارد. این اختلاف در مسابقه اول کاملاً مشهود بود؛ کوروت با فاصله‌ای قابل توجه از مک‌لارن پیش افتاد و تا پایان مسیر ۴۰۰ متر برتری خود را حفظ کرد. در مسابقه دوم، مک‌لارن با یک برتری اولیه شروع کرد و در ابتدا به اندازه یک طول خودرو جلو افتاد، اما کوروت به سرعت فاصله را کم کرد و در خط پایان تقریباً به رقیب رسید. در مسابقه سوم و نهایی، هر دو خودرو استارت تمیزی داشتند.

پایان رویای گذر از قیمت گذاری دستوری برای وارداتی‌ها

حباب قیمت خودرو در حال خالی شدن است؟



یک کارشناس بازار خودرو گفت خودرو وارداتی که با قیمت حدود ۲ تا ۳ میلیارد ثبت‌نام و فروخته می‌شود، در بازار آزاد تا ۶ میلیارد تومان نیز معامله می‌شود؛ آیا این اختلاف قیمتی چیزی غیر از نتیجه قیمت گذاری دستوری است؟ در حالی که اگر اجازه دهیم خودروهای وارداتی در یک بازار رقابتی قیمت گذاری شود مسلماً منافع آن به جیب مصرف کنندگان می‌رود

سازمان حمایت متولی و تصمیم گیرنده در مورد قیمت خودروهای وارداتی خواهد بود. وی خاطر نشان کرد: «به هر حال با وجود نظر مثبت شورای رقابت مبنی بر خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت گذاری، به نظر می‌رسد وزارت صمت و سازمان حمایت قصد دارند همچنان در حوزه فروش و عرضه خودروهای وارداتی دست برتر را داشته باشد.» این کارشناس بازار خودرو همچنین تأکید کرد: «خودرو وارداتی که با قیمت حدود ۲ تا ۳ میلیارد ثبت‌نام و فروخته می‌شود، در بازار آزاد تا ۶ میلیارد تومان معامله می‌شود؛ آیا این اختلاف قیمتی چیزی غیر از نتیجه قیمت گذاری دستوری است؟ در حالی که اگر اجازه دهیم خودروهای وارداتی در یک بازار رقابتی قیمت گذاری شوند، مسلماً منافع آن به جیب مصرف کنندگان می‌رود.» وی در پایان یادآور شد: «خودروهای وارداتی باید در یک بازار رقابتی متعادل عرضه شوند؛ اتفاقی که بدون شک موجب رقابت بین فروشندگان در قیمت و کیفیت برای جذب مشتری خواهد شد.»

ری‌را همچنان ارزان می‌شود خودروهای داخلی روز گذشته افت قیمت ۲ تا ۲۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۶۷ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۱۲ میلیون تومان کاهش ۹۸۵ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۳۵ میلیون تومان، شاهین (سنانوف و ESP) (۱۴۰۳) با ۱۱ میلیون تومان کاهش ۹۲۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) با



احسان نامریایی | e.nasari@autoworld.ir

شورای رقابت در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ با انحصاری دانستن خودروهای وارداتی و مونتاژی، این خودروها را مشمول قیمت گذاری اعلام کرد؛ اما پس از گذشت حدود ۲ سال از این تصمیم و در آخرین جلسه این شورا که اواخر اسفندماه سال گذشته و با موضوع اصلاح دستورالعمل تنظیم بازار خودروهای سواری برگزار شد، شورا مصوب کرد از این پس دخالتی در قیمت گذاری خودروهای وارداتی نخواهد داشت. اما در کم‌تر از یک ماه از این تصمیم، معاون وزیر صمت در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: «تمام واردکنندگان خودروهای سواری بنزینی و هیبرید مکلف هستند قبل از هر گونه تعیین و تغییر قیمت، گزارش لازم به همراه مستندات مربوطه برای بررسی کارشناسی به سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف کنندگان ارائه کنند تا پس از تایید کارگروه تنظیم بازار عملیاتی شود.» حسین فرحیدزاده، رئیس سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف کنندگان، با توجه به نخستین جلسه سال جاری ستاد تنظیم بازار که با حضور معاون اول رئیس جمهور برگزار شد و تقریباً بعد از گذشت یک ماه از جلسه شورای رقابت، طی نامه‌ای با موضوع «قیمت گذاری خودروهای وارداتی» به رئیس هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ایران اعلام کرد: «تمام واردکنندگان خودروهای سواری بنزینی و هیبرید مکلف هستند قبل از هر گونه تعیین و تغییر قیمت، گزارش لازم به همراه مستندات مربوطه را برای بررسی کارشناسی و به سازمان ارائه کنند و تا پس از تایید کارگروه تنظیم بازار عملیاتی شود.»

بر اساس این تصمیم و نامه اخیر معاون وزیر صمت، یک کارشناس بازار خودرو عنوان کرد: «در کم‌تر از یک ماه از تصمیم شورای رقابت برای خروج خودروهای وارداتی از شمول قیمت گذاری و رویای عبور از قیمت گذاری دستوری، به نظر می‌رسد با نامه رئیس سازمان حمایت، از این پس قیمت گذاری وارداتی‌ها توسط این سازمان انجام خواهد شد.» وی با اشاره به تأثیر چالش‌های قیمت گذاری در بازار افزود: «تصمیم اخیر ستاد تنظیم بازار و وظیفه جدید سازمان حمایت برای نظارت تعیین و تغییر قیمت خودروهای وارداتی و به نوعی تعیین قیمت‌های دستوری با اصول اقتصاد بازار در تضاد است.»

این کارشناس بازار خودرو با بیان این که با ابلاغ این اطلاعیه سازمان حمایت قصد دارد دوباره در فرآیند ارزش گذاری خودروهای وارداتی دخالت کند، تأکید کرد: «در شرایطی که شورای رقابت در اواخر سال گذشته اعلام کرد واردات خودرو رقابتی است و نیازی به قیمت گذاری ندارد، اما باز همچنان تلاش می‌شود دوباره دولت کنترل قیمت گذاری را به دست گیرد.» به گفته وی، با این تصمیم از این به بعد

آمریکایی

چرا فورد «شلبی GR-1» تولید نشد؟

فورد در طول تاریخ خود کانسپت‌های عجیب و خلاقانه زیادی معرفی کرده که بسیاری از آن‌ها هرگز به خط تولید راه پیدا نکردند؛ اما اگر از طرفداران فورد GT و دنیای خودروهای فر فرورنس باشید، کانسپت شلبی GR-1 که در سال ۲۰۰۵ رونمایی شد، قطعاً قلب شما را تسخیر خواهد کرد. این خودرو با نامی که یادآور تاریخ پرافتخار فورد است، قرار بود به تولید برسد؛ اما هرگز از مرحله کانسپت فراتر نرفت. شلبی GR-1 توسط بخش «خلق محصولات پیشرفته» فورد و تحت نظارت «هانفرد رومیل» طراحی شد. این خودرو از برخی قطعات فورد GT که در



سال ۲۰۰۲ معرفی شده بود، بهره می‌برد. شلبی GR-1 از کانسپت شلبی کبرا سال ۲۰۰۴ اقتباس شده بود که خود آن هم از شلبی فورد GT گرفته شده بود. با تغییراتی جزئی، این شلبی برای جای گیری یک موتور تمام‌آلمینیومی V10 آماده شد. قدرت موتور از طریق یک گیربکس دستی ۶ سرعته با دیفرانسیل لغزش محدود به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های GR-1، درهای «پروانه‌ای» آن بود؛ یعنی درهایی که پیشتر با مدل‌های مک‌لارن شناخته می‌شوند. وقتی GR-1 برای نخستین بار به جهان معرفی شد، ایده تولید محدود آن مطرح بود؛ اما پس از بررسی‌های دقیق‌تر، فورد متوجه شد این پروژه چالش‌های بزرگی دارد. فورد GT که در سال ۲۰۰۵ به بازار آمده بود نیز با تقاضای کمتر از حد انتظار مواجه شد و در حالی که فورد قصد تولید ۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه از این سوپراسپرت را داشت، در طول یک سال موفق به فروش حدود ۴ هزار دستگاه شد. در نتیجه، برای جلوگیری از تکرار این تجربه، فورد تصمیم گرفت GR-1 را در حد یک کانسپت نگه دارد.



است. در نمای عقب K4 هاچ‌بک، شاهد سبک طراحی مشابه EV6 هستیم. در عین حال حجم بردازی بسیار خاص و جذاب به همراه چراغ‌های L شکل با گرافیک LED و سپر دارای دیفیوزر، نمای زیبا و چشم‌نوازی به این هاچ‌بک اسپرت داده است. همچنین کابین K4 هاچ‌بک کاملاً مدرن و جذاب بوده و مشابه نسخه سدان آن است. در بخش فنی نسخه‌های GT لاین و GT توربو نیز شاهد نصب یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری اسمارت‌استریم هستیم که با فناوری T-GDI می‌تواند حداکثر ۱۹۲ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

ماه مارس سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی کیامو تورز به صورت رسمی از کیا K4 رونمایی کرد. این خودرو ساز کره‌ای به منظور جایگزین کردن نسخه جذاب‌تر از سراتو، این مدل را به تولید رساند. اخیراً کیا از نسخه هاچ‌بک K4 نیز رونمایی کرده است که از خطوط تیز و شکسته و مجموعه‌ای از سطوح تخت بهره می‌برد. رنگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینجی نیز کاراکتر جذابی به این هاچ‌بک بخشیده است. چهره این خودرو همچنان مانند نسخه سدان است. چراغ‌های L شکل بزرگ، جلوپنجره باریک، ورودی هوای درون سپر و خطوط تیز روی کاپوت، چهره تهاجمی و جسورانه‌ای ایجاد کرده

هاچ‌بک جذاب «کیا»

آیا سوپر هیبرید چری، انقلابی در صنعت خودرو است؟ بررسی فناوری پر سر و صدای چشم‌بادامی‌ها!



چیکو J7 تکنولوژی سوپر هیبرید با موتور بنزینی توربوشارژ ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری می‌تواند تا ۲۵۵ کیلووات (۳۴۱.۹ اسب‌بخار) قدرت فراهم آورد. نکته بسیار مهم این که در طراحی ساختار موتور بنزینی، تغییراتی در محفظه سیلندر و سیستم پر خوران توربوشارژ داده شده است. طبق گفته کمپانی چری، این تغییرات توانسته راندمان موتور بنزینی توربوشارژ ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری و ۲ لیتری را تا ۱۷ درصد بهبود بخشد.

همچنین در بخش طراحی موتورهای الکتریکی، ۲ موتور الکتریکی سنسور مغناطیس دائم با طراحی نسل جدید استاتور و روتور همراه بوده که با گیربکس در یک مجموعه قرار می‌گیرند. این سیستم بر اساس اعلام کمپانی چری، منجر به سبک‌سازی مجموعه و در نهایت تا ۲۵ درصد بهبود عملکرد این سیستم نسبت به نمونه‌های مشابه در جهان شده است.

در ماه سپتامبر سال ۲۰۲۴ خبرنگار مجله «CarExpert» در گفت‌وگوی کوتاهی با لوکاس هریس، مدیر عامل چری استرالیا این سوال را مطرح کرد که آیا چری گزین‌های بیش‌تری در زمینه موتور به مشتریان استرالیا می‌دهد؟ وی در پاسخ گفت: «هر کدام از مدل‌ها دارای پیش‌رانه‌های پلاگین-هیبرید PHEV بر توان هستند. بنابراین جای نگرانی وجود ندارد و ما نیاز مشتریان مان را مرتفع می‌کنیم.»

سیستم انتقال قدرت نوین و جدید

در تمام خودروهای پلاگین-هیبرید PHEV شاهد نصب گیربکس DHT و تنها حضور یک موتور الکتریکی هستیم؛ اما کمپانی چری در سوپر هیبرید CSH خود از ۲ موتور الکتریکی بهره گرفته که برای انتقال قدرت نیز، یک گیربکس سه سرعته DHT در نظر گرفته شده است. در حقیقت در زمان عملکرد هر ۲ موتور برای آغاز حرکت، گیربکس در حالت یک سرعته قرار گرفته و در زمان شتاب و سبقت، دنده‌های دوم و سوم آن نیز وارد مدار می‌شوند. بر اساس گفته کمپانی چری این گیربکس تا ۲۰ درصد از اتلاف انرژی جلوگیری کرده که منجر به بهبود عملکردی ۲۵ درصدی این ساختار می‌شود. همچنین به لطف ساختار جدید تکنولوژی سوپر هیبرید CSH چری، این پیش‌رانه قرار است در هر صد کیلومتر تنها ۲ لیتر بنزین مصرف کند که این در نوع خود یک تحول بزرگ است. همچنین از آن جا که قرار است محصولات چری به‌خاور میانه، روسیه، اروپا و آمریکای جنوبی نیز صادر شوند، بر اساس شرایط جوی این مناطق، امکان کالیبره شدن این سوپر هیبرید توسط تیم مهندسی چری وجود دارد.

توسعه محصولات خودران با سوپر هیبرید چری

کمپانی چری قرار است در اتوشوی شانگهای از محصولات جدید خود که بر پایه و اساس سوپر هیبرید شکل گرفته‌اند، رونمایی کند. بر اساس آن چه مجله خودرواسترالیا اعلام کرده، قرار است از سیستم خودران بهینه‌سازی شده نیز روی این محصولات رونمایی شود.



کمپانی چری در سال ۱۹۹۷ میلادی تاسیس شده و در یک دهه اخیر به لطف سرمایه‌گذاری‌های انبوه در واحد تحقیق و توسعه، توانست



محصولاتی را به بازار عرضه کند که عنوان چهارمین خودرو ساز بزرگ چین را از آن خود کند. این خودروساز بزرگ چینی که شریک اصلی آن مدیران خودرو است، طی روزهای اخیر از فناوری خاصی رونمایی کرده که نام آن را سوپر هیبرید چری یا CSH گذاشته است. طبق آن چه این کمپانی خودروساز اعلام کرده، تکنولوژی سوپر هیبرید چری در سطح بالاتری از فناوری تمام خودروسازان مطرح در جهان قرار دارد. بر این اساس در ادامه این تکنولوژی را بررسی می‌کنیم تا بدانیم چه رازی در آن نهفته است.

تغییرات به سبک چری

این روزها خودروهای تمام‌برقی یا EV با وجود برخی مزایا، چالش‌هایی را برای مالکان خود ایجاد کرده‌اند. محدوده پیمایش این خودروها و شرایط محیطی که روی عملکرد آن‌ها تأثیر می‌گذارد، سبب شده است مشتریان دوستدار محیط زیست خودروهای برقی، با مشکلاتی مواجه شوند.

در مراسم رونمایی از سوپر هیبرید چری CSH، «بین تونگیو»، رئیس هیات‌مدیره این کمپانی حضور داشت. وی در این مراسم گفت: «مروز شاهد رونمایی از بزرگ‌ترین فناوری در زمینه خودروهای نسل جدید و انرژی نوین خواهیم بود. ما نام آن را سوپر هیبرید چری گذاشتیم؛ زیرا با این تکنولوژی این ضمانت را به مشتریان مان می‌دهیم که با خیال راحت از خودرو هیبرید و پلاگین-هیبرید یا حتی تمام‌برقی استفاده کنند. مادر کنار عملکرد و کارایی بالا، به فکر مشتریان مان نیز هستیم. ما چهار عامل ایمنی بالا، برد حرکتی قابل اطمینان، دوست‌دار محیط زیست و مقرون به صرفه بودن را در اولویت خود قرار دادیم. ما نوعی تکنولوژی ارائه می‌دهیم که تاکنون در صنعت خودرو سازی نمونه آن نبوده و قصد داریم در این مسیر، تحول ایجاد کنیم. این تکنولوژی می‌تواند گزین‌های گسترده‌ای را در اختیار مشتریان بگذارد تا بتوانند آن چه را که می‌خواهند بر اساس نیازهای شان انتخاب کنند.»

بازرسی‌های انجام شده می‌توان به این نتیجه رسید که مهندسان چری از سیستم تمام‌برقی مبتنی بر انرژی الکتریکی مانند خودروهای تمام‌برقی حال حاضر استفاده نکرده‌اند. مدل‌های هیبرید و پلاگین-هیبرید دارای موتور احتراق داخلی ICE بوده و در نسخه‌های تمام‌برقی نیز شاهد قرارگیری پیش‌رانه احتراق داخلی هستیم. ساختار خودرو پیمایش حرکتی بالا (EREV) خودرو دارای موتور احتراق داخلی به منظور تأمین انرژی الکتریکی در نقش ژنراتور، بسیار کارآمدتر بوده و چری روی این سیستم متمرکز شده است.

ساختار یک خودرو تمام‌الکتریکی به این صورت است که اگر انرژی الکتریکی باتری به کم‌ترین میزان خود برسد (دشارژ شدن)، دیگر خودرو توان حرکت نخواهد داشت. بنابراین کارآمدترین و کاربردی‌ترین سیستم EREV است که در سوپر هیبرید چری به خوبی توسعه یافته است.

توسعه ۱۹ مدل خودروی پلت‌فرم سوپر هیبرید چری

در مراسم رونمایی از سوپر هیبرید چری CSH، از سوی رئیس هیات‌مدیره این کمپانی اعلام شد که ۱۹ مدل خودرو هیبرید تنها تا پایان سال جاری میلادی تولید خواهد شد. این دستاورد، محقق شدن بخشی از اهداف این کمپانی مطرح در زمینه گسترش خودروهای کم‌مصرف و مقرون به صرفه است. این مدیر ارشد چری همچنین اشاره کرد: «۱۹ مدل خودرویی که از پلت‌فرم سوپر هیبرید چری بهره می‌گیرند، در سه کلاس هیبرید-سرسی، پلاگین-هیبرید و خودرو برقی با پیمایش بیشتر EREV خواهد بود. بر این اساس دیگری خبری از خودرو برقی که تنها مبتنی بر انرژی الکتریکی EV باشد، نخواهد بود.»

بر اساس بررسی‌های صورت گرفته از سوی مجله خودرواسترالیا هر سه مدل، عملکردی مشابه یک خودرو پلاگین-هیبرید دارند؛ به این صورت که در هر سه مدل، پیش‌رانه احتراق داخلی حفظ شده و تنها عملکرد هر کدام مختص سیستم خاص خود است. جالب است بدانید که هر سه کلاس اوور اس‌بوی‌های تیگو ۷، تیگو ۹ و جدید که طی روزهای آینده در نمایشگاه بین‌المللی خودرو و شانگهای معرفی می‌شوند، مبتنی بر این تکنولوژی هستند و به‌عنوان سه خودرو جدید برقی و پلاگین-هیبرید چری رونمایی خواهند شد.

چهارمین خودروساز بزرگ چین اعلام کرده است که به‌صورت تعیین استانداردهای ایمنی در صنعت، کنترل کامل بر تکنولوژی‌های اصلی حاضر در این خودروساز و همکاری چند جانبه و مستقیم با کمپانی‌های مطرح جهان تأکید دارد.

در دو دهه اخیر به خوبی ثابت شده است که هر کمپانی خودروسازی بتواند تکنولوژی هیبرید و تمام‌الکتریکی را توسعه دهد، به رشد و پیشرفت چشمگیری دست پیدا می‌کند. چری بر این باور است که تکنولوژی منحصر به فرد آن (سوپر هیبرید) می‌تواند در آینده نزدیک به‌عنوان اصلی رشد این خودروساز در بازارهای جهانی بدل شود.

موتورهای پر توان برای تأمین نیروی حرکتی

ابتدای سال جاری میلادی بود که چری استرالیا اعلام کرد تیگو ۷ پرو و تیگو ۸ پرو جدید به فناوری جدید PHEV (پلاگین-هیبریدی) مجهز خواهند شد. در این جامنظور همان تکنولوژی سوپر هیبرید چری CSH است.

کمپانی چری در زمان معرفی تکنولوژی سوپر هیبرید، اعلام کرد کمپانی‌هایی مانند تویوتا کارآمدترین نمونه پلاگین-هیبرید را ارائه می‌دهند. در مدل کم‌ری، شاهد نصب یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری با ساختار پلاگین-هیبرید PHEV هستیم. بر این اساس در سوپر هیبرید چری، شاهد ۲ موتور ۴ سیلندر بنزینی ۱.۵ لیتری و ۲ لیتری هستیم. در مدل ۱.۵ لیتری پلاگین-هیبرید PHEV حداکثر قدرت به ۲۴۰ کیلووات (۳۲۱.۸ اسب‌بخار) و حداکثر گشتاور به ۵۴۵ نیوتون‌متر می‌رسد.

همچنین باین مدل می‌توان حداکثر تا ۸۰ کیلومتر به‌صورت تمام‌الکتریکی رانندگی کرد. روی این خودرو باتری لیتیوم-یونی ۱۹.۲۷ کیلووات-ساعتی نصب شده است. اما کمپانی چری به‌منظور گسترش سبک محصولات خود و پاسخگویی به نیاز مشتریان خود، نسخه قوی‌تری در نظر گرفته است. در نسخه قوی‌تر، موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ بنزینی قابل دسترس است که می‌تواند از ۲۳۰ کیلووات (۳۰۸ اسب‌بخار) تا ۳۷۵ اسب‌بخار را به‌مغان آورد. اما جالب است بدانید در مدل



پیکاپ نه چندان موفق «مرسدس بنز»



کمپانی مرسدس بنز جولای سال ۲۰۱۷ میلادی بود که نخستین پیکاپ خود را با نام X کلاس به بازار عرضه کرد. این پیکاپ همانند سایر محصولات مرسدس بنز نتوانست موفق ظاهر شود. چراکه این پیکاپ بر پایه و اساس پلتفرم نیسان ناوارا شکل گرفته است. از نظر طراحی، این مدل بدنه عضلانی مبتنی بر اجسام سیال دارد و در نمای جلو این مدل، چراغ‌ها با جلو پنجره عریض چهره نه‌جامی و اسپرتی را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز چراغ‌های عمودی با LED و حجم‌پردازی صریح، نمای زیبایی به این خودرو پیکاپ داده است. کابین این خودرو نیز مشابه GLE بوده که

بسیار مدرن و لوکس است. از نظر فنی X کلاس در قوی‌ترین مدل بنزینی خود که با نام X250d شناخته می‌شود، از موتور ۴ سیلندر بنزینی خطی ۲۲۹۸ سی‌سی بهره می‌گیرد که مبتنی بر تکنولوژی توربوشارژر است. این موتور که موسوم به OM699 DE23 LA معرفی می‌شود، همان قوای محرکه نو-نیسان است. بر این اساس مدل مذکور حداکثر می‌تواند ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۷ سرعته اتوماتیک جی-ترونیك مرسدس بنز قدرت را به چرخ‌ها منتقل می‌کند.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

اتوبوس‌های برقی؛ امیدی برای حمل و نقل پاک در کشور

تولید داخلی اتوبوس‌های برقی مانند پروژه شتاب مینا و ایران خودرو دیزل، نشان از وجود ظرفیت برای کاهش وابستگی به واردات این محصول دارد



وضعیت اتوبوس‌های هیبرید در ایران؛ گزینۀ غایب

بر خلاف اتوبوس‌های برقی که به تدریج وارد ناوگان ایران شده‌اند، اتوبوس‌های هیبرید (ترکیب موتور الکتریکی و احتراق داخلی) در مرحله مطالعه باقی مانده‌اند. در سال ۱۳۹۳، اخباری درباره‌ی آزمایش اتوبوس‌های هیبرید در تهران منتشر شد، اما این پروژه‌ها به دلیل کمبود بودجه به اجرا نرسیدند. در حال حاضر، هیچ ناوگان فعالی از اتوبوس‌های هیبرید در شهرهای ایران وجود ندارد و گزارش جدیدی هم از برنامه‌ریزی برای به‌کارگیری این خودروها در دست نیست. اتوبوس‌های هیبرید با کاهش ۳۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای نسبت به مدل‌های دیزلی، آلودگی کمتری تولید می‌کنند؛ اما همچنان به سوخت فسیلی وابسته‌اند. این اتوبوس‌ها از جایگاه‌های سوخت دیزل موجود استفاده می‌کنند که طبق آمار بیش از ۴۰۰ جایگاه در کشور فعال است. برد مسافتی بالاتر (تا ۵۰۰ کیلومتر) و انعطاف‌پذیری در نبود ایستگاه شارژ، آن‌ها را برای مسیرهای طولانی‌تر مناسب می‌کند. اما هزینه‌های نگهداری بالاتر به دلیل پیچیدگی سیستم دوگانه و آلودگی نسبی، مزیت آن‌ها را در مقایسه با اتوبوس‌های برقی کاهش می‌دهد.

آلودگی هوای کلان‌شهرهای کشور، از تهران تا مشهد، قم، اصفهان و اراک به چالش زیست‌محیطی تبدیل شده است. بر اساس گزارش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، وسایل نقلیه دیزلی، به‌ویژه اتوبوس‌های فرسوده، سبب آلودگی هوای شهرها تا بیش از ۵۰ درصد می‌شوند. در این میان، اتوبوس‌های برقی به‌عنوان راهکاری برای کاهش آلودگی، ارتقای کیفیت زندگی و توسعه حمل و نقل پایدار مطرح شده‌اند. در این گزارش به بررسی مزایای اتوبوس‌های برقی، انواع برندهای موجود در ایران، وضعیت اتوبوس‌های هیبرید و چالش‌های زیرساختی می‌پردازیم؛



مزایای اتوبوس‌های برقی؛ گامی به سوی شهر پاک

به‌حداقل می‌رسانند. این مزیت برای کلان‌شهرهایی با ترافیک سنگین، مانند تهران اهمیت ویژه‌ای دارد. از نگاه اقتصادی، اتوبوس‌های برقی هزینه‌های عملیاتی و نگهداری کمتری دارند. نبود قطعاتی مانند سیستم‌های اگزوز، فیلترهای روغن و تسمه‌های پیچیده، هزینه‌های تعمیرات را تا ۳۰ درصد کاهش می‌دهد. سیستم‌های شارژ با قابلیت شارژ سریع، فرسایش قطعات را کم کرده و مصرف انرژی را بهینه می‌کند. گزارش وزارت نیرو نشان می‌دهد موتورهای الکتریکی با بهره‌وری ۹۰ درصدی در مقایسه با ۴۰ درصد موتورهای دیزلی، سبب کاهش مصرف انرژی به‌شکل چشمگیری می‌شوند. مطالعات جهانی نشان می‌دهد حتی اگر برقی این اتوبوس‌ها از سوزاندن گاز و ژیل در نیروگاه‌ها تامین شود، باز هم مجموع آلودگی تولیدشده از مدل‌های دیزلی کمتر است.

اتوبوس‌های برقی با موتورهای الکتریکی و باتری‌های قابل شارژ، گزینه‌ای پاک و کارآمد برای حمل و نقل عمومی به‌شمار می‌روند. پیش‌رانه این اتوبوس‌ها گاز گلخانه‌ای مانند دی‌اکسید کربن یا اکسیدهای نیتروژن تولید نمی‌کند. داده‌های وزارت بهداشت نشان می‌دهد آلودگی ناشی از وسایل نقلیه دیزلی سالانه میلیون‌ها تن گاز سمی وارد هوای شهرها می‌کند و بیماری‌های تنفسی و قلبی را افزایش می‌دهد. اتوبوس‌های برقی با حذف این آلاینده‌ها، سلامت عمومی را بهبود می‌بخشند و هزینه‌های درمانی را کاهش می‌دهند؛ به‌ویژه در شهرهایی مانند تهران که در فصل‌های سرد سال با آلودگی دما مواجه هستند. کاهش آلودگی صوتی از دیگر ویژگی‌های این اتوبوس‌هاست. موتورهای الکتریکی بر خلاف موتورهای احتراق داخلی، عملکردی کم‌صدار دارند و آلودگی صوتی را در مناطق پرتردد شهری

مقایسه زیرساخت‌های شارژ برقی یا هیبرید؟

اتوبوس‌های برقی به‌طور کامل به برق وابسته هستند؛ زیرساخت شارژ آن‌ها شامل ایستگاه‌های شارژ سریع با شارژهای ۴۸۰ ولتی است که ۸۰ درصد باتری را در ۲۰ تا ۴۰ دقیقه پر می‌کنند. تا پایان سال ۱۴۰۳، تهران تنها ۱۱۰ ایستگاه شارژ سریع داشت که برای ناوگان بزرگ آن کافی نیست. کمبود ایستگاه‌های شارژ، بر محدودیت (۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر) و قطعی‌های برق، چالش‌های اصلی هستند. توسعه زیرساخت‌های شارژ، به‌گفته وزارت راه و شهرسازی، تا سال ۱۴۰۸ به ۲ هزار ایستگاه دوستان سرمایه‌گذاری نیاز دارد. اتوبوس‌های هیبرید به زیرساخت شارژ کمتری نیاز دارند؛ زیرا باتری‌هایشان از شارژ کمتری برای شارژ ۶ تا ۸ ساعته استفاده می‌شوند. این اتوبوس‌ها از جایگاه‌های سوخت دیزل موجود بهره‌مندی دارند که دسترسی به آن‌ها آسان است. با این حال، پیچیدگی سیستم دوگانه و وابستگی به سوخت فسیلی، آن‌ها را از نظر زیست‌محیطی در جایگاه پایین‌تری قرار می‌دهد.

برندهای اتوبوس‌های برقی در ایران؛ از تولید داخلی تا واردات

سال‌گارانتهی موتور است و داخلی‌سازی قابل توجهی دارد. شرکت زامیاد، زیرمجموعه گروه خودروسازی سایپا نیز با معرفی اتوبوس برقی فوتون C12 وارد رقابت در این عرصه شده است. این اتوبوس با باتری ۲۸۵ کیلووات-ساعتی و موتور برقی با توان ۱۹۵ اسب‌بخار، تا ۲۵۰ کیلومتر قابلیت پیمایش دارد. امکانات آن شامل تهویه مطبوع، صندلی‌های تاشو، جایگاه ویلچر، تابلو دیجیتال مسیر، ترمز ABS و سیستم هشدار تصادف است. طراحی کف خواب و سیستم تعلیق بادی، سوار شدن بر این خودرو را برای سالمندان و معلولین آسان می‌کند. البته ناگفته‌نماند که این شرکت در تلاش است تا مانند رقبای بازار پیشرفت کند. در حوزه واردات نیز، شرکت چینی هایپر، به‌عنوان شریک اسکانیا، از طریق قرارداد مستقیم با شرکت واردات نیز، اتوبوس‌هایی با برد ۲۵۰ تا ۲۸۰ کیلومتر و ظرفیت باتری ۷۰ تا ۹۰ کیلووات-ساعت را به بازار ایران عرضه کرده است. این اتوبوس‌ها در خطوط خاصی از تهران به‌صورت محدود در حال تردد هستند. وابستگی به قطعات وارداتی و نبود شرکت خودروساز ایرانی به‌عنوان واسطه میان شرکت چینی و شهرداری تهران، شاید در آینده عملکرد و خدمات این اتوبوس‌های برقی وارداتی را تا حدی محدود کند.

با وجود تاخیر طولانی در ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان عمومی کشور، از سال ۱۴۰۱ به بعد حرکت‌هایی جدی در این زمینه آغاز شده است. تاکنون چند مدل اتوبوس برقی وارد خطوط بهره‌برداری یا مراحل آزمایش شده‌اند که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: اتوبوس شتاب (زیما)، محصول شرکت تولید اتوبوس برقی پارس‌سان با همکاری گروه مینا و عقاب‌افشان، نخستین نمونه برجسته داخلی است. این اتوبوس قابلیت شارژ سریع در کمتر از ۴۰ دقیقه و برد مسافتی ۲۵۰ کیلومتر دارد که در شهرهایی مانند مشهد و اصفهان به‌کار گرفته شده است. بیش از ۶۰ درصد قطعات این اتوبوس در داخل تولید می‌شود که وابستگی به واردات را کاهش می‌دهد. سامانه‌های هوشمند، مانند نمایشگرهای پیشرفته و ارتباط با مرکز داده، امکان پایش لحظه‌ای عملکرد را فراهم می‌کند.

اتوبوس آتروس، محصول شرکت ایران خودرو و دیزل با هدف کاهش آلودگی هوا طراحی شده و در برخی شهرها مثل اراک، کرج، تهران و قم، به‌صورت آزمایشی استفاده می‌شود. این خودرو با ظرفیت باتری ۳۵۰ کیلووات-ساعت و توانایی پیمایش تا ۳۰۰ کیلومتر با یک‌بار شارژ، در شهرهای کرج و اراک به‌بهره‌برداری رسیده است. این محصول دارای ۸ سال گارانتی باتری و ۵

ارزیابی و راهکارها

با توجه به وضعیت کنونی، اتوبوس‌های هیبرید به‌دلیل وجود زیرساخت‌های سوخت‌گیری و انعطاف‌پذیری در نبود ایستگاه‌های شارژ، در کوتاه‌مدت گزینه‌ای عملی‌تر هستند؛ هرچند در ایران هنوز ناوگان فعالی ندارند. اما در بلندمدت، اتوبوس‌های برقی با آلودگی صفر، هزینه‌های پایین‌تر و قابلیت‌های هوشمند، راهکار بهتری برای حمل و نقل پایدار ارائه می‌دهند. توسعه منابع انرژی تجدیدپذیر، مانند نیروگاه‌های خورشیدی، می‌تواند وابستگی به شبکه برق فسیلی را کاهش دهد. تولید داخلی اتوبوس‌های برقی، مانند پروژه شتاب مینا و ایران خودرو دیزل، نشان از وجود ظرفیت برای کاهش وابستگی به واردات این محصول دارد. حمایت دولت از طریق یارانه و سرمایه‌گذاری در ایستگاه‌های شارژ می‌تواند این صنعت را تقویت کند. استفاده ترکیبی از اتوبوس‌های برقی در مسیرهای کوتاه و پرتردد، مانند خطوط BRT و هیبرید در مسیرهای طولانی‌تر، استراتژی موثری برای گذار به حمل و نقل سبز است.



زد. بر این اساس می توان گفت وضع تعرفه ها علیه خودروهای وارداتی به بازار آمریکا، توجه خودروسازان جهانی به بازار چین را دوچندان کرده است.

نمایشگاه خودرو و شانسهای، از فردا در حالی آغاز به کار خواهد کرد که مطابق با گزارش های ارسال، تعداد شرکت ها و برندهای خودرویی حاضر در آن، رکورد سال های قبل را خواهد



آغاز به کار نمایشگاه خودرو و شانسهای

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

دور جدید قرعه کشی وارداتی ها در ابهام

را نیز همچون سایر بخش ها به شرکت ها واگذار کند. این در حالی است که کارشناسان معتقدند وظیفه اصلی وزارت صمت نظارت بر بازار و پیگیری مباحث مرتبط با قانون گذاری است.

جاری، هنوز از برگزاری دور جدید قرعه کشی وارداتی ها خبری نبوده و مشخص نیست آیا طی سال جاری نیز این فرآیند همچنان ادامه خواهد داشت یا این که وزارت صمت قصد دارد به مرور فروش این مدل خودروها

در حالی که در آخرین مرحله قرعه کشی وارداتی ها در اسفندماه سال گذشته، هنوز تکلیف خودروهای وارداتی تعلق گرفته به مشتریان توسط بسیاری از شرکت ها مشخص نشده، با به پایان رسیدن نخستین ماه سال

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۳۲۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۴۰۰	▲
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۴۵	-۱۲۵	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۸۲۰	۴۷۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	یک میلیارد و ۴۱۰	-۳۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۸۱۰	یک میلیارد و ۵۴۰	-۲۷۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۵۱	یک میلیارد و ۹۰	-۱۶۱	▼
فونیکس آر ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۳۴۰	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۱۷	یک میلیارد و ۹۰۰	۵۸۳	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۱۷۲	یک میلیارد و ۹۵۰	۷۷۸	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۶۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	یک میلیارد و ۲۰۰	-۴۸۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	یک میلیارد و ۲۵۰	-۴۷۹	▼
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۲۶۱	▲
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۴۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۴۵	۶۰۸	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	یک میلیارد و ۱۹۹	-۲۳۲	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۸۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۴۵۵	یک میلیارد و ۷۵۰	۲۹۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۰	۸۶	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۳	۱۳۸	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۵	۶۱۵	▲
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۹	۷۰	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۶	۵۰۶	▲
کوییک GXL-R پلاگین (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۳	۵۲۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۴	۸۸	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۳	۵۱۳	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۹	۱۹۰	▲
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۷۷	۱۹۹	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۸	۱۲۱	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۱۳	۱۱۱	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۷	۴۱۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۲۰	۳۲۶	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۵۴	۲۱۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۵۰	یک میلیارد و ۲۵۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۷۰	۱۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۳۲	۷۳۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۸	۷۳۸	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۵۰	۸۵۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۲	۴۰۶	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۱	۴۴۱	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۵۰	۳۲۶	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۸۰	یک میلیارد و ۳۱۹	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۱	۱۶۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۳	۸۱۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۵	۹۸۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۰	۲۴۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۴۷	یک میلیارد و ۳۰۷	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۷	۸۹۷	▲
دنا پلاس توربو دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۶۷	۲۴۶	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۸۵	یک میلیارد و ۱۰۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۱۰	یک میلیارد و ۲۶۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۶۹۵	۷۸	▲
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۸۹۰	۸۹۰	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۱۷	۲۸۱	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۷	۲۰۳	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۸	۱۴۰	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۰	۷۸۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۱۶	۱۴۰	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۶۰	یک میلیارد و ۶۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۳۵	یک میلیارد و ۲۳۳	▲
ری ر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۵۶۷	یک میلیارد و ۴۳۷	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۶۹	۱۱۰	▲
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۰	۴۳۹	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۲۴	یک میلیارد و ۱۸۲	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۲۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۵۴۰	یک میلیارد و ۳۰۰	-۲۴۰	▼
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۱۵۰	-۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۲۰	یک میلیارد و ۵۰	-۱۷۰	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	یک میلیارد و ۴۰۰	-۴۶۵	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۷۷۰	یک میلیارد و ۳۰۰	-۴۷۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۸۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	-۳۰	▼
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	-۳۲۵	▼
کیا سونت (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۱۶۶	یک میلیارد و ۶۵۰	۴۸۴	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۷۵	یک میلیارد و ۳۰۰	-۷۵	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۵۵	▲
جتا V7S (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۸۰	▲
جتا V5S (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۴۴	یک میلیارد و ۶۵۰	۴۰۶	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۲۰۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۳۲۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۲۵۰	یک میلیارد و ۳۵۰	۱۰۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	-۲۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۲۳۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۳۲۰	▲
هوندا وزل (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۴۸۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۲۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۳۲۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۴۷۳	▲
هوندا H5 (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۹۰۹	یک میلیارد و ۶۰۰	-۳۰۹	▼
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	-۸۵	▼
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۱۸۳	یک میلیارد و ۶۵۰	۴۶۷	▲
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	یک میلیارد و ۴۵۰	-۵۴۳	▼
ونوسیا V Online DD (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۳۱۴	یک میلیارد و ۸۰۰	۴۸۶	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۵۸۸	یک میلیارد و ۴۰۰	-۱۸۸	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	-۶۸۵	▼



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0



کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری

اقیانوسیه در تلاش برای هماهنگی با استانداردهای بین‌المللی است

افزایش سخت‌گیری در استانداردهای سوخت مصرفی استرالیا



دولت استرالیا از ۱۵ دسامبر ۲۰۲۵، دو تغییر اساسی در کیفیت سوخت اعمال می‌کند. این به‌روزرسانی‌ها کیفیت بنزین را بهبود می‌بخشد، میزان آلایندگی را کاهش می‌دهد و استرالیا را با استانداردهای بین‌المللی سوخت همسو می‌کند. به‌علاوه، تصویب استاندارد دیزل پارافینی، زمینه‌ساز استفاده از سوخت‌های پاک‌تر خواهد شد.

در تاریخ ۱۵ آبان ۱۴۰۳ (۵ نوامبر ۲۰۲۴)، وزارت زیرساخت، حمل‌ونقل، توسعه منطقه‌ای و ارتباطات این کشور اعلام کرد بهبودهای چشمگیری در کیفیت سوخت از تاریخ ۲۴ آذر ۱۴۰۴ (۱۵ دسامبر ۲۰۲۵) اجرایی خواهد شد. هدف از این اقدامات، پشتیبانی از استانداردهای آلایندگی زیان‌آور یورو 6d و کاهش آلایندگی خودروهاست.

این تغییرات کلیدی شامل مواردی همچون کاهش حداکثری میزان هیدروکربن‌های آروماتیک در بنزین با اکتان ۹۵ به ۲۵ درصد می‌شود. آروماتیک‌ها در عملکرد موتور نقش دارند؛ اما در سطوح بالای آن‌ها می‌توانند سبب بروز مشکلاتی در عملکرد شوند.

همچنین کاهش میزان گوگرد در تمامی گریدهای بنزین (اکتان ۹۱، اکتان ۹۵ و اکتان ۹۸) در نظر گرفته شده که استانداردهای سوخت استرالیا را با استانداردهای بین‌المللی همسو می‌کند. رعایت این قوانین برای خودروهای سبک ساخته‌شده در استرالیا از آذر ۱۴۰۴ و برای خودروهای وارداتی از سال ۱۲۰۲۸ اجباری خواهد بود.

استانداردهای کیفیت سوخت استرالیا از نظر تاریخی از استانداردهای اتحادیه اروپا و ایالات متحده عقب‌تر بوده‌اند.

مقررات پیش‌روی سال ۲۰۲۵ نشان‌دهنده یک تغییر قابل توجه به‌سمت همسویی با شیوه‌های جهانی، کاهش آلایندگی خودروها و بهبود کیفیت هواست.

سطوح بالای هیدروکربن‌های آروماتیک و گوگرد در سوخت به آلودگی هوا و اثرات سوء بر سلامتی، به‌ویژه در مناطق شهری کمک می‌کنند.

انتظار می‌رود محققان با کاهش این ترکیبات مضر، مقررات جدید برای کیفیت هوا و سلامت عمومی را با کاهش آلایندگی‌هایی مانند ذرات معلق (PM) و اکسیدهای نیتروژن (NOx) بهبود بخشند. هزینه‌های نگهداری خودرو را برای مالکان با جلوگیری از رسوبات و خوردگی موتور کاهش دهند و بازدهی موتورهای بنزینی و دیزلی نسل جدید را افزایش دهند.

در دسامبر ۲۰۲۳، دولت استرالیا «تعیین استاندارد کیفیت سوخت (دیزل پارافینی) ۲۰۲۵» را اعلام کرد که یک استاندارد ملی برای دیزل پارافینی، از جمله دیزل تجدیدپذیر به حساب می‌آید. این استاندارد توسط وزارت تغییرات آب و هوایی، انرژی، محیط‌زیست و آب (DCCEEW) به‌منظور ارائه یک چارچوب نظارتی برای سوخت‌های جایگزین دیزل تدوین شده است.

ویژگی‌های کلیدی استاندارد دیزل پارافینی عبارتند از مشخصات تنظیم‌شده برای دیزل تجدیدپذیر که امکان پذیرش گسترده‌تر آن را در استرالیا فراهم می‌کند.

این اطلاعیه پس از تحقیقاتی که در اوایل سال ۲۰۲۴ به‌عمل آمد، با دریافت نظرات ذینفعان در صنایع سوخت، حمل‌ونقل و انرژی منتشر شد.

انتظار می‌رود این استاندارد، سرمایه‌گذاری در تولید سوخت کم‌کربن را تشویق کرده و سبب تسریع در پذیرش دیزل تجدیدپذیر در سراسر استرالیا شود.

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانبوی	محول	تنرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		یاریس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		پرادو
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		کرولا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		کمری
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		لندکروز
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		رافور
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN		CH-R
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		هایلوکس

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانبوی	محول	تنرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		ES350-2013
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		IS300
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		RX350
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		IS250
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN		NX200
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN		NX300h
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	0W20SN		CT200h
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		ES250
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W30SN		LX570

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانبوی	محول	تنرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W40SN/5W30SN		پاسات
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W40SN/5W30SN		تیگوان
پارس سوپر پیشرو (5W30)	5W30SN سوپر رونیا	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	5W40SN/5W30SN		گلف



محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاقچیان لاستیک در کردستان



مدیر کل تعزیرات حکومتی کردستان از محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاق لاستیک در سال جاری خبر داد. حسین رحیمیان گفت: «در سال جاری ۱۳ پرونده به ارزش ۱۹ میلیارد ریال، به تعداد ۹۱۷ حلقه لاستیک در استان تشکیل

شد. وی اظهار کرد: «تعزیرات حکومتی دستگاه رسیدگی کننده به تخلفات اقتصادی و ضابطین قضایی بوده و دستگاه‌های کاشف وظیفه تشکیل پرونده و ارسال آن به تعزیرات حکومتی را برعهده دارند.»

افزایش تعرفه و تغییر منبع تامین ارز واردات سبب شد

بازار تایرهای وارداتی سواری در انتظار شوک قیمتی بزرگ

در آینده‌ای نزدیک خواهد شد. براساس اعلام وزارت صمت تنها تایرهای سواری با رینگ ۱۳، ۱۴ و ۱۵ می‌توانند با ارز خریداری شده در سیستم بانکی یا همان ارز مبادله‌ای خریداری و به کشور وارد شوند. در عوض تایرهای رینگ ۱۶ به بالا که در بازار به تایرهای اسپرتی معروف هستند و برای خودروهای وارداتی، مونتاژی چینی و شاسی‌بلندها استفاده می‌شوند، باید ارز مورد نیاز خود را از محل صادرات دیگران تامین کنند و همین موضوع سبب می‌شود نرخ ارز وارداتی برای این دسته از تایرها از ۶۸ هزار و ۵۰۰ تومان که در نهایت با ۲ درصد کارمزد به ۷۰ هزار تومان می‌رسد، به‌طور ناگهانی وارد بازار رقابتی صادرکنندگان برای گران تر فروختن ارزششان شود و قیمت این تایرها در بازار افزایش یابد. از سوی دیگر عدم توان تیرسازان داخلی در تولید و تامین تمام سایزهای اسپرتی، همچنان بازار را به‌رود تایر از خارج از کشور وابسته نگه می‌دارد و این تغییرات نه تنها سبب سردگمی تجار و واردکنندگان می‌شود، بلکه بازار را نیز شوک خواهد کرد.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» پیش از این نیز تولیدکنندگان داخلی تایر خبر از افزایش ۱۰ درصدی قیمت محصولات رادیال سواری خود از ابتدای اردیبهشت‌ماه داده بودند. تصمیمی که در راستای واقعی‌سازی قیمت تایر گرفته شده بود تا از زیانده شدن صنعت تایر جلوگیری کند و مدبران آن، تنها توان سرپا نگه داشتن کارخانه‌های خود را داشته باشند و مجالی برای توسعه خطوط تولید و ارتقای تکنولوژی پیدا نکنند.



به ۷۰ هزار تومانی سبب شده است تایرهایی که امسال وارد ایران می‌شوند، در گروه رادیال سواری افزایش ۱۵ درصدی و در گروه باری-اتوبوسی رشد ۷ درصدی داشته باشند. اما این تمام ماجرا نیست. وزارت صمت در بخشنامه اخیر خود، نوع تخصیص ارز برای واردات تایرهای رینگ ۱۶ به بالا را تغییر داده است که همین موضوع سبب بالا رفتن قیمت تایرهای اسپرت وارداتی



علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

افزایش ۱۰ درصدی تعرفه واردات تایرهای سواری از ابتدای سال جاری و تغییر منبع تامین ارز واردات برای تایرهای سواری رینگ ۱۶ به بالا، بازار این گروه از محصول را در انتظار شوک قیمتی قرار داد.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» بر اساس بخشنامه سال گذشته گمرک، میزان تعرفه واردات تایرهای رادیال سواری از ابتدای امسال با ۱۰ درصد افزایش به ۲۰ درصد رسیده؛ اما هنوز به دلیل بارگذاری نشدن در سیستم گمرک، حقوق گمرکی تایرهایی که امسال از گمرک ترخیص می‌شوند با همان نرخ ۱۰ درصد محاسبه می‌شود؛ اما واردکنندگان با ارائه تعهدنامه کتبی به گمرک، متعهد می‌شوند بلافاصله پس از بارگذاری اطلاعات در سیستم گمرکی، باقیمانده ۱۰ درصدی از حقوق گمرکی را به دولت پرداخت کنند.

مشکلی که سبب شده است تایرهایی که در سال ۱۴۰۴ از گمرک ترخیص می‌شوند، راهی بازار نشوند و واردکنندگان تا زمان مشخص شدن حقوق گمرکی مجبور به دیوی کالای خود در انبارهایشان باشند. از سوی دیگر تغییر نرخ محاسبه حقوق گمرکی واردات کالا به کشور از دلار ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26 و KB12	
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان-ریو-تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36 و KB14	
تیبا ۲	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22 و KB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22 و KB27	
اسپرت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44 و KB77	
اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توریو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ و ۶-آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
جانگان-سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما SV	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاگرس-صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیوولی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S۵-توسان-کوراندا	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رتو کولیس-SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما AS-اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
Plug A Tiggo	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی-رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	



تهران رایپاک





آرپی ام (دور در دقیقه) هستیم. اما ناگفته نماند که طراحی سیستم تأمین متغیر هوشمند سوپاپ‌ها و سیستم یاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر نیز در راستای افزایش توان و گشتاور موثر بوده است. جالب است بدانید پیش‌ترانه M177 ۱۷۷۷م‌سدس‌بنز که در محصولاتی مانند SL63 AMG R232 نیز نصب شده، در سوپر اسپرت‌های آستون مار تین هم به کار گرفته شده و قلب تپنده محصولات اسپرت این خودروساز مطرح را تشکیل می‌دهد. بر این اساس شاهد به‌کارگیری این فناوری در قوای محرکه آستون مار تین نیز هستیم.

تمام کمپانی‌های مطرح در جهان، هر یک نوآوری‌های خاص خود را با نام اختصاصی معرفی می‌کنند. بر این اساس مرسدس‌بنز سیستم پر خوران توربوشارژ خود را با نام بای-توربو معرفی می‌کند. این سیستم در حقیقت به‌گونه‌ای طراحی شده که دارای دو توربوشارژر بوده و یکی از آن‌ها در دورهای پایین و مدار شده دیگری در دورهای بالاتر از ۲۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) وارد مدار شده و توان و گشتاور مورد نیاز را تأمین می‌کند. بر این اساس در پیش‌ترانه‌های ساخت این کمپانی شاهد گشتاور بالای دو توربوشارژر ۴ هزار تا ۵۲۰۰



«مرسدس‌بنز» و سیستم منحصر به فرد آن

تامین‌کنندگان قطعات قاچاق برنده بازار ملتهب لوازم‌یدکی

سرگردانی قطعه‌سازان در گر داب قاچاق و نوسان نرخ ارز

عدم ثبات اقتصادی، تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان قطعات یدکی را بین‌ابهام‌وزیان گرفتار کرده است

محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تأثیر نوسان نرخ ارز بر قطعه‌سازان رسمی بیان داشت: «در واقع، در شرایط بی‌ثباتی نرخ ارز و تورم اقتصادی، گاهی نرخ ارز به نفع ما می‌شود و گاهی به زیان. اما این ریسکی است که ناگزیر، تولیدکنندگان قطعه با آن مواجه هستند؛ به‌ویژه که فرآیند تولید قابل توقف نیست و کارخانه باید به‌صورت مداوم فعال بماند تا عرضه به‌خطوط تولید خودروساز صورت گیرد.»

کریمخان به‌دشواری‌ها و ضرورت مدیریت تولید در مواجهه با هزینه‌های ناشی از نوسانات اشاره کرد و افزود: «در این شرایط، انتظار تحول بزرگی را پس از مذاکرات نداریم و تنها انتظار ایجاد ثبات داریم؛ به‌عبارتی هر چه نرخ ارز باشد، فقط تثبیت شود تا بتوانیم بر مبنای آن، تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی تولید را انجام دهیم. اساساً مشکل ما این است که وقتی تورم بالاست و نرخ قطعات فقط سالی یک‌بار به‌صورت علی‌الحساب تعیین می‌شود، تا پایان سال مجبوریم قطعات را با همان نرخ‌های قبلی تحویل دهیم. ایس‌ن‌ها معمولاً وقتی روی آن‌ها الحاقیه می‌خورد که به‌علت رشد تورم و افزایش بهای ارز، قیمت قطعه دیگر با هزینه تأمین آن همخوانی ندارد.»

وی ادامه داد: «بنابر این در مواقع افزایش تورم، قیمت تعیین‌شده برای قطعه دیگر جوابگوی هزینه‌ها نیست و به‌آستانه زیان تولیدکننده می‌رسد. در چنین شرایطی، همچنان باید قطعه را تحویل خطوط تولید داد و خط تولید را متوقف نکرد. این روال سبب تضعیف توان تولیدکننده می‌شود؛ به‌ویژه آن که نقدینگی بیشتری برای تأمین مواد اولیه و هزینه‌های جاری لازم خواهد بود.»



در بازار قطعات یدکی خودرو، آشنافتگی و ابهام حرف اول را می‌زند؛ از یک سو حجم نامشخص قطعات قاچاق و عرضه بی‌ضابطه اجناس تقلبی و از سوی دیگر نوسان‌های بی‌پایان نرخ ارز و بی‌ثباتی تولیدکنندگان و توزیع‌کنندگان، این بازار را به صحنه‌ای پر تلاطم تبدیل کرده است؛ جایی که هیچ‌کس نمی‌داند فردا قیمت‌ها چگونه رقم می‌خورند و آینده این صنعت، در سایه سیاست‌های اقتصادی و ارزی، به کدام سمت خواهد رفت؟

بایک کریمخان، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو و کشور در خصوص این که هیچ‌آمار رسمی و دقیقی درباره حجم قاچاق و مسیرهای ورود آن به بازار وجود ندارد، به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «در بازار قطعات یدکی، ما با حجم قابل توجهی از قطعاتی مواجه هستیم که به‌صورت قاچاق وارد می‌شود یا برخی مواقع قطعات داخلی با برند خارجی و تحت‌عنوان قطعات خارجی در بازار عرضه می‌شوند. این حالت‌ها موجب شده است آمار دقیقی از حجم قاچاق در دست نباشد.»

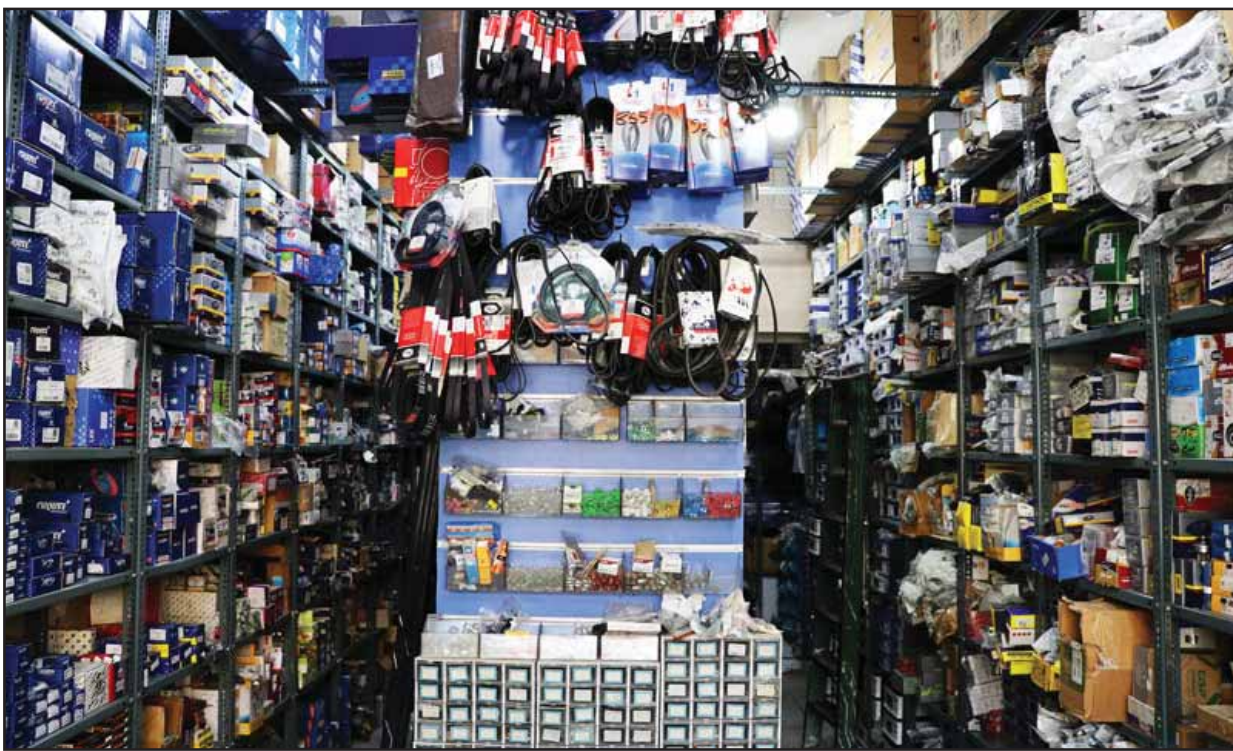
وی اضافه کرد: «به‌طور مثال، ما نمی‌توانیم تعیین کنیم که حجم قاچاق ۲ میلیارد دلار یا ۳ میلیارد دلار است؛ اما نکته مسلم این است که هر زمان شرایط واردات دشوار تر و فرآیند تخصیص ارز زمان‌بر می‌شود، بستر برای رونق قاچاق مساعدتر است. همچنین زمانی که اختلاف نرخ ارز مبادله‌ای بازار آزاد کمتر می‌شود، تمایل به قاچاق کالای بیشتر خواهد شد. این یک روند مشهود در بازار است؛ هر چند ارگان‌های مرتبط نیز برای مقابله با این روند وجود دارند و موضوعات را پیگیری می‌کنند.»

کریمخان ادامه داد: «به‌طور کلی ما آمار دقیقی در اختیار نداریم که مثلاً ۲۰ درصد بازار در اختیار قاچاق باشد. اما بقیه داریم در صددی خاص از بازار به اجناس قاچاق اختصاص یافته است. خصوصاً قطعات مربوط به خودروهای خارجی از جمله چینی که تأمین آن‌ها از طریق نمایندگی‌های رسمی با دشواری زیادی همراه است.»

فروش قطعات در سایه آینده مبهم ارز رئیس کمیته بازار لوازم‌یدکی و مبارزه با قاچاق این انجمن با اشاره به تأثیر نوسانات نرخ ارز ابتدای سال تاکنون بیان داشت: «بازار قطعات یدکی هنوز سرد گرم است و فعالان بازار نمی‌دانند قیمت ارز چه خواهد بود. همه در انتظار تثبیت ارز هستند تا بتوانند بر اساس آن اقدام به قیمت‌گذاری کنند. بنابر این نوسانات نرخ ارز سبب شده است تمایلی به فروش قطعات در بازار وجود نداشته باشد، تا زمانی که ثبات نسبی به‌وجود آید. به‌ویژه توزیع‌کنندگان عمده قطعات ترجیح می‌دهند صبر کنند تا شرایط شفاف‌تر شود.»

کریمخان با اشاره به این که در شرایط نوسانی نرخ ارز شرکت‌های تولیدی و تأمین‌کنندگان خطوط تولید خودروسازان به تولید خود ادامه خواهند داد و قطعات به روال معمول تأمین می‌شود، تأکید کرد: «نرخ ارز هر چند متغیر باشد، نباید تأثیر بر تولیدات این شرکت‌ها داشته باشد؛ زیرا قیمت قطعات به‌صورت علی‌الحساب تعیین شده و سپس با توجه به تغییرات نرخ ارز و نهاده‌ها، تعدیل قیمت صورت می‌پذیرد.»

وی ادامه داد: «تا این حال، در بازار خدمات پس از فروش، شرایط متفاوت است. قطعه‌های که فروخته می‌شود، با قیمت قطعه به‌دست مصرف‌کننده می‌رسد و امکان تعدیل قیمتی وجود ندارد. به‌همین جهت هنوز توزیع‌کنندگان قطعات یدکی، تصمیم قطعی برای فروش نگرفته‌اند و منتظر هستند تا تکلیف نرخ ارز و وضعیت سیاسی کشور مشخص شود تا بر اساس آن تصمیم‌گیری کنند. این وضعیت فعلی بازار قطعات یدکی و خدمات پس از فروش در کشور است.»



واگذاری قیمت‌گذاری به بازار، کلید بقای صنعت خودرو

کریمخان در بخش دیگری در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید کرد: «در کل امیدواریم نرخ تورم در سال‌های آینده در یک محدوده قابل تحمل، مثلاً ۱۵ تا ۲۰ درصد باقی بماند و افزایش نباشد. با این حال وقتی که تورم به ۴۰ یا ۴۵ درصد می‌رسد، تأمین قطعات بسیار دشوار تر شده و فشار اقتصادی مضاعفی به تولیدکننده و مجموعه صنعت وارد می‌شود.»

وی تنها راهکار اساسی بهبود اوضاع را در ثبات اقتصادی و خارج شدن قیمت‌گذاری خودرو از چارچوب دستوری دانست و تأکید کرد: «ثبات نسبی در اقتصاد و سیاست‌گذاری ارزی، کمک می‌کند تا امکان تأمین و برنامه‌ریزی فراهم شود.

خوشبختانه بخش مهمی از مدیریت صنعت خودرو به بخش خصوصی واگذار شده و تأثیرات آن مثبت بوده است.

اگر قیمت‌گذاری خودرو نیز به‌طور کامل از زیر سایه قیمت‌گذاری دولتی خارج و به‌دست ساز و کار عرضه و تقاضا سپرده شود، امکان زیان‌دهی خودروسازان و همچنین اختلال در تولید به‌حداقل خواهد رسید.»

کریمخان یادآور شد: «تولیدکنندگان به‌دنبال سود آن‌چنانی از بازار نیستند؛ بلکه کافی است خودروساز دیگر مجبور نباشد خودرو را با زیان تولید کند. اینکه مثلاً خودرویی نظیر آریسان با زیر قیمت ۱۷۵ میلیون تومان فروخته و برای آن زیان ثبت شود، اصلاً منطقی نیست و تولیدکننده را به سمت تولید خودروهایی با سود بیشتر یا خودروهای وارداتی سوق می‌دهد. چنین وضعیتی، در نهایت منجر به حذف برخی خودروهای ارزان‌قیمت از خطوط تولید و محروم ماندن بخش قابل توجهی از مردم از داشتن خودرو خواهد شد.» وی خاطر نشان کرد: «تمام آن‌چه از بخش تولید و توزیع قطعات انتظار می‌رود، ثبات در سیاست‌گذاری و تعیین تکلیف روشن در بازار است.

اگر چنین شرایطی محقق شود، نه تنها تولیدکننده مجبور به توقف فعالیت یا زیان‌دهی مستمر نخواهد شد، بلکه روند تأمین، تولید و عرضه قطعات نیز با کیفیت بالاتر و امنیت بیشتری دنبال خواهد شد. در این صورت بازار هم از فروش کالاهای قاچاق و آسیب‌های ناشی از آن فاصله می‌گیرد و فضای رقابتی بهبود پیدا می‌کند.»

می‌گیرد. حتی اگر دیروز قیمت گرفته باشید، ممکن است امروز مجدد نیاز به‌استعلام باشد؛ چرا که نرخ ارز و هزینه‌ها روزانه تغییر می‌کند.»

وی درباره محدودیت‌هایی که تولیدکنندگان رسمی و واردکنندگان قانونی با آن روبرو هستند، توضیح داد: «امکان توقف فعالیت یا انتظار برای ثبات نرخ ارز برای ما، به‌عنوان تولیدکنندگان رسمی یا حتی واردکنندگان قانونی وجود ندارد. ما ناچار هستیم چرخه تولید و فروش خود را حفظ کنیم. به‌طور مثال، همین امسال اقدام به فروش کالدر بازار کردیم و مجبور بودیم با وجود نوسانات شدید و پیش‌بینی‌ناپذیر نرخ ارز، سفارشات اردیبهشت را ثبت و تأمین کنیم. نمی‌توانیم منتظر وضعیت قیمت ارز بمانیم؛ زیرا اگر تولید و عرضه قطعه را متوقف کنیم، سایر هزینه‌های ثابت مانند دستمزد نیروی انسانی و هزینه‌های عملیاتی همچنان پابرجاست و باید به‌تعهدات تولید خود عمل کنیم.»

نرخ قطعات عقب‌تر از رشد تورم و هزینه‌های تولید عضو هیات‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو

نور بالا

تداوم تولید میان تلاطم‌های بازار و محدودیت‌های ارزی

کریمخان درباره رفتار تأمین‌کنندگان عمده قطعات یدکی در شرایط نوسان شدید ارز و التهابات فعلی بازار تصریح کرد: «در واقع تفاوتی میان کسی که قطعه را به‌صورت رسمی یا قاچاق وارد می‌کند، وجود ندارد؛ زیرا هر دو گروه نسبت به نوسانات نرخ ارز واکنش مشابهی دارند. حتی افرادی که بازار قاچاق و خارج از سیستم رسمی اقدام به واردات می‌کنند، قیمت محصولاتشان متأثر از نرخ ارز است.»

وی درباره شیوه عمل این تأمین‌کنندگان بازار قاچاق در شرایطی که نرخ ارز در نوسان است، افزود: «این افراد برای جلوگیری از زیان، معمولاً قیمت ارزی یا دلاری قطعه را معیار قرار می‌دهند و روزانه قیمت‌گذاری می‌کنند. وقتی قصد فروش کالایی را دارند، قیمت روز ارز را مبنای قرار می‌دهند و همان روز ارز مورد نیازشان را هم تأمین می‌کنند؛ به این ترتیب ارزش سرمایه‌شان حفظ می‌شود.»

کریمخان ادامه داد: «بنابر این فرآیند فروش در بازار قطعات یدکی به‌گونه‌ای شده است که اگر امروز برای خرید قطعه‌ای مراجعه کنید، فروشنده ابتدا قیمت روز را استعلام

یقین داریم درصد خاصی از بازار به اجناس قاچاق اختصاص یافته است؛ خصوصاً قطعات مربوط به خودروهای چینی که تأمین برخی از آن‌ها از طریق نمایندگی‌های رسمی با دشواری زیادی همراه است



پرحادثه‌ترین بزرگراه‌های پایتخت



ایسنا: سرهنگ احسان مومنی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «۶۱ درصد از جان‌باختگان حوادث رانندگی در تهران در سال ۱۴۰۳، مربوط به تصادفات در بزرگراه‌هاست و همچنین ۳۰ درصد از مجروحان تصادفات چرچ نیز مربوط به این معیار است.» وی افزود: «بررسی‌ها نشان می‌دهد بزرگراه آزادگان با سهم ۱۱ درصدی از فوتی‌ها، پرحادثه‌ترین محور بزرگراهی تهران است. این بزرگراه که از شمال‌غرب تا جنوب شرقی تهران امتداد دارد، یکی از وورودی‌های اصلی شهر به‌شمار می‌رود و تردد سنگینی در آن جریان دارد.» معاون عملیات

پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «دومین بزرگراه پرحادثه، بزرگراه امام علی (ع) با ۶ درصد از فوتی‌هاست. به‌دلیل شیب تند و وقوع تصادفات واژگونی، به‌ویژه در ساعات شب، این بزرگراه آمار بالایی از حوادث را به‌خود اختصاص داده است و بزرگراه همت نیز با ۴ درصد از تصادفات فوتی، سومین محور پرحادثه تهران محسوب می‌شود.» مومنی در تشریح علل اصلی این حوادث در سال ۱۴۰۳ گفت: «۴۶ درصد از تصادفات فوتی به‌علت عدم توجه به جلو، ناشی از خستگی راننده، استفاده از تلفن همراه حین رانندگی و عبور عابرین پیاده از بزرگراه رخ داده است.»

خبر

News

بودجه ۳ همتی برای اورهال و خرید قطعات مترو



ایسنا: جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران در حاشیه بازدید از کارخانه واگن‌سازی با بیان این که معتقدیم شرکت بهره‌برداري مترو نباید دغدغای جز جابه‌جایی مسافر داشته باشد و کارخانه باید بتواند کار کند، اظهار کرد: «امروز دومین بازدید از مجموعه‌های حمل‌ونقلی در سال جدید است و شرکت واگن‌سازی علاوه بر انجام اقدامات معمول همچون اورهال و انجام تعمیرات دورهای واگن‌های مترو، ساخت واگن ملی و آماده‌سازی واگن‌هایی که قرار است در پی قرارداد چین وارد تهران شود را در دستور کار قرار داده است.» رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران با تأکید بر این که بازدید از روند بازسازی و تعمیرات جاری و روزمره نشان می‌دهد روند خوب و قابل

قبول است، گفت: «این اطمینان داده شده است که امسال، در کنار اورهال شدن واگن‌ها، تولید آن‌ها نیز در دستور کار قرار خواهد گرفت.» تشکری هاشمی ادامه داد: «از آن جا که قرار است تعداد قطاری که در پی قرارداد ۶۳۰ واگن وزارت کشور با کشور چین به‌صورت منفصل وارد کشورمان می‌شود، در واگن‌سازی سرهم شود، این شرکت نیاز به فضای بیشتری برای کار داشت و این در حالی است که قرارداد ساخت ۱۱۳ واگن تولید داخل نیز فعال شده است؛ به‌گونه‌ای که سه‌رام قطار مترو در حال ساخت است.» وی در مورد تأخیر در اجرایی شدن قرارداد چین با تأکید بر این که بررسی‌ها نشان داد کارخانه واگن‌سازی آماده‌سازی لازم را انجام داده، اما اجرای تعهدات طرف خارج تحت‌اختیارات شهرداری تهران نیست، افزود:

«شنیده‌ها حاکی از آن است که مساله مجدداً روی روال قرار دارد.» عضو شورای شهر تهران در پاسخ به این سوال که گفته می‌شود نخستین رام قطار از محل قرارداد چین در دی‌ماه سال جاری تحویل داده می‌شود؟ گفت: «بخشی از پیگیری‌های تولید و واردات بر عهده شهرداری تهران است که وظایف خود را در این حوزه به‌نحو شایسته‌ای انجام داده است؛ اما بخش دیگر در مورد تأخیرها به‌شهرداری ارتباطی ندارد؛ البته این تأخیر رفع رجوع شده و پاسخگویی به تأخیرات به‌گردن شرکت خارجی است.» وی در مورد عقب‌ماندگی مترو در حوزه اورهال قطارها نیز گفت: «شورای شهر تهران امسال بودجه ۳ هزار میلیارد تومانی برای تعمیرات اورهال در نظر گرفته است.»

نرخ شارژ وسایل نقلیه برقی در تهران اعلام شد

شارژ رایگان اتوبوس‌های برقی پایتخت

فعال در سامانه برخط بر اساس میزان پیمایش ثبت‌شده در سامانه، با پارانه حداکثر ۵۰ درصد نسبت به ارقام تعیین‌شده، برابر دستورالعملی که ظرف مدت ۲ ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه به‌تصویب هیات عامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران خواهد رسید، محاسبه و به تاکسیرانان پرداخت کند.» تشکری هاشمی افزود: «با ۵۰ کیلووات می‌توان ۲۵۰ کیلومتر با خودرو برقی پیمایش کرد و ۲۰ کیلووات برای ۱۰۰ کیلومتر کفایت می‌کند و برای این میزان پیمایش ۱۵ لیتر بنزین مصرف می‌شود. اگر بنزین هزار و ۵۰۰ تومانی را در نظر بگیریم، ۲۲ هزار و ۵۰۰ تومان برای بنزین یارانه‌ای در ۱۰۰ کیلومتر پرداخت می‌شود. برای ۲۰ کیلووات نیز باید ۱۰ هزار تومان پرداخت کرد و با رقم برق به ۲۲ هزار تومان می‌رسد. تقریباً قیمت‌ها در مصرف بنزین و برق در زمان کم‌باری برابر می‌کند.» تشکری هاشمی با بیان اینکه ۴۰ دقیقه تا یک ساعت برای شارژ DC و ۱ تا ۱۰ ساعت برای شارژ AC زمان نیاز است، گفت: «در زمان پرباری، قیمت به ۳۲ هزار تومان می‌رسد و این رقم را اگر برای بنزین ۳ هزار تومانی در نظر بگیریم، باز هم ارقام دو بخش برابر خواهد بود.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران با بیان اینکه در هر فضایی مقدور باشد می‌توان جایگاه شارژ برقی را نصب کرد، گفت: «پارکینگ‌های عمومی فضای مناسبی برای شارژ ندارند و نمی‌توان آن را به‌شارژ خودروهای برقی اختصاص داد.» محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران نیز تأکید کرد: «اگر موتورسیکلت‌های برقی هم توسعه پیدا کند، شرایطی را پیش‌بینی کردیم که امکانات شارژ این موتورها نیز تأمین شود. در هر صورت تلاش ما بر توسعه جایگاه‌های شارژ وسایل حمل‌ونقل برقی است.» هرمزی با بیان اینکه هم‌صدایی در دولت برای تعیین تعرفه مصرفی خودروهای برقی وجود دارد تا توجیهی برای رانندگان وجود داشته باشد، گفت: «این رقم در داخل شهرها و جاده‌ها یکسان است.» گفتنی است لایحه اعطای مجوز به شهرداری تهران جهت اخذ بهای خدمات ارائه شارژ وسایل حمل‌ونقل برقی در شهر تهران با حداکثر آرای موافق تصویب شد.



جامع سرمایه‌گذاری و مشارکت‌ها می‌تواند در احداث ایستگاه‌های شارژ جدید اقدام کند، گفت: «همچنین شهرداری مکلف است ظرف حداکثر ۶ ماه از زمان ابلاغ این مصوبه نسبت به واگذاری بهره‌برداری از تمام ایستگاه‌های شارژ وسایل نقلیه برقی به‌جز جایگاه‌های شارژ اختصاصی اتوبوسرانی، به بخش خصوصی اقدام کند.» وی ادامه داد: «پس از پایان این مدت احداث هر گونه ایستگاه جدید شارژ وسایل نقلیه برقی صرفاً توسط بخش خصوصی یا از طریق مشارکت امکان‌پذیر خواهد بود.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران همچنین خاطر نشان کرد: «پس از واگذاری جایگاه‌ها به بخش خصوصی، متناسب با شرایط جدید، برای تعیین نرخ جایگاه‌ها تصمیم‌گیری خواهد شد.» وی در ادامه یادآور شد: «به سازمان تاکسیرانی نیز اجازه داده می‌شود در چارچوب بودجه مصوب برای کمک به تاکسیرانی، هزینه بهای خدمات مدیریت و بهره‌برداری از تجهیزات شارژ وسایل حمل‌ونقل برقی را صرفاً برای تاکسی‌های

را تدوین کنیم که به‌نفع تمام بخش‌ها باشد.» رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران همچنین تصریح کرد: «براساس قانون درآمدهای پایدار که سال قبل توسط وزارت کشور ابلاغ شده است، تعاریف پیش‌بینی شده و بر همین مبنا به شهرداری تهران اجازه داده شده است مطابق تعرفه ابلاغی وزارت نیرو، نسبت به بهره‌برداری از جایگاه‌های شارژ وسایل نقلیه برقی اقدام کند.» وی افزود: «برای خودروهای برقی شخصی ۹ هزار و ۵۳۵ ریال به‌ازای هر کیلووات-ساعت برای شارژ DC و ۵ هزار و ۶۸۹ ریال به‌ازای هر کیلووات برای شارژ AC در نظر گرفته شده که تعرفه وزارت نیرو نیز به آن اضافه می‌شود. در عین حال از اتوبوس‌های برقی هیچ‌وجهی جهت شارژ اخذ نخواهد شد.»

برابری قیمت‌ها در مصرف بنزین و برق، در زمان کم‌باری شبکه تشکری هاشمی با بیان این که شهرداری تهران در چارچوب سند



علی زاندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

هم‌زمان با سید و هجدهمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران، لایحه اعطای مجوز به شهرداری تهران جهت اخذ بهای خدمات ارائه شارژ وسایل حمل‌ونقل برقی در شهر تهران بررسی و با حداکثر آرای موافق تصویب شد. در ادامه جزئیاتی درباره این لایحه می‌خوانید.

هزینه شارژ خودروهای برقی شخصی چقدر است؟

سید جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای اسلامی شهر تهران در جریان بررسی لایحه اعطای مجوز به شهرداری تهران جهت اخذ بهای خدمات ارائه شارژ وسایل حمل‌ونقل برقی در شهر تهران با بیان اینکه جلسات زیادی با مجموعه حوزه حمل‌ونقل برگزار کردیم، گفت: «اصلاحات خوبی در متن لایحه صورت گرفت و سپس توسط کارشناسان رسمی درخواست کردیم که اعداد و ارقام را بررسی کنند تا گام جدی و درستی برداشته باشیم.» وی افزود: «اسنادی توسط دولت نیز منتشر شد که آن موارد را هم مبنا قرار دادیم. برای مثال در تأمین برق جایگاه‌های شارژ از تعرفه سایر مصارف استفاده کردیم. همچنین با توجه به لزوم توسعه جایگاه‌ها، مصوبه‌ای به‌شکرت پخش فرآورده‌های نفتی ابلاغ شده که به‌موازات جایگاه‌های سوخت و تمدید مجوز آن‌ها، باید محلی برای جایگاه شارژ خودروهای برقی نیز لحاظ شود.» تشکری هاشمی با بیان اینکه هیات رسمی دادگستری برای تعمیر و نگهداری و هزینه استهلاک تجهیزات و همچنین کارمزد کارکنان و اپراتورها را قلمی را در نظر گرفته‌اند، خاطر نشان کرد: «این رقم هزینه تمام‌شده است و سودی برای آن پیش‌بینی نشده است. شرایطی فراهم شده است که AC و DC برای خودروها پیش‌بینی شود. تلاش کردیم لایحه‌ای

خبر

News

مراجعه یک میلیون و ۵۱۰ هزار خودرو به مراکز معاینه فنی تهران در سال گذشته



مراکز شهر تهران سالانه ظرفیت پذیرش حداقل ۳.۵ میلیون دستگاه خودرو را دارند، بیان کرد: «شهر تهران از بضاعت ۶۴ خط معاینه فنی خودروهای سبک در ۱۷ مرکز ثابت و ۱۵ واحد سیار معاینه فنی برخوردار است.» وی ادامه داد: «با همت شهرداری تهران در بحث توسعه کمی و کیفی مراکز معاینه فنی شهر تهران، با لحاظ تردد ۲۰ میلیون دستگاه خودرو مشمول معاینه فنی در کشور، زیرساخت لازم برای انجام معاینه فنی حدود ۲۰ درصد از کل خودروهای مشمول معاینه فنی در کشور تأمین شده است.»



ایسنا: سیدمحمد مهدی میرزایی قمی، مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در توضیح سهم مراکز معاینه فنی شهر تهران در صدور گواهی معاینه فنی در کشور اظهار کرد: «براساس آمار سال ۱۴۰۳ در کشور در حدود ۱۰ میلیون گواهی معاینه فنی صادر شده که از این تعداد، حدود یک میلیون و ۱۲۳ هزار گواهی صادره مربوط به مراکز معاینه فنی شهر تهران است. به‌عبارتی بالغ بر ۱۰ درصد از گواهی‌های معاینه فنی در کشور توسط مراکز معاینه فنی شهر تهران صادر می‌شود.» وی درباره میزان مراجعات به مراکز معاینه فنی شهر تهران هم گفت: «در سال ۱۴۰۳ در حدود یک میلیون و ۵۱۰ هزار دستگاه خودرو به مراکز معاینه فنی شهر تهران مراجعه کرده است. از این آمار، یک میلیون و ۱۷۲ هزار و ۴۱۱ دستگاه خودرو مربوط به مراجعات نخست بوده که حدود یک میلیون و ۱۲۳ هزار دستگاه خودرو یعنی ۹۶ درصد از آن موفق به‌اخذ گواهی معاینه فنی شده‌اند. ۴ درصد باقیمانده نیز به‌علت فرسودگی یا نداشتن شرایط لازم برای قبولی در آزمون‌ها مردود شده‌اند.» میرزایی قمی با اشاره به اینکه

خبر

News

رسیدگی به اشتباهات جرایم رانندگی پس از طرح نوزوی



ایرنا: سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا اظهار کرد: «بر اساس تکلیف قانونی، در طرح نوزوی، جریمه‌های رانندگی با یک‌سوم افزایش محاسبه می‌شدند؛ اما از تاریخ یادشده، مبالغ جریمه‌ها مطابق با افزایش مصوب تیر سال گذشته در سامانه تنظیم و اعمال می‌شود.» سردار حسینی افزود: «محاسبه جریمه‌ها کاملاً مکانیزه و سیستمی است و انتظار مغایرت وجود ندارد، اما اگر هموطنانی پس از ۲۱ فروردین همچنان با نرخ‌های طرح نوزوی جریمه شده‌اند، می‌توانند به‌واحد‌های رسیدگی در استان‌ها و شهرهای مختلف مراجعه کنند تا این موضوع بررسی و اصلاح شود.» رئیس پلیس راهور فراجا تأکید کرد: «پلیس راهور همواره آماده همکاری و پاسخگویی به هموطنان برای رفع هر گونه مشکل احتمالی در حوزه جریمه‌های رانندگی است.» هم‌زمان با اجرای پویا ملی «نه به تصادف» پلیس راهور فراجا امسال طرح افزایش جرایم تخلفات در ایام نوروز را اجرا کرد و برخی تخلفات در نوروز ۱۴۰۴ (از ۱۲ اسفند ۱۴۰۳ تا ۲۰ فروردین ۱۴۰۴) برای





Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۹

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلدورد

Billboard



جاذبه مقاومت ناپذیر

«آلبین با همکاری یک شرکت تبلیغاتی کمپین چاپی جدیدی برای مدل تمام‌برقی A290. خودرو سال ۲۰۲۵ ارائه داده است. این کمپین با رویکردی هنری و سبک‌وزن، زیبایی طراحی خودرو را در آسمانی آبی به تصویر می‌کشد که شعار «جاذبه مقاومت ناپذیر سبکی» بیانگر لذت رانندگی و هویت برند آلبین را نمایش داده است.

چری در راه تغییر و تحول صنعت خودرو جهان

«این روزها فناوری «سوپر هیبرید چری» سرتیتر بسیاری از رسانه‌های معروف و مطرح جهان در بخش مرتبط با صنعت خودرو است. بر این اساس فعالیت کمپانی خودروساز چری طی ۸ سال (از سال ۱۹۹۷ تاکنون) به قدری درخشان بوده که این خودروساز در این مدت نسبتاً کوتاه توانسته عنوان چهارمین خودروساز بزرگ چین را از آن خود کند. این مساله به خودی خود از استراتژی دقیق و رویکرد مدیریتی صحیح این کمپانی خودروساز خبر می‌دهد. جالب‌تر این که «بین تونگیو»، رئیس هیات‌مدیره چری در مراسم رونمایی از فناوری سوپر هیبرید اعلام کرد این تکنولوژی به‌زودی در صنعت خودرو جهان به‌عنوان کارآمدترین تکنولوژی شناخته خواهد شد. شاید تا حدودی اغراق‌آمیز باشد، اما نمی‌توان خودروسازی چین را دست کم گرفت؛ زیرا در کم‌تر از یک دهه بی‌وای‌دی به رقیب سرسخت تسلا در زمینه خودروهای برقی بدل شد. همچنین به‌لطف استراتژی صحیح سیاست‌گذاران این صنعت در کشور چین، خودروسازی این کشور در سطح جهان، از رشد و انعطاف کم‌نظیری برخوردار است. البته آن‌چه گفته شد، متأسفانه در مورد صنعت خودرو داخلی آن‌چنان که باید صدق نمی‌کند و با بیش از پنج دهه سابقه خودروسازی در کشور، خودروسازان و قطعه‌سازان ما همچنان با مشکلات عدیده‌ای در بحث طراحی و تولید خودرو دست‌وپنجه نرم می‌کنند که بخشی از آن ناشی از تحریم بوده و بخش دیگر نیز متأثر از اتخاذ سیاست‌ها و تصمیمات نادرست در این بخش است. امیداست سیاست‌گذاران و متولیان این صنعت در کشور، ضمن توجه به استانداردهای جهانی در این بخش و سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در بخش تحقیق و توسعه خودروسازان، به‌گونه‌ای عمل کنند که زمینه برای رشد هر چه بیشتر صنعت خودرو داخلی فراهم شود. مواردی که با توجه به تحقیقات به‌عمل آمده، خودروسازی چری نیز توجه ویژه‌ای به آن‌ها داشته است.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار

قیمت خودروهای داخلی و موتاژی دیروز در بازار کاهش شد

دیگنیتی پرستیژ
۳۰ میلیون تومان
کاهش قیمتپژو ۲۰۷ اتوماتیک
۱۲ میلیون تومان
کاهش قیمتتارا اتوماتیک در تیپ وی ۰۴
۱۲ میلیون تومان
کاهش قیمتری‌را
۲۸ میلیون تومان
کاهش قیمت

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی