



یک کارشناس اقتصادی
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
صنعت خودرو در چرخه
سیاست‌زدگی گرفتار مانده است

۳ صفحات ۲ و ۳



قیمت خودروهای بالای
۲۵۰۰ سی‌سی همچنان
نجمی است! ۱۰ صفحه ۱۰

استارت



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

شرکت با چینی‌ها
رقابت ایرانی را می‌بلعد؟

چین در سال‌های اخیر نه تنها بازار خودرو را تسخیر کرده، بلکه به لایه‌های درونی صنعت خودروسازی کشور نیز نفوذ کرده است. از همکاری‌های مونتاژی...

۲ صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

اختلاف آمار فروش «گراویتی»، سرمایه‌گذاران را نگران کرده است؛

چالش اعتمادسازی در «لوسید»

۶ صفحه ۶

مزایده جدید محصولات سواری
«بهمن موتور»

۴ صفحه ۴

پایان تاخت و تاز چینی‌ها
در بازار ایران

۱۰ صفحه ۱۰

نمایش محصولات
«ایران خودرو دیزل» در
نمایشگاه بین‌المللی تبریز

۹ صفحه ۹

ایران خودرو و مجلس از مصوبه شورای رقابت
تفسیر متفاوتی دارند؛

ابهامات جدید درباره
قیمت‌گذاری خودرو

در روزهای اخیر بار دیگر موضوع قیمت‌گذاری خودرو و نحوه اجرای دستورالعمل شورای رقابت به یکی از ...

۵ صفحه ۵

هر خودرو ۲۳۲ نفر متقاضی عادی دارد!

هیوندای توسان در بازار
ازاد به ۴ میلیارد
و ۵۰۰ میلیون تومان رسید

۷ صفحه ۷

شتاب تازه «DTM»

با تایرهای اختصاصی ایتالیایی؛

«پیرلی» ادرنالین مسابقات
۲۰۲۶ را بالامی‌برد

در شرایطی که DTM همچنان یکی از معتبرترین

سری‌های جی‌تی و تورینگ دنیا به‌شمار می‌رود و ...

۱۳ صفحه ۱۳

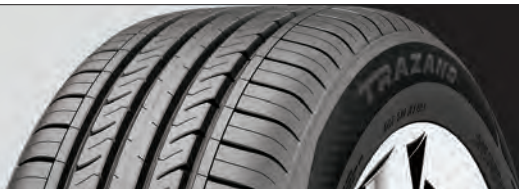
توسط «نگین تندیس الماس» انجام شد

کلنگ‌زنی بزرگ‌ترین مرکز شارژ و خدمات خودرو و موتورسیکلت برقی در تهران

۸ صفحه ۸



TRAZANO®



نماینده انحصاری ترازانو در ایران
coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹

کوآل‌تایر
همراه آینده

اتە خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

نهایندگی فروش و خدمات پس از فروش



BAHMAN



KAVEH



تی‌گارد



LAMARI



MITSUBISHI
MOTORS



LUCANO



BEIJING



BAIC



پرستوی آبی ارگ



DIC
DIAR

۰۲۱-۴۸۴۲۱

AUTOKHOSRAVANI.COM



اسب بخار)، سیستم اگزوز جدید (افزایش ۶۵ اسب بخار) و قطعات دیگر. خروجی آن به ۱۰۱۰ اسب بخار قدرت و ۹۱۵ نیوتون متر گشتاور رسیده است. این تیونر ادعای شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۱.۴ ثانیه‌ای را مطرح کرده که گرچه بسیار خوش بینانه به نظر می‌رسد، اما حداکثر سرعت ۳۴۶ کیلومتر بر ساعت آن کاملاً قابل دسترس است. ظاهر این 765LT RS Edition نیز به اندازه باطنش تهاجمی است. پوشش مشکی مات بدنه، کاپوت فیبر کربنی، رینگ‌های ۲۱ اینچی در جلو و ۲۲ اینچی در عقب و فضای داخلی با ترکیب دو رنگ مشکی و سبز نئونی، چهره‌ای منحصر به فرد و ترسناک به آن بخشیده است.

تیونر آمریکایی مک‌لارن 675LT را به هیولایی ۱۱۰۱ اسب بخاری تبدیل کرده تا شورولت کوروت ZR1 را به مبارزه بطلبد. این مدل، صفر تا صد ۱.۴ ثانیه دارد. شرکت تیونینگ رود شو اینترنشنال در آتلانتا از جدیدترین پروژه خود رونمایی کرده است. این یک مک‌لارن 675LT اسپایدر است که با تغییرات گسترده به یک هیولای ۱۱۰۱ اسب بخاری تبدیل شده و لقب RS ادیشن گرفته است. این خودرو منحصر به فرد به عنوان رقیبی مستقیم برای سوپرکار تازه نفس آمریکایی، شورولت کوروت C8 ZR1 معرفی شده است. قلب تپنده این مک‌لارن، همان موتور ۴ لیتری V8 توئین توربو است. اما به لطف برنامه ریزی مجدد ECU (افزایش ۹۰



نسخه آراسی
از مک‌لارن «765LT»

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

صنعت خودرو در چرخه سیاست‌زدگی گرفتار مانده است

اقتصادی است؟ مشکل چندبعدی است و نمی‌توان آن را به یک عامل تقلیل داد؛ ساختار مالکیتی ناکارآمد، فقدان انگیزه‌های بازارمحور برای بهره‌وری و تصمیم‌گیری‌های کوتاه‌مدت سیاست‌گذار همه دست به دست هم داده‌اند. بسیاری از شرکت‌ها با ساختارهای متمرکز و جهت‌گیری سیاسی-اداری اداره می‌شوند که پاداش نوآوری و کارایی را تضعیف می‌کند؛ در نتیجه سرمایه‌گذاری بلندمدت در R&D و توسعه محصول اقتصادی نیست و توان رقابت در زنجیره جهانی حفظ نمی‌شود. از سوی دیگر، فقدان پیوستگی در سیاست‌های صنعتی و تجاری و محدودیت‌های دسترسی به بازارهای بین‌المللی باعث شده سرمایه‌گذاری خارجی واقعی و قراردادهای بلندمدت با الزام انتقال فناوری شکل نگیرد. به عبارت دیگر، هم بازار داخلی ضعیف است و هم نهادهای حاکمیتی نتوانسته‌اند محیطی پایدار و شفاف برای مشارکت بین‌المللی و تقویت قطعه‌سازی بومی فراهم آورند؛ نتیجه اما یک فقدان هم‌افزایی میان ساختار مالکیتی، سیاست‌گذاری و ظرفیت فناورانه است.

در شرایطی که نرخ ارز و سیاست‌های تجاری ناپایدار هستند، آیا ادامه تولید خودرو در مقیاس فعلی با این سطح وابستگی ارزی توجیه اقتصادی دارد یا باید به سمت کوچک‌سازی صنعت و تمرکز بر مدل‌های رقابت‌پذیر رفت؟

ادامه تولید در مقیاس فعلی بدون اصلاحات ساختاری و کاهش وابستگی به قطعات وارداتی از منظر اقتصادی توجیه‌پذیر نیست؛ تولید پر حجم با تکیه بر واردات

مسیر توسعه این صنعت همچنان مبهم و فرسایشی باقی خواهد ماند.

به نظر شما بزرگ‌ترین مانع در مسیر اصلاح صنعت خودرو چیست؟ آیا این مشکل ریشه در سیاست‌گذاری دارد یا در ساختار بنگاه‌ها؟

مانع اصلی توسعه صنعت خودرو در ایران نه در فناوری یا منابع انسانی، بلکه در سیاست‌زدگی تصمیمات و نبود ثبات نهادی است. هر تغییر مدیریتی یا دولت جدید با خود جهت‌گیری متفاوتی می‌آورد و این ناپیوستگی مانع از شکل‌گیری استراتژی بلندمدت شده است. در چنین شرایطی، تصمیم‌های مقطعی به‌جای سیاست صنعتی پایدار نشست‌اند و همین امر موجب شده است پروژه‌ها ناتمام بمانند و سرمایه‌گذاری‌ها بازدهی لازم را پیدا نکنند. از طرف دیگر، ساختار بنگاه‌های بزرگ خودروسازی که با ترکیبی از مالکیت دولتی و شبه‌دولتی اداره می‌شوند، عملاً پاسخ‌گویی اقتصادی را از بین برده است. وقتی معیار انتصاب مدیران نه بر اساس کارآمدی بلکه بر اساس ملاحظات سیاسی تعیین می‌شود، طبیعی است که نوآوری، بهره‌وری و رقابت در حاشیه قرار گیرد. اصلاح صنعت خودرو بدون اصلاح نظام تصمیم‌گیری و شفافیت مالی ممکن نیست.

چرا با وجود گذشت چند دهه از فعالیت خودروسازان ایرانی، هنوز نتوانسته‌ایم در زنجیره جهانی تامین خودرو جایگاهی به‌دست آوریم؟ مشکل از ساختار مالکیتی و فناوری یا سیاست‌گذاری کلان



مه‌ری درخوش

m.darakshoosh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در حالی وارد دهه جدید فعالیت خود می‌شود که همچنان با چالش‌های دیرینه‌ای چون انباشت بدهی، بهره‌وری پایین و وابستگی شدید به تصمیمات دولتی مواجه است. در چنین فضایی، هر گونه سیاست حمایتی یا طرح خصوصی‌سازی به جای آن که منجر به رقابت شود، عملاً در مسیر تکرار ساختارهای قبلی و باز تولید ناکارآمدی حرکت می‌کند. از سوی دیگر، نوسانات ارزی، ضعف نظارت مالی و عدم توازن میان سیاست‌های صنعتی و تجاری، فضای تصمیم‌گیری را بیش از گذشته پیچیده کرده است. خودروسازان با محدودیت نقدینگی و فشار هزینه‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ در حالی که زنجیره تامین قطعات نیز با مشکلات مالی و کمبود سرمایه‌گذاری مواجه است. در این شرایط، کارشناسان هشدار می‌دهند که ادامه این روند می‌تواند صنعت خودرو را از اهداف توسعه‌ای خود دورتر کند. امرالله امینی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» درباره راهکارهای اصلاح ساختار تولید، چالش‌های خصوصی‌سازی و آینده بازار خودرو عنوان کرد: «تا زمانی که سیاست‌گذاری صنعتی از ملاحظات سیاسی جدا نشود و نظام مالکیت و نظارت باز تعریف نشود،

شراکت با چینی‌ها رقابت ایرانی را می‌بلعد؟!

ایرانی انتظار دوام و اصالت داشتند؛ اکنون اما بیشتر خریداران به دنبال طراحی مدرن و آپشن‌های لوکس هستند؛ هر چند کیفیت فنی پایین‌تر باشد. این تغییر ذائقه به سود تولیدکنندگان چینی تمام شده و به زبان تولیدکنندگان بومی که توان رقابت در سطح طراحی و فناوری را ندارند. در شرایطی که ایران هنوز نتوانسته از زیر بار قیمت‌گذاری دستوری، هزینه‌های تولید بالا و تحریم‌های مالی خارج شود، چینی‌ها با شرایطی راحت‌تر وارد بازار شده‌اند. در بسیاری از قراردادهای ارزش مبادله‌ای با تسهیلات ویژه برای واردات قطعات اختصاص می‌یابد؛ در حالی که قطعه‌ساز داخلی برای دریافت تسهیلات بانکی باید ماه‌ها در صف بماند. این نابرابری آشکار، رقابت سالم را از بین برده و باعث شده تولیدکننده ایرانی در خانه خود به حاشیه رانده شود. وابستگی شدید به چین در صنعت خودرو، تنها خطر اقتصادی ندارد؛ بلکه تهدیدی برای استقلال صنعتی کشور است. اگر قرار باشد تمام قطعات کلیدی، پلتفرم‌ها و حتی نرم‌افزارهای خودرو از چین تامین شود، در آینده هر گونه تنش سیاسی یا محدودیت تجاری می‌تواند کل زنجیره تولید را متوقف کند. به همین دلیل، لازم است سیاست‌گذاران به‌جای ادامه مسیر مونتاژ، بر توسعه پلتفرم‌های بومی، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نو و ایجاد مشوق برای همکاری‌های فناورانه واقعی تمرکز کنند. در نهایت، چین می‌تواند شریک مفیدی برای صنعت خودرو ایران باشد؛ اما به شرط آن که این رابطه بر پایه انتقال دانش و رقابت منصفانه باشد، نه وابستگی. در غیر این صورت، شراکت با چینی‌ها به‌جای توسعه، تنها در رقابت صنعتگران ایرانی را خواهد بلعد.

چین در سال‌های اخیر نه تنها بازار خودرو را بلکه به لایه‌های درونی صنعت خودرو و سوازی کشور نیز نفوذ کرده است. از

همکاری‌های مونتاژی گرفته تا تامین قطعات، بخش بزرگی از آنچه امروز خودرو داخلی نامیده می‌شود، در عمل به شبکه تامین چینی وابسته است. این همکاری‌ها اگرچه در کوتاه‌مدت باعث افزایش تیراژ و تنوع ظاهری محصولات شده‌اند، اما در بلندمدت می‌توانند رقابت و خلاقیت بومی را از میان ببرند. پیش‌تر تصور می‌شد همکاری با برندهای چینی، راهی موقت برای عبور از تحریم‌ها و تامین فناوری باشد. اما واقعیت آن است که بیشتر قراردادهای فاقد انتقال فناوری واقعی هستند و عملاً خطوط تولید داخلی را به خطوط مونتاژ وابسته تبدیل کرده‌اند. حتی طراحی بسیاری از مدل‌ها، به صورت آماده از سوی شرکای چینی تحویل داده می‌شود و سهم مهندسی و نوآوری داخلی به حداقل رسیده است. نتیجه آن است که بخش تحقیق و توسعه در خودروسازان ایرانی، به جای خلق پلتفرم جدید، صرفاً درگیر تطبیق قطعات وارداتی و مونتاژ نهایی شده است. از سوی دیگر، حضور گسترده برندهای چینی در بازار ایران، الگوی مصرف و ذائقه خریداران را نیز تغییر داده است. زمانی مردم از خودرو



نهاد علی بیگ‌زاده

روزنامه نگار



X5

MVM
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 ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

امضای همیشگی خود، یعنی قدرت، هنر فیبر کربن و ایبیت بی چون و چرا ترکیب کرده است. زیر کاپوت، پیش‌سرنه ۶.۷۵ لیتری V12 تونین توربو به دست مهندسان برابوس تقویت شده تا اکنون ۱۷۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این قدرت عظیم از طریق یک سیستم اگزوز اسپرت از فولاد ضدزنگ با درجه‌های فعال به بیرون منتقل می‌شود که به راننده اجازه می‌دهد بین حالت بی‌صدای ساکت و غرش هیجان‌انگیز ۱۲ سیلندر یکی را انتخاب کند.

برابوس به عنوان تیونر پای ثابت بنز با معرفی مدل ۷۰۰، شاسی‌بلند لوکس رولزرویس کالینان که از محصولات گروه بامو به حساب می‌آید را به یک هیولای ۷۰۰ اسب‌بخاری با بدنه فیبر کربنی و قیمتی بیش از یک میلیون دلار تبدیل کرد. تیونر مشهور آلمانی، برابوس، از جدیدترین ابزارشاسی‌بلند خود با نام برابوس ۷۰۰ کالینان سری ۱۱ رونمایی کرد که رولزرویس با کیت بدنه پهن‌پیکر و پوشیده از فیبر کربن برق است. برابوس با این رونمایی، آرامش و سکوت ذاتی لوکس‌ترین شاسی‌بلند جهان را گرفته و آن را با



برابوس به سراغ لوکس‌ترین محصول گروه «بامو» رفت



آیا سیاست تثبیت قیمت‌ها می‌تواند از او حمایت کند یا بالعکس به تداوم تورم پنهان در بازار خودرو می‌انجامد؟ در شرایط انحصاری، هزینه ناکارآمدی تولید در نهایت بر دوش مصرف‌کننده خواهد بود. این انتقال ممکن است به شکل افزایش قیمت در بازار آزاد، کاهش کیفیت یا خدمات پس از فروش ضعیف بروز کند. سیاست تثبیت قیمت‌ها در ظاهر برای حمایت از مصرف‌کننده طراحی شده، اما در واقع انگیزه اصلاح ساختاری و افزایش بهره‌وری را از تولیدکننده می‌گیرد و در بلندمدت به زیان همان مصرف‌کننده تمام می‌شود. به جای تثبیت صوری قیمت‌ها، باید مکانیزمی طراحی شود که شفافیت مالی، کاهش هزینه‌های غیرمولد و افزایش رقابت را هدف بگیرد. پاره‌ها و تسهیلات دولتی نیز باید به صورت مشروط به بهبود عملکرد تخصیص یابد، نه برای جبران ناکارآمدی مزمن نگاه‌ها.

با توجه به روند جهانی حرکت به سمت خودروهای الکتریکی، آیا ایران فرصت حضور در این بازار آینده را از دست داده است و اگر نه از چه مسیرهایی می‌توان وارد این زنجیره شد؟

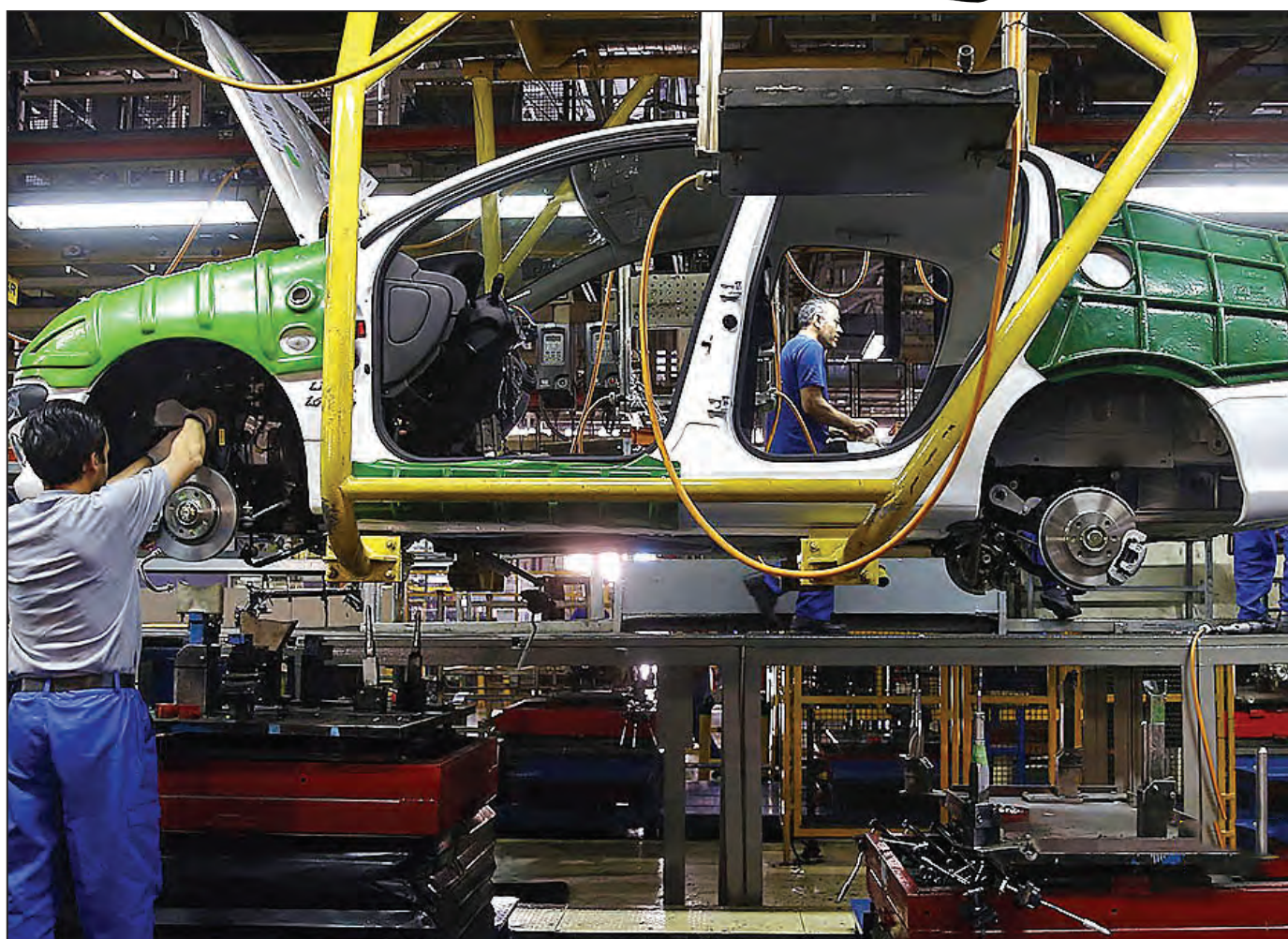
فرصت هنوز از بین نرفته، اما زمان برای ورود محدود است. ایران اگر بخواهد سهمی در آینده صنعت خودرو داشته باشد، باید از حوزه‌های مکمل آغاز کند؛ مثل تولید باتری، نرم‌افزارهای کنترل و سیستم‌های مدیریت انرژی. سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها با مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌ها می‌تواند مسیر ورود به زنجیره جهانی را هموار کند. همچنین باید سیاست مشخصی برای جذب سرمایه‌گذار خارجی در بخش زیرساخت شارژ و پلت‌فرم‌های برقی تدوین شود. بدون حضور در فناوری‌های پیشران، صنعت خودرو در دهه آینده حتی در بازار داخلی نیز سهم خود را از دست خواهد داد. برنامه‌ریزی بلندمدت، همکاری‌های فناورانه و مشوق‌های هوشمند، کلید حفظ این سهم است.

قطعات ارزبر در شرایط ناپایداری ارزی هزینه‌های تولید را به سرعت افزایش می‌دهد و سودآوری را از بین می‌برد. صنعت را باید نه بر اساس ایده تیراژ صرف، بلکه بر اساس ارزش افزوده و قابلیت رقابت‌پذیری تنظیم کرد؛ این یعنی تمرکز بر محصولاتی که امکان بومی‌سازی و صادرات دارند. به جای کوچک‌سازی صرف یا حفظ تیراژ به هر قیمت، ترکیب دو راهکار ضرورت دارد: بازمهندسی سبد محصول به سمت مدل‌های با ارزش افزوده بالاتر و قابلیت رقابت بین‌المللی و تقویت زنجیره تامین محلی از طریق مشوق‌های هدفمند برای قطعه‌سازان و ایجاد هاب‌های تخصصی تولید. این سیاست هم هزینه تولید را کنترل می‌کند و هم ظرفیت صادراتی کشور را افزایش می‌دهد.

آیا خصوصی‌سازی ایران خودرو و سایپا در وضعیت فعلی اقتصاد و نظام نظارتی کشور می‌تواند به ارتقای بهره‌وری منجر شود یا صرفاً شکل جدیدی از انحصار را ایجاد خواهد کرد؟

خصوصی‌سازی تضمین‌کننده بهبود بهره‌وری نیست؛ مگر آن که بازار رقابتی و شفافیت نظارتی برقرار شود. اگر واگذاری‌ها به نهادهای شبه‌دولتی یا افراد دارای رانت انجام شود، تنها شکل مالکیت تغییر می‌کند و انحصار از نوع دولتی به نوع خصوصی منتقل می‌شود. خصوصی‌سازی واقعی زمانی معنا دارد که همراه با اصلاح ساختار هزینه‌ای، حذف مدیران ناکارآمد و الزام به بهره‌وری باشد. سه پیش‌شرط کلیدی برای موفقیت خصوصی‌سازی وجود دارد؛ باز بودن بازار برای ورود رقبا، وجود نهادهای نظارتی مستقل و قوی و حمایت از قطعه‌سازان مستقل به عنوان پشتوانه تولید. در غیر این صورت، خصوصی‌سازی تبدیل به چرخه‌ای از انحصار، زیان و بدهی‌های تکرار شونده خواهد شد.

در نبود رقابت واقعی، مصرف‌کننده ایرانی تاجه حد در معرض انتقال هزینه ناکارآمدی تولید قرار دارد؟



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



طبق روال پیشین نتایج طرح جایگزینی خودروهای فرسوده نیز پس از تایید مراجع ذی ربط اعلام خواهد شد. برگزیدگان اولویت‌بندی، به مدت هفت روز کاری از زمان دریافت پیامک و اعلام نتایج مهلت خواهند داشت تا براساس فراخوان صورت گرفته نسبت به مراجعه به سایت فروش، واریز وجه خودرو و انعقاد قرارداد اقدام کنند. در صورت عدم واریز در مهلت مقرر، نفرت ذخیره جایگزین خواهند شد.

ایکوپر س- با برگزاری مراسم اولویت‌بندی متقاضیان در هشتمین دوره ثبت درخواست محصولات ایران خودرو در چهارشنبه گذشته، نتایج اولویت‌بندی طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت به‌زودی اعلام می‌شود. اعلام نتایج به صورت ارسال پیامک برای برگزیدگان و همچنین اعلام در سایت ikcosales.ir است. با توجه به حجم بالای متقاضیان عادی، نتایج اولویت‌بندی این دسته از متقاضیان نیز حداکثر تا ۲۲ ساعت آینده اعلام و به برگزیدگان اطلاع رسانی می‌شود.



اعلام نتایج متقاضیان عادی تا ۲۲ ساعت آینده

فشار قیمت گذاری دستوری نفس زنجیره تامین را برید!

اصلاح سیاست قیمتی خودرو تنها راه نجات تولید

صنعت خودرو بدون اصلاح سیاست قیمت‌ها قادر به ادامه تولید نیست و تاخیر در تصمیم‌گیری، هزاران فرصت شغلی را نابود می‌کند



را براساس نرخ ارز و مواد اولیه محاسبه کنند، به‌موقع تسویه کنند و حتی به صادرات منطقه‌ای ببندیشند. این فرآیند، علاوه بر تثبیت اشتغال، انگیزه برای بومی‌سازی فناوری و افزایش کیفیت را افزایش می‌دهد. به‌تدریج با ورود سرمایه‌گذاران جدید و برگشت نقدینگی، چرخه سرمایه در این صنعت از مرز ۵۰۰ روز به حدود ۹ ماه کاهش می‌یابد؛ یعنی بازگشت به وضعیت طبیعی تولید و رشد. زنجیره تامین هم‌زمان با آزادسازی قیمت‌ها، نظم مالی تازه‌ای پیدا می‌کند و این توازن پایدار، پایه اصلی رقابت‌پذیری صنعت خودرو خواهد بود.

چرا قیمت‌گذاری دستوری باید حذف شود؟

صبر بیش از این، به معنای تسلیم شدن در برابر بحران نقدینگی و توقف تولید است. صنعت خودرو اکنون به نقطه مکانیسم ماشه رسیده؛ اگر جریان نقدینگی آزاد نشود، ده‌ها شرکت قطعه‌ساز و چندین خودروساز بزرگ قادر به ادامه تولید نخواهند بود. حذف قیمت‌گذاری دستوری باید هم‌زمان با اجرای سیاست‌های مکمل صورت گیرد: تثبیت نرخ ارز، دسترسی به منابع بانکی برای قطعه‌سازان و کاهش هزینه‌های مالیاتی و بیمه‌ای. این سازوکار پشتیبان، مانع شوک قیمتی می‌شود و آزادسازی را به یک تحول منطقی بدل می‌سازد نه یک التهاب تورمی. افزون بر آن، تجربه جهانی نشان می‌دهد صنایع خودروسازی در جوامعی که از کنترل مستقیم قیمت خارج شدند، نه تنها تولیدشان نزول نکرد بلکه در بازه سه تا پنج سال به رشد صادرات و کیفیت بالاتر رسیدند. برای ایران نیز این مسیر می‌تواند شکاف میان واقعیت تولید و انتظارات بازار را از میان بردارد. هر روز تاخیر در تصمیم آزادسازی، زیان‌دهی خودروسازان را عمیق‌تر و بدهی به زنجیره تامین را بیشتر می‌کند. صنعت خودرو دیگر وقت از مومن و خطاندره تصمیم سخت امروز، هزینه سنگین فردا را کم‌تر خواهد کرد. به بیان ساده‌تر، آزادسازی قیمت خودرو، انتخابی اصولی و دیرنگام است. ادامه قیمت‌گذاری دستوری نه تنها مانع تورم نشده، بلکه رشد هزینه تولید، تعطیلی کارخانه‌ها و از دست رفتن هزاران شغل را رقم زده است. اکنون مکانیسم ماشه فعال شده و تعلل در تصمیم، به فروپاشی زنجیره تامین منجر خواهد شد. راه نجات، هم‌زمانی آزادسازی مرحله‌ای با نظارت دولت، تثبیت ارزی و حمایت نقدی از قطعه‌سازان است. اقدام سریع و متحد متولیان، می‌تواند صنعت خودرو را از حاشیه به مسیر اصلی اقتصاد کشور بازگرداند.

آزادسازی قیمت‌ها؛ درمان اقتصادی با آثار فوری و پایدار

آزادسازی قیمت‌ها در ظاهر جسورانه و در باطن مصلحانه است. این تصمیم نه به‌منزله افزایش بی‌ضابطه قیمت، بلکه به معنای تطبیق واقعیت تولید با منطق اقتصاد است. در کوتاه‌مدت، این اقدام باعث خروج خودروسازان از وضعیت زیان‌انباشته می‌شود و نقدینگی تازه‌ای را به بدنه صنعت تزریق می‌کند. مطالبات قطعه‌سازان پرداخت می‌شود، چرخه مالی به گردش طبیعی بازمی‌گردد و توان سرمایه‌گذاری در خطوط تولید بازمی‌یابد. با تعدیل سود بانکی و کاهش فشار بدهی، هزینه تمام‌شده تولید تثبیت می‌شود؛ در نتیجه، افزایش اولیه قیمت‌ها به تدریج مهار شده و بازار به تعادل واقعی می‌رسد. در بلندمدت، آزادسازی موجب رقابت سالم میان خودروسازان می‌شود. هر شرکت باید برای بقا، کیفیت، مصرف سوخت، خدمات پس از فروش و نوآوری را اصلاح کند. از طرف دیگر، حذف فاصله قیمت بازار با کارخانه رانت دلالی را از میان می‌برد. این تغییر، اعتماد عمومی را به بازار خودرو بازمی‌گرداند و زمینه ورود سرمایه‌گذاران و همکاری‌های فنی با خارجی‌ها را فراهم می‌سازد. در یک نمودار جامع صنعتی، آزادسازی منجر به تحول در تصمیم‌گیری‌های کلان نیز می‌شود؛ بانک‌ها و صندوق‌های مالی دوباره می‌توانند بر اساس شاخص‌های بهره‌وری، تسهیلات را تخصیص دهند، نه با ملاحظات سیاسی. دولت هم به جای تعیین قیمت، می‌تواند نقش رگولاتور و ناظر را ایفا کند. به بیان دقیق‌تر، آزادسازی، تولید را سودآور می‌کند و سودآوری، سرمایه را به صنعت برمی‌گرداند.

احیای زنجیره قطعه‌سازی در سایه اصلاح قیمت‌ها قطعه‌سازان، ستون فقرات صنعت خودرو هستند؛ اما در سال‌های گذشته زیر فشار قیمت‌های دستوری و پرداخت‌های دیرنگام خودروسازان، دچار بحران مزمن نقدینگی شدند. کارخانه‌های کوچک تعطیل شدند، نیروی متخصص بیکار و تامین مواد اولیه به چالش جدی تبدیل شد. آزادسازی قیمت‌ها نخستین گام برای پایان این فشار است. با پرداخت بدهی‌های معوق، امکان خرید مواد اولیه و تجهیزات دوباره فعال می‌شود. خودروسازان می‌توانند قراردادهای پرمبانی واقعی تنظیم و به جای انباشت زیان، به سمت تولید هدفمند حرکت کنند. در شرایط آزاد، قطعه‌سازان قادر خواهند بود هزینه‌های خود

اقتصاد خودرو ایران، سال‌هاست زیر سایه سنگین قیمت‌گذاری دستوری خم شده است؛ تصمیمی که در ظاهر برای حمایت از مصرف‌کننده و مهار تورم اتخاذ شد، اما در عمل بنیان صنعت، اشتغال و زنجیره تامین را فرسوده کرد. امروز بحث آزادسازی قیمت‌ها نه یک گزینه بلکه یک ضرورت است. تصمیمی که اگر با سیاست‌های هوشمندانه همراه شود، می‌تواند گره سال‌ها زیان‌پنهان، بدهی انباشته و توقف سرمایه‌گذاری را باز کند و صنعت خودرو را دوباره جان دهد.

سیاست دستوری؛ از نیت حمایتی تا نتیجه مخرب ایده کنترل قیمت خودرو در ایران، در ابتدا برای حفظ تعادل میان درآمد مردم و بهای کالا شکل گرفت. دولت برای جلوگیری از رشد ناگهانی تورم، در دهه‌های گذشته قیمت خودرو را پایین‌تر از هزینه واقعی تولید تعیین کرد. اما این رویکرد ظاهراً حمایتی، در عمل تبدیل به مانعی خطرناک برای بقای تولید شد.

در هر دوره جهش ارزی، خودروسازان با افزایش شدید هزینه مواد اولیه روبه‌رو شدند، در حالی که قیمت مصوب تغییر چندانی نکرد.

شکاف میان قیمت تمام‌شده و قیمت فروش، زیان‌انباشته را به ارقام میلیاردي رساند و سرمایه در گردش شرکت‌ها را منجمد کرد. قطعه‌سازان ماه‌ها برای دریافت مطالبات خود منتظر می‌ماندند، زنجیره تامین از نفس افتاد و دوره بازگشت سرمایه به گفته برخی از آن‌ها به بیش از ۵۰۰ روز رسید. این سیاست همچنین فضای رقابت را از صنعت گرفت. شرکت‌ها انگیزه‌ای برای بهبود کیفیت یا طراحی مدل جدید نداشتند، چون سودی از نوآوری نصیب‌شان نمی‌شد. در چنین ساختاری، خودروسازی به یک مأموریت دولتی و نه یک بنگاه اقتصادی تبدیل شد. پیامد آن، کاهش تولید، فرسایش اشتغال و گسترش بازار سیاه بود؛ جایی که فاصله قیمت کارخانه با بازار به بیش از ۱۰۰ میلیون تومان می‌رسید.

امروز، کارشناسان اقتصادی و فعالان این صنعت باور دارند ادامه این وضعیت، به معنای حذف رقابت، توقف توسعه و مهاجرت سرمایه‌های صنعتی است. از همین رو، تغییر این سیاست از یک مطالبه صنفی فراتر رفته و به ضرورت ملی تبدیل شده است.

خبر

news



علی جعفری آذر

نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو

نایب‌رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس در حاشیه بازدید از سالن گروه سایپا در نمایشگاه خودرو تبریز:

تحریم‌ها انگیزه پیشرفت در صنعت خودرو را افزایش داده است

به گزارش «سایپانیز» علی جعفری آذر، نماینده مردم تبریز، آذرشهر و اسکو گفت: «نمایشگاه خودرو تبریز نشان می‌دهد که با وجود تمام تحریم‌ها، تهدیدها و محدودیت‌هایی که دشمنان در مسیر توسعه صنعت خودرو ایجاد کرده‌اند، صنعتگران کشور با تلاش مضاعف توانسته‌اند با تولید محصولات جدید، تحریم‌ها را بی‌اثر کنند.»

وی افزود: «تنوع محصولات ارائه‌شده در نمایشگاه امسال نشان از پویایی و حرکت روبه‌جلوی صنعت خودرو دارد. بر این اساس یکی از محصولات جدید گروه سایپا، خودرو پارس‌نو است که در شرکت پارس‌خودرو و بر پایه پلتفرم ال ۹۰ تولید می‌شود. حدود ۱۰ سال پیش، شرکت همکار اروپایی به‌دلیل تحریم‌ها از ادامه همکاری در پروژه ال ۹۰ خودداری کرد؛ اما امروز متخصصان ایرانی موفق شده‌اند خودرویی با همان پلتفرم و با کیفیت و تکنولوژی بالاتر تولید کنند؛ به‌گونه‌ای که کیفیت آن از ال ۹۰ نیز فراتر است.»

نایب‌رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با تأکید بر حمایت همه‌جانبه مسئولان کشور از صنعت خودرو گفت: «رهبر معظم انقلاب، دولت و مجلس، از توسعه این صنعت پشتیبانی کرده‌اند و مردم نیز با خرید محصولات داخلی، همواره نقش مؤثری در تداوم این حمایت داشته‌اند. بنابراین انتظار می‌رود مدیران، کارشناسان و فعالان این حوزه با تداوم تلاش‌های خود، خودروهایی با کیفیت و قیمت مناسب به بازار عرضه کنند و خدمات پس از فروش مطلوبی نیز ارائه دهند تا رضایت مردم بیش از پیش حاصل شود.»

وی خاطرنشان کرد: «هرچه فشار و تحریم دشمنان بیشتر شود، انگیزه و تلاش متخصصان ایرانی نیز افزایش یافته و همین امر موجب بی‌اثر شدن تحریم‌ها شده است.»

جعفری آذر در پایان ضمن تقدیر از زحمات مدیران گروه سایپا اظهار داشت: «در شرایط سخت اقتصادی و با وجود مشکلات فراوان، مدیران این مجموعه همواره در مسیر تولید محصولات داخلی با کیفیت گام برداشته‌اند تا رضایت مردم را به‌دست آورند.»

زاپاس

Spare Tire

مزایده جدید محصولات سواری «بهمن موتور»



خودروهای حاضر در مزایده از روز سه‌شنبه ۲۲ مهرماه ۱۴۰۴ آغاز و تا روز یکشنبه ۲۷ مهرماه ۱۴۰۴ ادامه دارد. بازدید از خودروها در این مدت، هر روز از ساعت ۸ صبح تا ۱۵ در محل انبار خودروهای مزایده‌ای شرکت بهمن موتور واقع در کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص کرج (شهید لشگری)، پلاک ۲۳۷ انجام می‌شود. متقاضیان شرکت در مزایده

شرکت بهمن موتور از برگزاری مزایده عمومی خودروهای خود در مهرماه ۱۴۰۴ خبر داد. این مزایده با هدف عرضه مستقیم محصولات بهمن موتور به متقاضیان برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند در بازه زمانی تعیین‌شده نسبت به بازدید، اعلام قیمت و شرکت در فرآیند مزایده اقدام کنند. بر اساس اطلاعیه، زمان بازدید از

بهمن موتور شامل فیدلیتی پرایم، فیدلیتی پرستیز، دیگنیتی پرایم، ریسپکت، فیدلیتی الیت، پیکاپ G9 و هونگچی EQM5 عرضه خواهند شد. بهمن موتور از تمامی علاقه‌مندان دعوت کرده است ضمن بازدید حضوری از خودروها در بازه تعیین‌شده، مراحل ثبت‌نام، اعلام قیمت و پرداخت سپرده را تنها از طریق سامانه رسمی مزایده این شرکت انجام دهند

می‌توانند در همین بازه زمانی از ساعت ۸ صبح روز سه‌شنبه ۲۲ مهرماه تا ساعت ۱۸ روز یکشنبه ۲۷ مهرماه ۱۴۰۴ با مراجعه به سامانه اینترنتی مزایده بهمن موتور به نشانی Auction.bahman.ir، نسبت به اعلام قیمت پیشنهادی خود و واریز وجه سپرده شرکت در مزایده اقدام کنند. در این مزایده عمومی، مجموعه‌ای از محصولات متنوع و پرفرمدار



همکاری «ماهله»

برای تامین قوی‌ترین
پیشران ۱۲ سیلندر

پیشران ۶.۶ لیتری V12 چهار توربو ۱۲۵۰ زئو آروا که با همکاری ماهله ساخته شده، قدرتمندترین موتور ۱۲ سیلندر تولیدی جهان محسوب می‌شود. زئو آروا قرار است سال آینده با قدرتمندترین پیشران ۷۱۲ تولیدی جهان عرضه شود. این پیشران که به نام چکش تور نام‌گذاری شده، خیابان‌ها را درمی‌نورد و در عین حال استانداردهای آلایندگی جهانی را رعایت می‌کند. چگونه این پیشران ۶.۶ لیتری ساخته شد؟ وقتی زئو به ماهله مراجعه کرد، هدف آن افزایش اندک قدرت پیشران ۷۸ مدل TSR بود؛ اما مشکلات آلایندگی و محدودیت‌های پیشران، این موتور را به سقف عملکردش رسانده

بود. در نتیجه، ماهله پیشنهاد ساخت پیشرانهای سفارشی را داد که فراتر از توانایی‌های پیشران قبلی باشد. حتی انتخاب تعداد توربوشاژرها چالش‌برانگیز بود. سیستم چهار توربویی پاسخگویی بهتری نسبت به دو توربو داشت؛ اما پیاده‌سازی آن دشوارتر بود. ماهله با موفقیت این چالش را مدیریت کرد. تیم این شرکت با دهه‌ها تجربه در توسعه پیشران‌های مسابقه‌ای و پرفورمنس برای انواع خودروها، این پروژه را پیش برد. ظاهر پیشران نیز اهمیت داشت. ماهله ۶۰۰ قطعه این پیشران را به گونه‌ای طراحی کرد که مانند اثری هنری به نظر برسد؛ متناسب با پرفورمنس بی‌نظیر و خودرویی که میزبان آن است

ویژه‌ها

نیمی از وسایل نقلیه کشور
فرسوده هستند

بر اساس آمارهای رسمی، در کشور ۴۱ میلیون و ۲۰۶ هزار دستگاه وسیله‌نقلیه شامل خودرو، موتورسیکلت، کامیون، اتوبوس و ماشین‌آلات کشاورزی فعال هستند که از این میان ۲۲ میلیون و ۱۰۲ هزار دستگاه فرسوده به‌شمار می‌روند؛ یعنی بیش از ۵۳ درصد ناوگان حمل‌ونقل کشور، همچنین از این تعداد ۷.۵ میلیون دستگاه خودرو سواری، ۱۱.۳ میلیون دستگاه موتورسیکلت، بیش از ۲ میلیون دستگاه وانت و ۳۸۵ هزار دستگاه تاکسی در وضعیت فرسوده قرار دارند.

دیگه چه خبر؟

وضعیت قطعی برق صنایع
در فصل سرد سال

سعید شجاعی، معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت درباره وضعیت تامین گاز صنایع در زمستان گفت: «پیش‌بینی دقیق در شرایط فعلی امکان‌پذیر نیست؛ اما به نظر می‌رسد همانند سال گذشته با برخی محدودیت‌ها مواجه باشیم.» وی افزود: «با این حال، سطح بحران سال گذشته که محدودیت گاز هم‌زمان با محدودیت برق نیز همراه بود، امسال با توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده و ذخایر سوختی موجود در نیروگاه‌ها، احتمالاً تکرار نخواهد شد.»

توئیتر!

قانون واردات خودروهای نو و کارکرده
باید به طور کامل اجرا شود

عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «یکی از مولفه‌هایی که برای تصویب قانون واردات خودرو مدنظر قرار دادیم، ایجاد رقابت در بازار خودرو جهت ارتقای کیفیت خودروهای داخلی بود؛ اما متأسفانه تاکنون این مهم محقق نشده است. البته ما به نحوه اجرای این مصوبه توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت انتقاداتی را وارد می‌دانیم و تاکید داریم که چه برای خودروهای نو و چه کارکرده باید این قانون به طور کامل اجرا شود.»

ایران خودرو و مجلس از مصوبه شورای رقابت تفسیر متفاوتی دارند؛

ابهامات جدید درباره قیمت‌گذاری خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در روزهای اخیر بار دیگر موضوع قیمت‌گذاری خودرو و نحوه اجرای دستورالعمل شورای رقابت به یکی از مباحث اصلی صنعت خودرو سازی کشور تبدیل شده است. عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو طی نامه‌ای رسمی به رئیس اداره نظارت بر ناشران گروه صنعتی و معدنی سازمان بورس و اوراق بهادار، از برنامه هیات‌مدیره خود برای اعلام قیمت‌های جدید محصولات خبر داده و خواستار توقف موقت نماد این شرکت در بورس تا زمان ابلاغ نهایی نرخ‌های جدید شده است. در این نامه تاکید شده که این تصمیم در راستای حفظ منافع سهامداران و جلوگیری از نوسانات احتمالی قیمت سهام اتخاذ شده است. در سوی مقابل نیز روابط عمومی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان اعلام کرد که مطابق مصوبه شماره ۵۴۳ شورای رقابت و اصلاحات مورخ یازدهم شهریور ۱۴۰۴، بررسی کارشناسی قیمت‌های پیشنهادی شرکت ایران خودرو انجام و نتیجه آن آماده اعلام در مهلت مقرر بوده است. با این حال، در تاریخ سیزدهم مهر ماه سال جاری کمیسیون اصل نودم قانون اساسی مجلس شورای اسلامی طی مکاتباتی با سازمان حمایت، نسبت به آخرین نسخه دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری مصوب شورای رقابت ایراداتی مطرح و خواستار توقف اجرای آن شد. بر اساس دستور



این کمیسیون، مقرر شد تا زمان رفع ابهامات و بررسی مجدد مصوبه، فرآیند قیمت‌گذاری بر اساس نسخه قبلی دستورالعمل ادامه یابد. سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در ادامه اعلام کرد که نتایج محاسبات قیمتی خود را مطابق دستورالعمل پیشین شورای رقابت به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال کرده و مراتب را در تاریخ پانزدهم مهر ماه به شرکت ایران خودرو نیز اطلاع داده است. در این نامه به این خودروساز توصیه شده است که برای جلوگیری از هرگونه تبعات قانونی و انضباطی، تغییر یا اعلام قیمت‌های جدید را تنها با هماهنگی نهادهای ذی‌ربط انجام دهد. موضوع قیمت‌گذاری خودرو در کشورمان طی سال‌های گذشته همواره یکی از مسائل پرچالش میان خودروسازان، نهادهای نظارتی و مجلس بوده است.

از یک سو، خودروسازان افزایش هزینه‌های تولید، نرخ ارز و الزامات مالی را دلایل اصلی ضرورت اصلاح قیمت‌ها می‌دانند و از سوی دیگر، نهادهای نظارتی بر کنترل قیمت و حمایت از مصرف‌کنندگان تاکید دارند. در این میان، شورای رقابت تلاش کرده با تدوین دستورالعمل‌های جدید، تعادلی میان منافع تولیدکننده و حقوق مصرف‌کننده برقرار کند؛ هرچند اجرای این سیاست‌ها در عمل با مقاومت و ایرادات کارشناسی از سوی برخی مراجع مواجه شده است. اکنون با ورود کمیسیون اصل ۹۰ مجلس به موضوع و توقف اجرای مصوبه اخیر شورای رقابت، فرآیند تعیین قیمت خودرو وارد مرحله تازه‌ای شده است. حال باید دید در نهایت سرنوشت قیمت‌گذاری خودرو چه خواهد شد.

اینفوگرافیک

Infography

افت درآمد شرکت «فنر سازی خاور»



شرکت «فنر سازی خاور» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲۷۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

بهبود شاخص شامخ صنعت

شامخ صنعت یا شاخص مدیران خرید بخش صنایع کارخانه‌ای و تولیدی کشور، نمایی مناسب برای سنجش وضعیت کسب‌وکار و روند تغییرات تولید و فروش است. براساس داده‌ها، شاخص مدیران خرید صنعت ایران (تعدیل‌شده) در شهریور ماه معادل ۵۰.۶ برآورد شده است که نسبت به شامخ کل اقتصاد تاحدودی بهتر نشان داده می‌شود

چرا؟

روند نزولی تولید متوقف شد

مقدار شاخص شامخ صنعت در شهریور ماه بعد از هفت ماه متوالی رکود، برای نخستین بار در محدوده خنثی (۵۰) قرار گرفت که نشان‌دهنده توقف روند نزولی تولید است. با این حال، شاخص همچنان در مرز رکود و رونق قرار دارد و فضای کلی صنعت، ترکیبی از بهبود محدود در برخی بخش‌ها و کاهش فعالیت در سایر صنایع را نشان می‌دهد.

برای چه؟

دسترسی به مواد اولیه تولید
بهبود یافت

در این ماه بهبود در مقدار شاخص تحت‌تاثیر افزایش در دو مولفه اصلی خود (شاخص مقدار تولید محصولات و سرعت انجام و تحویل سفارش) قرار گرفته است. مقدار تولید محصولات بخش صنعت در شهریور ماه، معادل ۵۳.۵ محاسبه شده است. این شاخص پس از چهار ماه کاهش متوالی، با عبور از سطح خنثی (۵۰) بیشترین سطح تولید در ۱۱ ماه اخیر را ثبت کرده است.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تعهدات فروش ری را به صفر رسید؛ اجرای برنامه جدید فروش به‌زودی

حاضر جواب: تعهدات ری را به صفر رسیده؛ خبری که خودش به اندازه رسیدن خودرو به مقصد، هیجان‌انگیز است. حالا همه در انتظار «برنامه جدید فروش» هستند؛ برنامه‌ای که معمولاً با یک لیخند شروع می‌شود و با یک صف طولانی به پایان می‌رسد! البته این بار شاید صف نباشد؛ چون با هوشمندسازی فروش، احتمالاً فقط باید سریع‌تر از اینترنت باشید، نه از همسایه‌تان!

نتایج اولویت‌بندی طرح مادران امشب اعلام می‌شود
حاضر جواب: به سلامتی مادران همیشه در صف زندگی، حالا در صف خودرو هم اولویت پیدا کردند. فقط امیدواریم نتیجه قرعه‌کشی قبیل از تولد دوم فرزندان برسد؛ در صورت، این طرح‌ها اگر با نظم ادامه پیدا کند، شاید در آینده‌ای نه‌چندان دور، «طرح پدران مضطرب منتظر نتایج» هم را اندازی شود!

تحریم‌ها انگیزه پیشرفت در صنعت خودرو را افزایش داده است؛ پارس‌نو آرماد خودباوری است

حاضر جواب: ظاهر تحریم‌ها نه تنها مانع نشده‌اند، بلکه به قول مسئولان، انگیزه را هم زیاد کرده‌اند؛ به‌طوری‌که هرچه فشار بیشتر، مدل‌ها جدیدتر! پارس‌نو آرماد با همین شعار «خودباوری» آمده تا یادمان بیندازد گاهی موتور پیشرفت، نه با بنزین، بلکه با انگیزه کار می‌کند.

تولید هر خودرو داخلی حدود ۲۰۰۰ دلار ارزبری دارد
حاضر جواب: دو هزار دلار برای هر خودرو! یعنی اگر این دلارها جمع شوند، می‌شود با آن یک کارخانه کوچک ساخت. البته این رقم یادمان می‌اندازد که تولید خودرو مثل پختن نان نیست؛ از فولاد تا چپ‌الکترونیکی، هر کدام سهمی از این هزینه دارند. فقط امیدواریم روزی برسد که وقتی می‌گویند «خودرو داخلی»، ارزبری‌اش هم مثل پراید باشد؛ سبک و جمع‌وجور!

کارنامه تولید انواع خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۴
حاضر جواب: آمار می‌گوید تولید ۱۳ درصد کاهش یافته، اما تجربه نشان داده آمار هم مثل خودرو است؛ گاهی نیاز به سرویس دوره‌ای دارد! شاید نیمه دوم سال موتور تولید دوباره گرم شود و هدف ۱/۵ میلیونی وزارت صمت، از حالت تئوری به خیابان بیاید. در هر صورت، امید که چراغ تولید همیشه روشن بماند؛ حتی اگر بعضی روزها نورش کم شود.

ایران خودرو: افزایش قیمت خودرو برای حفظ تولید ملی و منافع مردم است

حاضر جواب: افزایش قیمت برای حفظ منافع مردم! جمله‌ای که در نگاه اول عجیب است، ولی در نگاه دوم ... باز هم عجیب است! اما از زاویه‌ای دیگر می‌شود گفت: اگر این تصمیم‌ها باعث تداوم تولید شود، شاید منافع مردم هم در ادامه مسیر روشن‌تر شود. به هر حال، در این جاده اقتصادی، گاهی برای روشن ماندن موتور، باید باک را پرتر کرد.

آمار رسمی تولید خودرو منتشر شد؛ کاهش ۸۱ هزار دستگاه در ۶ ماه اول

حاضر جواب: کاهش تولید اتفاق افتاده، ولی ناامیدی نه. شاید خودروها در نیمه دوم سال با انگیزه تازه‌ای روی خط بروند. در صنعت خودرو، همیشه امیدواری یکی از آپشن‌های ثابت است؛ حتی وقتی آمارها می‌گویند ترمز گرفته‌ایم، مهندسان وعده می‌دهند به‌زودی گاز می‌دهیم



حتی یک رستوماد است. درواقع، این یک رتروماد (Retro mod) است؛ به این معنی که به جای مدرن سازی یک خودرو قدیمی، یک خودرو کاملاً جدید را در کالبد یک بدنه کلاسیک قرار داده‌اند. در این مورد، کل شاسی، پیشرانه، گیربکس دوکلاچه هفت‌سرعت و حتی سیستم چهار چرخ محرک یک AMG A45 به‌زیر بدنه بازسازی شده و وانت W120 منتقل شده است. تفاوت قدرت این تحول، نفس گیر است. پیشرانه اصلی این وانت، یک موتور دیزلی ۱.۷ لیتری با تنها ۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۲ نیوتون متر گشتاور بود؛ اما اکنون، قلب تپنده آن موتور ۲ لیتری توربوشارژر M133 آم‌گ است که ۲۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۷۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

یک وانت ۵۰ ساله و کمیاب مرسدس بنز با قلب تپنده AMG A45 به زندگی باز گشته است. این پروژه بی نظیر، تاریخ و تکنولوژی را به شکلی شگفت‌انگیز ترکیب می‌کند. در دنیای خودرو، گاهی پروژه‌هایی متولد می‌شوند که مرزهای میان گذشته و حال را در هم می‌شکنند. یک شرکت بازسازی در آفریقای جنوبی به نام Mo's Restorations and Parts، یکی از کمیاب‌ترین وانت‌های تاریخ مرسدس بنز یعنی مدل W120 180D معروف به پونتون را به یک پیکاپ مدرن تبدیل کرده است. این خودرو کلاسیک که در ظاهر یک وانت بازنشسته به نظر می‌رسد، در باطن یک مرسدس AMG A45 مدرن با قدرت ۲۷۵ اسب‌بخار است. این پروژه خارق‌العاده اما فراتر از یک بازسازی معمولی با



بدنه مرسدس بنز ۱۸۰ برای پیشرانه «A45»

گزینه متفاوت «پاسات» و «جتا» برای خاورمیانه



گروه فولکس‌واگن قصد دارد نسل جدید دو سدان جتا و پاسات را در خاورمیانه معرفی کند. البته این دو خودرو، همان مدل‌های ماگوتان و ساگیتار هستند که از چند سال پیش تاکنون در چین تولید می‌شود. همین هفته پیش بود که اتحاد فاولکس‌واگن در بیانیه‌ای رسمی از شروع صادرات محصولات خود به خارج از چین خبر داد. ساخته‌های این شرکت تا پیش از این، فقط در چین به فروش می‌رسید اما فولکس حالا قصد دارد فروش این مدل‌ها در بازارهای صادراتی را از خاورمیانه شروع کند. ماگوتان و ساگیتار از محصولات به‌روز فولکس‌واگن به‌شمار می‌آیند، چراکه اولی در سال ۲۰۲۴ و دومی در اوایل ۲۰۲۵ دستخوش به‌روزرسانی شد. همان‌طور که در ابتدای مطلب اشاره شد، فولکس ماگوتان به نام پاسات و ساگیتار با هم با نام جتا در خاورمیانه عرضه خواهند شد. فولکس‌واگن پاسات بازار خاورمیانه بسته به تیپ، مواردی شامل سقف پانوراما، سردکن و ماساژور صندلی‌ها، نمایشگر لمسی ۱۲.۹ اینچ، نمایشگر مجازی روی شیشه، شارژر بی‌سیم، تهویه دو یا سه منطقه‌ای و کروز کنترل عادی یا تطبیقی را به همراه دارد. البته بر خلاف ماگوتان، در هیچ‌کدام از تیپ‌های این خودرو از نمایشگر سر نشین جلو خبری نیست.

اختلاف آمار فروش «گراویتی»، سرمایه‌گذاران را نگران کرده است؛

چالش اعتمادسازی در «لوسید»



سهیل سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

در نیمه نخست سال ۲۰۲۵، خبر ثبت‌نام تنها ۹ دستگاه شاسی‌بلند الکتریکی لوسید گراویتی در ایالات متحده، توجه گسترده‌ای را در رسانه‌های خودرویی و اقتصادی جهان به خود جلب کرد. این آمار که نخستین بار توسط یکی از منابع معتبر بازار خودرو منتشر شد، فوراً به تیتیر خبرگزاری‌ها و وبسایت‌های تخصصی، اعم از داخلی و خارجی راه یافت و موجی از ابهام و نگرانی در مورد وضعیت تولید، فروش و آینده این شاسی‌بلند شاخص آمریکایی را به‌دنبال داشت.

نکته جالب این‌جاست که برخلاف انتظار بازار برای فروش بالا و سهم‌گیری گراویتی از رشد تقاضای شاسی‌بلندهای الکتریکی، این گزارش با انتقادات و واکنش‌هایی از سوی شرکت لوسید و برخی تحلیل‌گران همراه شد؛ به‌گونه‌ای که مدیران لوسید آمار مذکور را دچار «سو به‌داشت» اعلام کرده و تاخیر در زمان ثبت و عرضه خودرو را علت اصلی ایجاد مغایرت میان ارقام ثبت‌شده و واقعی دانستند.

آمار اولیه ثبت‌نام گراویتی و ادعای رسمی شرکت خبر نخستین بار توسط S&P Global Mobility منتشر شد؛ در ۶ ماه اول ۲۰۲۵ تنها ۹ دستگاه لوسید گراویتی در ایالات متحده ثبت شده است.

این رقم در برابر ۴ هزار و ۷۸۰ دستگاه سدان لوسید ایر فروخته‌شده در مدت مشابه و نسبت به موج تقاضا برای شاسی‌بلندهای خانوادگی برقی، چنان پایین بود که هم تحلیل‌گران و هم رسانه‌ها آن را به نشانه ضعف جدی گراویتی و حتی شکست احتمالی در بازار تلقی کردند. اما مدت کوتاهی پس از انتشار خبر، شرکت لوسید موتور با صدور اطلاعیه‌ای، رقم اعلامی را کاملاً نادرست خواند و اعلام کرد که تعداد واقعی خودروهای تحویلی در چند صد دستگاه است. براساس گزارش خبرگزاری‌های



خبر News

پروژه کرولا کر اس در تویوتا جدی‌تر شد

نیم قرن پیش، با انبوه مدل‌های سدان از برندهای مختلف روبه‌رو بودیم، درحالی‌که این روزها، تنوع گسترده‌ای در کلاس شاسی‌بلندها وجود دارد. در این مورد می‌توان تویوتا را مثال زد که از لندکروزر گرفته تا مدل شهری و جمع‌وجور C-HR را عرضه می‌کند. از سال ۲۰۲۱، یک مدل دیگر به نام کرولا کر اس هم به جمع محصولات تویوتا در این رده اضافه شد. این خودرو که براساس پلتفرم مشترک با C-HR یعنی TNGA-C شکل گرفته، برای مدل ۲۰۲۶ با تغییرات گسترده همراه شده است. برای مشاهده این تغییرات، خبرنگار کاراسکوپس به کالیفرنیا سفر کرده و هر دو تیپ درونسوز و هیبرید کرولا کر اس را آزمایش کرده است. حاصل تجربیات آن‌ها را در این



سفر با شما در میان می‌گذاریم. تویوتا کرولا کر اس با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۴،۴۷۴، ۱،۸۲۴، ۱،۶۴۹ و ۲،۶۴ متر و همچنین فاصله محوری ۲،۶۴ متر و ۲۰۲۶ میلی‌متری کف تا سطح زمین، در رده کراس اوورهای جمع‌وجور قرار می‌گیرد. تیپ درونسوز تویوتا کرولا کر اس ۲۰۲۶ با جلوپنچر بزرگ و جزئیات شش ضلعی دیده می‌شود، درحالی‌که تیپ هیبرید، جلوپنچره شبیه به لکسوس RX را به همراه دارد. مشتریان مدل ۲۰۲۶ می‌توانند رنگ آبی Calvary را هم انتخاب کنند. ترکیب این رنگ با سقف به رنگ مشکی Jet هم با پرداخت اضافه، قابل سفارش است. در مجموع، نمی‌توان کرولا کر اس را خودرویی بسیار زیبا توصیف کرد، اما طراحی آن در مجموع، قابل قبول است. در کابین تویوتا کرولا کر اس ۲۰۲۶ با فضایی جادار، کاربردی و با کیفیت روبه‌رو هستیم که در دو تیپ XLE با روکش چرم مصنوعی و XSE با دوخت آبی پارچه، زیباتر هم به نظر می‌رسد. صندلی‌های این خودرو از تنظیم برقی برخوردار نیستند، اما طراحی راحتی دارند. بخش پایینی داشبورد و قسمت بالایی پوشش داخلی درها از پلاستیک نرم ساخته شده است. کیفیت و طراحی فرمان هم راضی‌کننده به نظر می‌رسد.

بالتری ادامه خواهد یافت. تا لحظه نگارش این گزارش، لوسید گراویتی فقط در نسخه GT (Grand Touring) عرضه می‌شود که قیمت پایه آن نزدیک به ۹۶ هزار و ۵۵۰ دلار بوده و هنوز نسخه‌های پایه‌تر یا اقتصادی‌تر (Touring) به بازار نرسیده‌اند.

این استراتژی باعث محدودیت بیشتر در جذب مشتریان بالقوه و نیز طولانی شدن صف تحویل شده است. به‌ویژه با انعقاد قراردادهای بزرگ با شرکت‌هایی مانند Uber، بخشی از تولیدات اولیه گراویتی به سرویس‌های ناوگان و اجاره‌ای اختصاص یافته که این خودروها معمولاً با تاخیر بیشتری در سیستم‌های ثبت خودرویی آمریکا درج می‌شوند. بنابراین آمار موجود ممکن است بیانگر واقعیت تحویل به خریداران عادی با ناوگان نباشد.

واکنش رسمی شرکت لوسید موتور به آمار پایین ثبت‌نام

شرکت لوسید موتور واکنشی قاطع به‌خیر ثبت‌نام پایین گراویتی نشان داد و در بیانیه‌ای رسمی، ضمن نامعتبر خواندن آمار ۹ دستگاه اعلام کرد که تحویل خودروهای گراویتی در محدوده صدها دستگاه است و بهبود چشمگیر حجم تولید و ثبت در نیمه دوم سال ۲۰۲۵ انتظار می‌رود.

کارشناسان شرکت، اختلاف آماری موجود را ناشی از تاخیر بین زمان ساخت و زمان ثبت دانسته و به نمونه‌هایی از تحویل خودرو به مشتریان در شبکه‌های اجتماعی استناد کردند. مارک وینترهوف در کنفرانس خبری اخیر شرکت صراحتاً اعلام کرد که «شواهد رسانه‌ای و پست‌های خریداران گراویتی در شبکه‌های اجتماعی به‌وضوح نشان می‌دهند که تعداد خودروهای واقعی تحویلی به مراتب بیش از آمار ثبت شده است و با سرعت گرفتن روند ثبت، اعداد واقعی منعکس خواهند شد.»

این موضع‌گیری که با داده‌های گزارش‌های خبری نیز همخوانی داشت، توسط تعدادی از روزنامه‌نگاران تخصصی تأیید شد اما برخی منتقدان همچنان لوسید را بابت عدم شفافیت در اعلام دقیق آمار مدل به مدل، تحت فشار قرار می‌دهند و بی‌اعتمادی عمومی به استراتژی اخیر این شرکت در بحث تولید و فروش محصول رو به افزایش است.



تحویل به مشتری، طبق گفته منابع رسمی لوسید، بهار (مارس - آوریل) آغاز شده است. به همین خاطر، گزارش ثبت تنها ۹ خودرو، عمدتاً شامل ثبت‌های نهایی در بازه زمانی سردترین ماه‌های سال بوده و تعداد قابل توجهی از خودروهای آماده تحویل، هنوز در صف ثبت رسمی یا تحویل فیزیکی به مشتری قرار داشته‌اند.

طبق اعلام لوسید، در سه‌ماهه ابتدایی ۲۰۲۵ تمرکز تولید گراویتی بر مدل‌های نمایشی و آزمایش رانندگی بوده و ظرفیت برنامه‌ریزی‌شده برای تحویل انبوه به‌عامه مشتریان تا فصل بهار فراهم نبوده است.

تعداد اولیه تولید این مدل به‌مراتب کمتر از سدان ایر بوده و مارک وینترهوف تصریح کرد که افزایش حجم تولید گراویتی در نیمه دوم سال رخ خواهد داد. یکی از موانع اصلی سر راه تولید انبوه گراویتی در ۶ ماهه نخست، کمبود برخی قطعات کلیدی، به‌ویژه مگنت‌های خاص برای موتورهای مسانل کیفی ناشی از تولید زیرساختی در کارخانه آریزونا بوده است.

گزارش‌هایی از مشکلات زنجیره تأمین به‌ویژه در زمینه واردات اجزا از چین نیز مطرح شده است؛ اما لوسید مدعی است که این مشکلات عمدتاً رفع شده و تولید با سرعت

لوسید، Electrek و Carscoops، این مغایرت فاحش را ناشی از تاخیر زمانی میان فروش و ثبت نهایی خودرو و همچنین تمرکز اولیه تولید بر خودروهای نمایشی و تست اعلام کرد. مارک وینترهوف، مدیرعامل موقت لوسید نیز در مصاحبه‌های مختلفی تأکید کرد که تحویل واقعی گراویتی از بهار ۲۰۲۵ آغاز شده و با تکمیل چرخه ثبت رسمی، آمارها به سرعت رشد خواهد کرد.

وی همچنین به رکوردشکنی فروش سدان ایر (با رشد ۵۲ درصدی نسبت به سال قبل) اشاره کرده و از امنیت سفارش‌های موجود خبر داد.

در شرایط استاندارد بازار آمریکا، بین تاریخ تولید فیزیکی خودرو، تحویل به نمایندگی یا خریدار و زمان ثبت رسمی و دریافت پلاک در سیستم‌های دولتی، فاصله زمانی وجود دارد که گاه بسته به زمان بندی تحویل و ترافیک کاری نهادهای ثبت، چند هفته تا چندین ماه به طول می‌انجامد.

خودروهای شاسی‌بلند گراویتی که تولید آن‌ها رسماً از آخر دسامبر ۲۰۲۴ (آذر ۱۴۰۳) شروع شد، در فصل اول ۲۰۲۵ عمدتاً به عنوان مدل‌های نمایشی برای نمایشگاه‌ها و تست رانندگی (Demo Cars) از کارخانه خارج شدند و

برند «رور» از طراح «بامو» کمک می‌گیرد

سال قبل، ۳۳ درصد افزایش نشان می‌دهد. روی در سال ۲۰۲۳ یک سدان بزرگ به نام D7 را معرفی کرد که با استقبال روبه‌رو نشد. برند چینی با برطرف کردن دو ایراد اصلی این خودرو یعنی طراحی ناخوشایند و قیمت بالا، آن را با M7 جایگزین کرده است. روی M7 توسط ژوزف کابان طراحی شده که از سال ۲۰۲۴ به گروه سایک پیوسته است و سابقه همکاری با بامو، فولکس‌واگن، آئودی، اسکودا و حتی بوگاتی و رولز رویس را در کارنامه دارد. ابعاد بدنه روی M7 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۱،۸۹۴، ۱،۸۹۴، ۱،۵۱ و ۲،۸۲ متر اعلام شده است. روی با معرفی کانسیپت Pearl در نمایشگاه شانگهای ۲۰۲۵، زبان طراحی محصولات آینده خود را به نمایش گذاشت که اکنون می‌توان اثرات آن را در روی DMH M7 مشاهده کرد.

پس از فروپاشی گروه ام‌جی‌رور در سال ۲۰۰۵، کمپانی سایک توانست برند ام‌جی را خریداری کند اما در مالکیت رور ناکام بود. البته سایک برای این مشکل هم یک راه حل داشت و برند روی را رو به‌راه در سال ۲۰۰۶ تاسیس کرد، که حداقل از نظر اسم به رور شباهت دارد. روی در بازار چین با موفقیت چندانی روبه‌رو نشد و در خارج از چین هم چندان شناخته شده نیست هر چند برخی محصولات آن با برند ام‌جی به سایر کشورها رسال می‌شود. از جمله رونو ۵ BRX که اخیراً وارد بازار کشور مان شده است. البته با افزایش تنوع محصولات و تغییر سیاست گذاری، اوضاع روی در سال‌های اخیر بهبود پیدا کرده است. فروش بیش از ۱۰۷ هزار دستگاهی این برند در ۸ ماه نخست امسال (بنا بر آمار CAAM) نسبت به مدت مشابه



گیربکس دستی هنوز در «هنسی» در اولویت است



«نوم F5 رولوشن LF، یک نمونه تک‌ساخت با قدرت ۲۰۳۱ اسب‌بخار و گیربکس دستی، سر آغاز بخش سفارشی جدید هنسی به‌نام ماوریک است. شرکت هنسی در جریان رویداد هفته اتومبیل‌موتوری از افراطی‌ترین محصول تاریخ خود برده برداشت. این خودرو که نوم F5 رولوشن LF نام دارد، یک هایپر کار تک‌ساخت و نخستین پروژه بخش جدید سفارش‌های ویژه این شرکت با نام ماوریک است. این هیولای بی‌همتا با قدرتی سرسام‌آور و گیربکس دستی، مهندسی و هنر را به‌سطحی جدید ارتقا داده‌است. این خودرو به‌افتخار سفارش‌دهنده‌اش، لویی فلوری، کارآفرین و کلکسیونر آمریکایی، LF نام گرفته‌است. نوم F5 رولوشن LF بر پایه

هر خودرو ۲۳۲ نفر متقاضی عادی دارد!

هیوندای توسان در بازار آزاد به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید

ایرانی‌ها همچنان ارزان می‌شوند

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانورما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان، ری‌ا (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۷۶۵ میلیون تومان، دنا اتومات آشنال (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۲۹ میلیون تومان، دنا پلاس توربو دنده (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان و سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۸۸۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV هیبرید (۲۰۲۵) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان و کی‌ام‌تی T9 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کیا سلتنس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، تیوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و نیسان التیما (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.



طرح‌های فروش کارخانه می‌شود. بنابراین شاهد هستیم که بار دیگر رانت‌های خودرویی قوت گرفته‌اند. در چنین شرایطی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به استناد آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، اعلام کرد که مهلت تحویل خودروها باید بر اساس «روز تقویمی» تعیین شود. بدین معنا که اگر خودرو ساز در قرارداد نوشته «تحویل در ۹۰ روز کاری» این یعنی فقط روزهای کاری (بدون جمعه و تعطیل رسمی) حساب می‌شود و عملاً زمان تحویل ممکن است به بیش از ۴ ماه برسد. اما اگر بگویید «۹۰ روز تقویمی» باید دقیقاً ۹۰ روز ثبت‌نام تا ۹۰ روز بعد خودرو را تحویل دهید؛ حتی اگر در این فاصله تعطیلات زیادی وجود داشته باشد. در نامه رسمی سازمان حمایت به سیاست‌گزاران خودرو و خودروسازان به صراحت تأکید شده که استفاده از قید روز کاری در قراردادهای خودروسازان مخالف آیین‌نامه و فاقد اعتبار حقوقی است.

بالاترین شانس بین گروه‌های متقاضی برای خرید خودرو را به نام همین گروه می‌زند. البته این موضوع به‌دلیل استقبال کم دارندگان خودروهای فرسوده از طرح‌های فروش است؛ چرا که با افزایش قیمت خودروهای نو، دیگر دارندگان خودروهای فرسوده توان مالی جایگزینی آن را ندارند. آن‌چه مشخص است هزینه اسقاط خودرو به میزانی نیست که برای دارندگان این خودروها برای جایگزینی ایجاد انگیزه کند. برخلاف مشمولان طرح فرسوده‌ها ما به تعداد متقاضیان عادی به شدت افزوده شده است. از دو منظر می‌توان این رشد را تحلیل کرد. ابتدا این که شرط بلوکه کردن پول برای ثبت‌نام در طرح‌های فروش برداشته شده است و افراد بدون هیچ هزینه‌ای می‌توانند در این طرح‌ها شرکت کنند. دوم این که بازار خودرو طی هفته‌های اخیر در گیر موج تورمی جدیدی شده است که اختلاف قیمت کارخانه و بازار را افزایش می‌دهد. این موضوع موجب سود برندگان در قرعه‌کشی افزایش استقبال از

در قالب طرح جوانی جمعیت در این طرح فروش ثبت‌نام کرده‌اند که سهم ۵۰ درصدی آن‌ها به ۳۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه می‌رسد. بنابراین از هر ۱۴ نفر یک نفر موفق به خرید خودرو می‌شود یا می‌توان گفت که شانس خرید هر مشمول طرح جوانی جمعیت به ۷.۳ درصد می‌رسد. اما کمترین تعداد متقاضیان در این مرحله از فروش ایران خودرو مربوط به مشمولان طرح نوسازی خودروهای فرسوده است. طبق اعلام ایران خودرو ۷۷ هزار و ۲۹۵ نفر از دارندگان خودروهای فرسوده در این مرحله از فروش بزرگ‌ترین خودروساز کشور ثبت‌نام کرده‌اند. سهم آن‌ها از این فروش نیز ۲۰ درصد از محصولات است. بنابراین ۱۴ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودرو بین این ۷۷ هزار و ۲۹۵ نفر تقسیم می‌شود که شانس خرید برای هر یک از آن‌ها به ۱۸.۹ درصد می‌رسد؛ یا به عبارت دیگر حدوداً از هر پنج نفر متقاضی این طرح فروش که مشمول طرح نوسازی خودروهای فرسوده باشد، یک نفر موفق به خرید خودرو می‌شود که این رقم



با اتمام ثبت‌نام برای قرعه‌کشی محصولات ایران خودرو آمار شرکت‌کنندگان در این طرح به تفکیک گروه‌های عادی، طرح جوانی جمعیت و دارندگان خودروهای فرسوده به‌صورت رسمی اعلام شد. طبق این آمار در مجموع ۵ میلیون و ۶۵۵ هزار و ۶۳۴ نفر در این مرحله از فروش ایران خودرو شرکت کرده‌اند. این در حالی است که پیش‌تر برخی رسانه‌ها از ثبت‌نام بیش از ۶ میلیون نفر خبر داده بودند.

ثبت‌نام میلیونی برای خرید محصولات ایران خودرو در حالی رقم خورده است که این خودروساز در آخرین طرح فروش خود تنها ۷۳ هزار دستگاه خودرو عرضه می‌کند. اما شانس گروه‌های مختلف برای خرید خودرو در این طرح با هم برابر نیست. افراد عادی که سهمیه خاصی ندارند عملاً شانس بسیار کمی برای خرید خودرو از کارخانه دارند. به‌طوری که تنها ۳۰ درصد محصولات به آن‌ها اختصاص پیدا می‌کند؛ اما آن‌ها ۸۹.۸ درصد از شرکت‌کنندگان را تشکیل می‌دهند. طبق آمار منتشر شده، ۵ میلیون و ۷۷ هزار و ۹۰۲ متقاضی عادی در این مرحله از فروش ایران خودرو شرکت کرده‌اند. اما سهم آن‌ها تنها ۳۰ درصد از ۷۳ هزار دستگاه عرضه‌شده است. بنابراین ۱۱ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو بین بیش از ۵ میلیون نفر تقسیم خواهد شد که شانس خرید خودرو برای هر متقاضی را به ۰.۴ درصد می‌رساند. به عبارت دیگر از بین هر ۲۳۲ نفر متقاضی عادی که در این طرح شرکت کرده‌اند، یک نفر موفق به خرید خودرو خواهد شد.

اما برای مادران دارای دو فرزند و بیشتر که فرزند دوم آن‌ها بعد از تاریخ مشخصی متولد شده باشد و مشمول طرح جوانی جمعیت شوند، شانس خرید خودرو بسیار بیشتر است. بیشترین سهم خودرو به همین گروه می‌رسد که سهم ۵۰ درصدی دارند. طبق آمار منتشره ۵۰۰ هزار و ۴۲۷ نفر

آغاز شرایط فروش پاییزی پیکاپ کره‌ای موسو «گرنند-خان»

شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا							
آغاز طرح: ۱۴۰۴/۰۷/۲۱ - پایان اعتبار: همزمان با تکمیل ظرفیت							
تاریخ اطلاع: ۱۴۰۴/۰۷/۱۹							
شرایط پیش فروش نقدی خودروی موسو گرنند - KGM (مجمول شرکت سانگ پانگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا							
کد طرح فروش	نیم	قیمت	مرحله اول: پیش پرداخت	مرحله دوم: طی یک فقره چک به تاریخ ۲۵ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله سوم: طی یک فقره چک به تاریخ ۹۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله چهارم: اقسالی قابل پرداخت	زمان تحویل
SK-KGM-4413	SIGNATURE	۲۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سود مشارکت (سالانه) سود تأخیر (سالانه) سود (سالانه)	۹۰ روز کاری
SAHARA SK-KGM-4414	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سود مشارکت (سالانه) سود تأخیر (سالانه) سود (سالانه)	۹۰ روز کاری
کلیه مبلغ ها به ریال می باشد.							
تاریخ چک ها: تاریخ واریز پیش پرداخت معایبه تاریخ چک های دریافتی بوده. لذا چک های مراحل دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد در وقت می گردد.							
مرحله پنجم پرداخت اقسالی مبلغ خودرو در زمان صدور دعوتنامه معایبه و پس از کسر سود مشارکت پیش از تحویل خودرو قابل پرداخت می باشد.							
مشخصات محصول: حجم موتور ۲ لیتر توربوشارژ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گشتاور: ۲۵۰ نیوتن متر - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN (ژاپن - محور محرک: دو دیفرانسیل (4WD))							
متقاضیان خرید می توانند جهت مشاهده لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، نمایه ۳۶۰ درجه داخلی و خارجی، رنگزی و لاستیک، ابعاد و اندازه خودرو به وبسایت شرکت مندرج در ذیل بخشنامه مراجعه نمایند.							
ملاحظات:							
۱- مدت زمان گارانتی خودروها پنج سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) - ۲- تخصیص و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ خرید وجه می باشد. - ۳- متقاضی خرید تکلف است کلیه وجه و پرداختی را به یکی از حساب‌های اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا واریز نماید. در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متقاضی نخواهد داشت. - ۴- هزینه‌های بنساخته گارانتی اسقاط خودروی فرسوده، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده صورت مالیات بر ارزش افزوده مورد محاسبه قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و در فاکتور فروش اعلام شود نسبت به محاسبه و دریافت مبلغ اقساط اقدام می گردد. - ۵- حق ارجع نامیدگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می گردد، بنابراین محاسبه هرگونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. - ۶- مدل خودروی تحویلی در صورت اتمام زمان ثبت نام و محاسبه و دریافت مبلغ اقساط اقدام می گردد. - ۷- حق ارجع نامیدگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می گردد، بنابراین نمایندگی مجاز به ثبت نام تمام خود نبوده و کد ملی وی در لیست محدودیت ثبت نام می باشد. - ۸- سود تأخیر در تحویل طی هفت روز کاری محاسبه و عودت وجه انصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. - ۹- سود تأخیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می یابد که بر اساس این بخشنامه و در زمان مقرر استناد مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه دعوتنامه را پرداخت نموده باشد. - ۱۰- نصب طرح فروش در فاکتو اعلام نامیدگی الزامی است. - ۱۱- ملاتک تحویل خودروهای اسقاطی، ارسال نامه تأییدیه مدارک و مستندات ارائه شده متقاضی خرید از سوی زیر رنگ ایلیاک به شرکت صنایع خودروسازی ایلیا می باشد.							

"دریافت فرم رزرو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا به نشانی <https://ilia-auto.com/sale/> انجام می‌شود."



کاتالوگ تیپ سیگنیچر



لینک صفحه فروش



تفاوت تیپ سیگنیچر و ساهارا



کاتالوگ تیپ ساهارا

شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودروسازی ایلیا							
آغاز طرح: ۱۴۰۴/۰۷/۲۱ - پایان اعتبار: همزمان با تکمیل ظرفیت							
تاریخ اطلاع: ۱۴۰۴/۰۷/۱۹							
شرایط پیش فروش نقدی خودروی موسو گرنند - خان KGM (مجمول شرکت سانگ پانگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا							
کد طرح فروش	نیم	قیمت	مرحله اول: پیش پرداخت	مرحله دوم: طی یک فقره چک به تاریخ ۲۵ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله سوم: طی یک فقره چک به تاریخ ۹۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله چهارم: اقسالی قابل پرداخت	زمان تحویل
SK-KGM-4415	SIGNATURE	۲۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۸,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سود مشارکت (سالانه) سود تأخیر (سالانه) سود (سالانه)	۹۰ روز کاری
SAHARA SK-KGM-4420	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	سود مشارکت (سالانه) سود تأخیر (سالانه) سود (سالانه)	۹۰ روز کاری
کلیه مبلغ ها به ریال می باشد.							
تاریخ چک ها: تاریخ واریز پیش پرداخت معایبه تاریخ چک های دریافتی بوده. لذا چک های مراحل دوم و سوم پرداخت در زمان عقد قرارداد در وقت می گردد.							
مرحله پنجم پرداخت اقسالی مبلغ خودرو در زمان صدور دعوتنامه معایبه و پس از کسر سود مشارکت پیش از تحویل خودرو در قابل تسهیلات بانک / زیر رنگ قابل پرداخت می باشد.							
مشخصات محصول: حجم موتور ۲ لیتر توربوشارژ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گشتاور: ۲۵۰ نیوتن متر - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN (ژاپن - محور محرک: دو دیفرانسیل (4WD))							
متقاضیان خرید می توانند جهت مشاهده لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، نمایه ۳۶۰ درجه داخلی و خارجی، رنگزی و لاستیک، ابعاد و اندازه خودرو به وبسایت شرکت مندرج در ذیل بخشنامه مراجعه نمایند.							
ملاحظات:							
۱- مدت زمان گارانتی خودروها پنج سال یا ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) - ۲- تخصیص و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ خرید وجه می باشد. - ۳- متقاضی خرید تکلف است کلیه وجه و پرداختی را به یکی از حساب‌های اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا واریز نماید. در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متقاضی نخواهد داشت. - ۴- هزینه‌های بنساخته گارانتی، اسقاط خودروی فرسوده، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده صورت مالیات بر ارزش افزوده مورد محاسبه قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و در فاکتور فروش اعلام شود نسبت به محاسبه و دریافت مبلغ اقساط اقدام می گردد. - ۵- حق ارجع نامیدگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می گردد، بنابراین محاسبه هرگونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. - ۶- مدل خودروی تحویلی در صورت اتمام زمان ثبت نام و محاسبه و دریافت مبلغ اقساط اقدام می گردد. - ۷- حق ارجع نامیدگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می گردد، بنابراین نمایندگی مجاز به ثبت نام تمام خود نبوده و کد ملی وی در لیست محدودیت ثبت نام می باشد. - ۸- سود تأخیر در تحویل طی هفت روز کاری محاسبه و عودت وجه انصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. - ۹- سود تأخیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می یابد که بر اساس این بخشنامه و در زمان مقرر استناد مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه دعوتنامه را پرداخت نموده باشد. - ۱۰- نصب طرح فروش در فاکتو اعلام نامیدگی الزامی است. - ۱۱- ملاتک تحویل خودروهای اسقاطی، ارسال نامه تأییدیه مدارک و مستندات ارائه شده متقاضی خرید از سوی زیر رنگ ایلیاک به شرکت صنایع خودروسازی ایلیا می باشد.							

"دریافت فرم رزرو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا به نشانی <https://ilia-auto.com/sale/> انجام می‌شود."



کاتالوگ تیپ سیگنیچر



لینک صفحه فروش



تفاوت تیپ سیگنیچر و ساهارا



کاتالوگ تیپ ساهارا

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا از آغاز شرایط فروش پاییزی پیکاپ کره‌ای موسو گرنند-خان به صورت نقدی و اعتباری خبر داد. عقیل مصطفایی گفت: «شرایط فروش ویژه پاییز ۱۴۰۴، پیکاپ موسو گرنند-خان در دو تیپ SIGNATURE و SAHARA از مهرماه آغاز خواهد شد.» وی تأکید کرد: «این شرایط فروش با موعد تحویل ۹۰ روز کاری

صفحه‌فروش صنایع خودروسازی ایلیا در دسترس خواهد بود. شایان ذکر است خودرو پیکاپ موسو گرنند-خان تنها پیکاپ کره‌ای و لوکس تولیدی بازار ایران است که با ۵ سال گارانتی یا ۱۵۰ هزار کیلومتر عرضه می‌شود. در حال حاضر خودرو پیکاپ موسو گرنند-خان به‌واسطه شبکه گسترده فروش و خدمات پس از فروش در ۲۴ نمایندگی رسمی شرکت عرضه می‌شود.

(۱۲۰ روز تقویمی) مدل ۱۴۰۵ از روز ۲۱ مهرماه تا اطلاع ثانوی اجرایی می‌شود.» به گفته معاون بازاریابی و فروش خودروسازی ایلیا، در همین راستا متقاضیان می‌توانند به‌صورت مستقیم از صفحه فروش وبسایت صنایع خودروسازی ایلیا فرم رزرو را دریافت کنند. اطلاعات و فرم رزرو این مرحله از فروش پیکاپ موسو گرنند-خان به‌صورت نقدی و اعتباری از طریق



فوق ارگونومیک که بالاترین سطح امتیاز ارگونومی بودن را با زاویه ۶۵ درجه‌ای به خود اختصاص می‌دهد و دوربین‌های جانبی هوشمند تصویر یک خودرو آینده در حال را به نمایش می‌گذارد. یکی دیگر از مهم‌ترین انتخاب‌های هوندا e توازن عالی میان بخش فنی و نیازهای شهری است. زیرا این هاچ‌بک دوست‌داشتنی ژاپنی در سه نسخه (استاندارد و دو نسخه ADVANCE) عرضه شده است. نسخه استاندارد این خودرو با قدرتی برابر با ۱۲۴ اسب‌بخار و گشتاور ۳۱۵ نیوتون‌متری و دو نسخه ADVANCE با ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون‌متر گشتاور بهترین گزینه برای مصارف شهری هستند.

هوندا e در فهرست بهترین مدل‌های الکتریکی سال قرار گرفته و مناسب‌ترین خودرو کوچک کاربردی شهری است. زیرا استتایل بدنه ساده در کنار رعایت تناسب‌های عالی، یک هاچ‌بک جذاب دوست‌داشتنی را ارائه می‌دهد. هنگام ورود به کابین، نخستین پارامتری که بسیار خودنمایی می‌کند، فضای بسیار مناسبی است که در اختیار سرنشینان قرار گرفته تا در کنار نمایشگرهای ۱۲.۳ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و ۸.۸ اینچی کناری و ۱۶.۵ اینچی برای نمایش تصاویر اطراف خودرو که توسط دوربین‌ها به ثبت می‌رسد، کاملاً کاربردی و متناسب با نیاز کاربران باشد. در عین حال دستگیره‌های شکل آیرودینامیکی



هوندا e «یکی از بهترین الکتریکی‌ها»

توسط «نگین تندیس الماس» انجام شد

کلنگ‌زنی بزرگ‌ترین مرکز شارژ و خدمات خودرو و موتورسیکلت برقی در تهران



بزرگ‌ترین مرکز خدمات‌دهی به موتورسیکلت و خودروهای برقی در کوی نصر تهران توسط شرکت «نگین تندیس الماس» کلنگ‌زنی شد.

این مرکز که مجاور پارک گفت‌وگو قرار گرفته، علاوه بر ایستگاه‌های شارژ متعدد برای خودروها و موتورسیکلت‌های برقی، به این وسایل نقلیه خدمات نیز ارائه می‌دهد. گفتنی است این مرکز می‌تواند به عنوان بزرگ‌ترین مرکز شارژ و خدمات خودروهای برقی دانسته که با همکاری شهرداری تهران و بخش خصوصی تا اوایل زمستان امسال افتتاح خواهد شد.

گفتنی است سالانه مصرف بنزین در کشور به رقمی چشمگیر می‌رسد که فشار مضاعفی را هم بر منابع مالی دولت و هم بر محیط‌زیست وارد می‌کند. تنها در تهران، روزانه میلیون‌ها لیتر بنزین مصرف می‌شود و این موضوع نه تنها به آلودگی هوا و ترافیک دامن می‌زند، بلکه هزینه‌های سنگینی نیز برای واردات و تولید سوخت به همراه دارد. کارشناسان معتقدند توسعه خودروها و موتورسیکلت‌های برقی می‌تواند نقش مهمی در کاهش این مصرف و بهبود شرایط زیست‌محیطی ایفا کند.

مرکز تازه کلنگ‌خورده در کوی نصر تهران قرار است به عنوان الگویی برای سایر کلان‌شهرهای کشور مورد استفاده قرار گیرد. این مرکز با تجهیز به شارژهای پرسرعت، امکان شارژ هم‌زمان ده‌ها خودرو و موتورسیکلت برقی را فراهم خواهد کرد. همچنین بخش خدمات پس از فروش، تأمین قطعات یدکی و آموزش تعمیرکاران متخصص نیز در این مجموعه پیش‌بینی شده است تا صاحبان وسایل نقلیه برقی دغدغه‌ای از بابت خدمات و نگهداری نداشته باشند.

طبق آمارهای منتشر شده از سوی وزارت نفت، متوسط مصرف روزانه بنزین در ایران حدود ۱۲۰ میلیون لیتر است. این رقم در مقایسه با بسیاری از کشورهای بسیار بالاست و نشان می‌دهد که وابستگی به سوخت‌های فسیلی همچنان یکی از چالش‌های اصلی اقتصاد ایران به‌شمار می‌رود. از سوی دیگر، توسعه ناوگان برقی می‌تواند سالانه میلیاردها تومان صرفه‌جویی به همراه داشته باشد و از فشار بر پارانه‌های انرژی بکاهد.

شهرداری تهران نیز در کنار حمایت از ایجاد این مرکز، برنامه‌هایی برای گسترش خطوط شارژ عمومی در محلات مختلف شهر در دستور کار دارد.

از دیدگاه کارشناسان، توسعه خودروهای برقی در ایران علاوه بر مزایای زیست‌محیطی، می‌تواند فرصت‌های شغلی جدیدی نیز ایجاد کند. از ساخت و مونتاژ تا خدمات و تعمیرات، زنجیره‌ای از مشاغل مرتبط به این صنعت شکل خواهد گرفت که می‌تواند برای جوانان اشتغال‌آفرین باشد. در همین راستا، شرکت «نگین تندیس الماس» اعلام کرده است که در مرحله نخست، چندین فرصت شغلی مستقیم در این مرکز ایجاد خواهد شد.

نکته قابل توجه دیگر، کاهش هزینه‌های خانوار در استفاده از وسایل نقلیه برقی است. مقایسه‌ها نشان می‌دهد که هزینه شارژ یک خودرو برقی در مقایسه با پر کردن باک یک خودرو بنزینی، تا چندین برابر کمتر است. این موضوع می‌تواند در شرایط اقتصادی فعلی برای شهروندان بسیار حائز اهمیت باشد. علاوه بر این، هزینه تعمیر و نگهداری خودروهای برقی نیز نسبت به خودروهای بنزینی پایین‌تر است؛ چرا که این وسایل دارای قطعات متحرک کمتری هستند و خرابی کمتری ایجاد می‌کنند.

به گفته مسئولان وزارت صمت، ایران به دلیل دارا بودن منابع انرژی برق و گاز، ظرفیت مناسبی برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل برقی دارد. در صورتی که زیرساخت‌های لازم مانند ایستگاه‌های شارژ و مراکز خدماتی در سراسر کشور ایجاد شود، می‌توان انتظار داشت که طی چند سال آینده سهم خودروها و موتورسیکلت‌های برقی در ناوگان حمل‌ونقل شهری به‌طور چشمگیری افزایش یابد.

از سوی دیگر، تجربه کشورهای پیشرفته نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل برقی، نه تنها باعث کاهش مصرف بنزین می‌شود، بلکه در بلندمدت منجر به رشد اقتصادی و کاهش وابستگی به واردات سوخت‌های فسیلی خواهد شد. به عنوان نمونه، چین با توسعه گسترده زیرساخت‌های شارژ و حمایت‌های دولتی توانسته است به بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی در جهان تبدیل شود و میزان آلودگی هوای کلان‌شهرهای خود را کاهش دهد.

کارشناسان محیط‌زیست نیز بر این باورند که اگر روند فعلی مصرف سوخت‌های فسیلی در تهران ادامه یابد، مشکلاتی مانند آلودگی شدید هوا، افزایش بیماری‌های تنفسی و اتلاف منابع ملی بیش از پیش نمایان خواهد شد. به همین دلیل، اقدامات نوآورانه‌ای مانند کلنگ‌زنی مراکز شارژ و خدمات برقی می‌تواند نقطه عطفی در تغییر رویکرد حمل‌ونقل شهری محسوب شود.

این مرکز قرار است تا اوایل زمستان سال جاری به بهره‌برداری برسد و پس از آن، شهروندان تهرانی می‌توانند از خدمات متنوع آن بهره‌مند شوند. با راه‌اندازی این مرکز، پیش‌بینی می‌شود استقبال عمومی از خرید خودروها و موتورسیکلت‌های برقی افزایش یابد و به تدریج فرهنگ استفاده از انرژی‌های پاک در جامعه گسترش پیدا کند.

در پایان باید گفت کاهش مصرف بنزین و حرکت به سوی حمل‌ونقل برقی، تنها یک انتخاب لوکس یا مده روز نیست؛ بلکه ضرورتی حیاتی برای اقتصاد، سلامت و آینده کشور به‌شمار می‌رود.



۷۰۵ نیوتون متر برساند. ناگفته نماند که همچنان رم ۱۵۰۰ جدید با پیشرا نه ۶ سیلندر وی شکل ۲٫۶ لیتری تنفس طبیعی موسوم به پنتا استار به بازار عرضه می شود. این نسخه با توان خروجی ۱۲۰ اسب بخار و گشتاور خروجی ۲۸۵ نیوتون متر عرضه می شود که حدود ۳ درصد افزایش راندمان داشته است. نکته بسیار مهم این که مهندسان استلانتیس روی کاهش گازهای خروجی و آلاینده بسیار تمرکز کرده اند و یک سیستم هوشمند کاهش گازهای آلاینده را روی تمامی موتورهای احتراق داخلی نصب کرده اند تا رم ۱۵۰۰ جدید به عنوان یک خودرو کم آلاینده در مقایسه با رقبایش شناخته شود.

رم ۱۵۰۰ جدید دارای پیشرا نه ۶ سیلندر خطی توربوشاژ است. این موتور در حقیقت جایگزین پیشرا نه حجیم ۵٫۷ لیتری همی شده است. این موتور ۶ سیلندر خطی توپین-توربوشاژ می تواند در سطح استاندارد خود حداکثر ۴۲۰ اسب بخار قدرت و ۶۳۵ نیوتون متر گشتاور تولید کند. اما نسخه قوی تر رم ۱۵۰۰ که با نام RHO شناخته می شود و جانشین مناسبی برای TRX فاینال ادیشن است، مجهز به همین پیشرا نه ۶ سیلندر خطی توربوشاژ موسوم به Hurricane (نسل جدید خانواده پیشرا نه گروه استلانتیس) شده تا حداکثر قدرت را به ۵۴۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور را به



موتور «رم ۱۵۰۰» جدید



خدمات Quick Service اکستریم در ایران مال؛ جایی که زمان، کیفیت و آسودگی به هم می رسند

خدمات Quick Service اکستریم تجربه ای نوآورانه در نگهداری و خدمات پس از فروش خودرو است؛ تجربه ای که سرویس خودرو را از فرآیندی زمان بر و پرهزینه، به تجربه ای سریع، لوکس و مطمئن تبدیل می کند.

در این رویکرد تازه، مشتری نه تنها در وقت خود صرفه جویی می کند، بلکه لذت یک سبک زندگی مدرن و بی دغدغه را نیز تجربه خواهد کرد.

چرا Quick Service متفاوت است؟

در دنیای پرشتاب امروز، زمان با ارزش ترین دارایی مشتریان محسوب می شود. صاحبان خودروهای لوکس نه تنها به کیفیت اهمیت می دهند، بلکه انتظار دارند خدمات در کوتاه ترین زمان و با بالاترین استاندارد انجام شود سرویس Quick Service اکستریم دقیقاً برای پاسخ به همین نیاز طراحی شده است؛ ترکیبی از سرعت، دقت و آسودگی خاطر.

فرآیند دیجیتال و بدون کاغذیابی

رزرو سرویس تنها با چند لمس ساده از طریق وبسایت خودروهای لوکس اکستریم به آدرس <https://xtrimcars.com> در قسمت «خدمات پس از فروش» امکان پذیر است. پس از ثبت درخواست و انتخاب مرکز خدمات پس از فروش ایران مال، مشتری در زمان دلخواه خودرویش را به مرکز Quick Service در نمایندگی ۱۵۰۰ اکستریم ایران مال می آورد. در بخش پذیرش، مشاوران خدمات با تابلت آماده اند تا اطلاعات رزرو را در لحظه با یابی کنند. پس از تحویل کلید، مشتری آزاد است وقت خود را در ایران مال بگذراند؛ از گشت و گذار در فروشگاه ها گرفته تا استراحت در کافه ها و رستوران های این مرکز خرید مدرن.

تیم متخصص فنی اکستریم با بهره گیری از دانش روز و قطعات اورجینال، عملیات سرویس خودرو را با سرعت و دقت مثال زدنی آغاز می کند. تمامی مراحل، مطابق با استانداردهای جهانی برند اکستریم انجام می شود و در کمتر از ۴۵ دقیقه خودرو آماده تحویل است.

کنترل کیفیت؛ تضمین امنیت و آرامش

پس از پایان سرویس، خودرو تحت آزمون های تخصصی کنترل کیفیت قرار می گیرد. از موتور گرفته تا سیستم های ایمنی و اجزای حیاتی، همه چیز به طور دقیق بررسی می شود تا مطمئن باشد خودروی او در بهترین وضعیت فنی قرار دارد. این مرحله، آرامش خاطر ی برای کسانی به همراه دارد که امنیت و کیفیت را در اولویت می دانند.

اموی ام ایکس ۷۷ پاسخ به نیاز کدام گروه از خریداران است؟

در دنیای امروز که خودرو بیش از یک وسیله حمل و نقل است و ایکس ۷۷ به عنوان یکی از پیشرفته ترین کراس اوورهای مدیران خودرو، با شخصیتی خانوادگی، ایمن و مجهز، آمده تا تعریف یک خودرو خانوادگی را تغییر دهد. ترکیبی از فناوری پیشرفته، طراحی لوکس و راحتی در استفاده، این خودرو را به انتخابی ایده آل برای کسانی تبدیل کرده که خواهان آرامش، آسودگی و حس امنیت در استفاده روزمره و سفرهای بین شهری هستند.

اموی ام X77 با لطف سیستم های ایمنی ADAS، شاسی تقویت شده و ۶ کیسه هوای ایمنی، حرف های زیادی در بحث ایمنی دارد، همچنین ابعاد مناسب و آپشن های رفاهی، تجربه ای متفاوت از رانندگی را ارائه می دهد. در نگاه اول خانواده ها و مشتریانی که ایمنی خودرو برایشان در اولویت قرار دارد از جمله مشتریان اصلی این خودرو خواهند بود اما با نگاهی دقیق تر بررسی خواهیم کرد تا این پرچمدار جذاب، نیاز کدام بخش از جامعه مشتریان را برآورده می کند.

۱. وقتی ایمنی خانواده در اولویت قرار می گیرد

خانواده یکی از بزرگ ترین سرمایه های انسان است، وقتی خانواده خود را تشکیل می دهید، حفظ خانواده، بزرگترین هدف شما خواهد بود. در جامعه امروزی سبک زندگی والدین حول محور آرامش و رفاه خانواده شکل گرفته و برنامه ریزی هایشان بر اساس نیازهای فرزندان انجام می شود. چنین خانواده هایی معمولاً هر هفته مسیری بین محل کار، مدرسه و تفریحات آخر هفته را طی می کنند و امنیت مسیر برایشان مهم تر از سرعت یا هیجان رانندگی است. آن ها دقیق ترین چک لیست ها را برای خرید خودرو دارند و بخش ایمنی در بالای فهرست شان قرار دارد.

چرا X77 برای این دسته از مشتریان مناسب است:

وجود ۱۲ سیستم کمکی راننده شامل رادار هشدار نقاط کور، دستیار حفظ خودرو بین خطوط، ترمز اضطراری خودکار

شش کیسه هوا که کابین را به یک سپر ایمن تبدیل می کنند در بین ۳۶۰ درجه برای پوشش نقاط کور و افزایش آگاهی از محیط اطراف سیستم تعلیق پایداری نوع مولتی لینک پیشرفته و ترمزهای پیشرفته، برای اطمینان در هر شرایطی جاده ای شاسی تقویت شده و مقاوم با سیستم انتقال نیرو در هنگام تصادف برای کاهش آسیب به کابین

۲. یک همسفر خوب، تمام ماجرا است

مهم نیست یک خانواده دو نفره یا چند نفره باشید، سفر و گشت و گذار، بخشی از زندگی خانواده هایی است که عاشق ماجراجویی اند. این دسته از مشتریان برنامه ریزی سفرهای خود را با دقت انجام می دهند و البته مهم ترین نکته، داشتن یک خودرو یا بهتر بگوییم، یک همسفر همه چیز تمام است. آن ها به دنبال خودرویی هستند که نه تنها امنیت شان را تضمین کند، بلکه در مسیرهای طولانی و جاده های ناشناخته، همراهی مطمئن باشد. قوای فنی مناسب، راحتی صندلی ها، فضای جادار برای وسایل سفر و امکانات رفاهی متنوع از اولویتهای اصلی شان است. برای این خانواده ها، امنیت همچنان در صدر است، اما لذت از مسیر مخصوصاً در مقاصد دور دست، همان چیزی است که سفر هایشان را باشکوه و خاص می کند.

چرا X77 برای این دسته از مشتریان مناسب است:

ارتفاع مناسب شاسی و سیستم های HAC و HDC برای کنترل کامل در سرازیری و سربالایی حالت های رانندگی Eco / Sport / Normal برای هماهنگی با شرایط مسیر فضای صندوق

بار جادار برای تجهیزات سفر و طبیعت گردی تنظیم برقی و گرمکن و سردکن صندلی های ردیف جلو، همچنین تنظیم گودی کمر برای صندلی راننده سیستم تهویه اتوماتیک دو کاناله همراه با خروجی ردیف دوم + فیلتر N95 خروجی های USB و خروجی فندکی ۱۲ ولت

۳. پیشگامان جاده تکنولوژی

آن هایی که به زندگی مدرن و همراه با تکنولوژی فکر می کنند، همان هایی هستند که حسارت تجربه اتفاقات تازه را دارند. این دسته از مشتریان جوان، پرانرژی و تشنه تجربه های تازه اند. آن ها دنیا را از دریچه نوآوری می بینند و تکنولوژی برایشان نه یک ابزار، بلکه بخش جدانشدنی سبک زندگی شان است. آن ها همیشه به دنبال راه حل های هوشمند و کارآمدند، جاده برایشان فقط مسیر رسیدن نیست، بلکه صحنه ای برای نمایش زندگی مدرن است. خودروهای پیشرفته ای که تجربه استفاده راحت و بی دردسر، تکنولوژی روز دنیا و اتصال در سبک طراحی خود را توأم دارند، دقیقاً همان چیزی است که شوق شان را برمی انگیزد.

چرا ایکس ۷۷ برای این دسته از مشتریان مناسب است:

نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی با اتصال بی سیم اندروید اتو و اپل کارپلی نورپردازی داخلی ۷ رنگ هماهنگ با ریتم موسیقی یا حالت رانندگی شارژر بی سیم ۵۰ وات با سیستم خنک کننده برای شارژ سریع و مطمئن موبایل ۸ اسپیکر با سیستم صوتی سونی رادارها و سیستم های ایمنی ADAS و دوربین ۳۶۰ درجه

۴. نخبگان آینده نگر و سخت پسند

این گروه از مشتریان هوش اقتصادی بالایی دارند؛ کسانی که هر تصمیم خریدشان نتیجه تجربه، تحلیل بازار و نگاه آینده نگر است. آن ها به دنبال خودرویی هستند که نه تنها ظاهر مدرن و وقار بی زینسی داشته باشد، بلکه از نظر اقتصادی هم انتخابی هوشمندانه محسوب شود.

افراد در این دسته معمولاً مدیران بالارده هستند که قدر زمان و سرمایه خود را می دانند، بنابراین به خودرویی نیاز دارند که در کنار سبک و طراحی چشمگیر، امنیت سرمایه شان را حفظ کنند و نژادی از جایگاه و قدرت تصمیم گیری شان باشد. برای آن ها، ماشین یک دارایی ارزشمند است که باید سال ها بازدهی و آرامش خیال به همراه بیاورد؛ ترکیبی از هوشمندی اقتصادی، زیبایی ظاهری و اتصال برند

چرا X77 برای این دسته از مشتریان مناسب است:

گارانتی ۵ ساله یا ۱۵۰ هزار کیلومتر تامین قطعات و حضور کمپانی مادر برای ارائه خدمات به مشتریان شبکه خدمات پس از فروش گسترده مدیران خودرو در سراسر کشور موتور کم استهلاک و مشخصات فنی مناسب کیفیت ساخت بالا و امکانات متنوع با قیمت رقابتی

اموی ام ایکس ۷۷ انتخاب هوشمند مشتریان

واقعیت آن است که X77 فراتر از یک خودروی مدرن، ترکیبی هنرمندانه از تکنولوژی، ایمنی، راحتی و طراحی باشکوه است. این کراس اوور با موتور توربو قدرتمند، سیستم های پیشرفته ADAS فضای داخلی لوکس و امکاناتی که در خودروهای رده بالا دیده می شود، توانسته نیاز طیف گسترده ای از مشتریان را برآورده سازد. مصرف سوخت بهینه، کیفیت ساخت بالا و خدمات پس از فروش قابل اعتماد «مدیران خودرو» این مدل را به سرمایه گذاری مطمئن برای سال های آینده تبدیل می کند. ایکس ۷۷ نه تنها پاسخگوی نیازهای روزمره است، بلکه تجربه ای متفاوت و الهام بخش در هر سفر فراهم می آورد؛ همان چیزی که آن را به انتخاب هوشمند و شایسته برای جمع بزرگی از مشتریان بدل کرده است.

ایکوپر س: ایران خودرو دیزل در بیست و نهمین نمایشگاه بین المللی خودرو تبریز که از تاریخ ۱۶ تا ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴، از ساعت ۱۵ تا ۲۱ برگزار می شود، میزبان علاقه مندان به خودروهای کار و تجاری است. در این نمایشگاه، ایران خودرو دیزل با سبد کاملی از محصولات حاضر شده است.

ون وانا

ون وانا که به عنوان پرفروش ترین و قدرتمند ترین ون بنزینی بازار ایران شناخته می شود، به زنجیر تایم مجهز است و در دو کاربری مسافری و آمبولانس تیپ B ارائه شده است. این خودرو از موتور معروف 3T2 با قدرت ۱۵۰ اسب بخار و حجم موتور ۲٫۷ لیتر بهره می برد. از دیگر امکانات این محصول که قابلیت استفاده به صورت آمبولانس تیپ A و B و همچنین کمپر را دارد، می توان به سیستم TPMS (نمایش دهنده فشار باد تایرها)، دریچه خروج اضطراری از سقف، کولر و بخاری مستقل برای قسمت جلو و عقب کابین، ترمز دو مدار، ترمز جلودیسکی و عقب کاسه ای، مجهز بودن به سیستم های ایمنی پیشرفته و هندو و به عنوان چرخ محرک، سانروف برقی و گارانتی سه سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر اشاره کرد.

پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک

پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک، تنها پیکاپ بنزینی ایران با پیشرا نه معروف بورگارد است که ۲۳۸ اسب بخار قدرت (استاندارد یورو ۶) دارد و به توربوشاژ مجهز است. این خودرو قادر است ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند و به عنوان چرخ تمند ترین پیکاپ دو کابین بازار ایران باز زنجیر تایم شناخته می شود.

این خودرو لوکس دو کابین به گیربکس ۸ دنده ZF و ترنسفر کیس برقی بورگوارنر آلمان مجهز است و سیستم های ایمنی پیشرفته و هوشمند و تجهیزات رفاهی فول آپشن دارد. این ویژگی ها باعث شده تا این خودرو مورد توجه علاقه مندان به سفر، ماجراجویی، کمپینگ در طبیعت و آفرود قرار گیرد. از دیگر ویژگی های مهم این محصول می توان به قابلیت چهار چرخ محرک، سانروف برقی و گارانتی سه سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر اشاره کرد.

کشنده فوتون H5

کشنده فوتون H5 که به عنوان پرفروش ترین کشنده تولید داخل در ناوگان حمل و نقل جاده ای شناخته می شود، از پیشرا نه معروف کامینز یورو ۵E و گیربکس اتوماتیک بهره می برد. این کشنده دارای پاک سوخت ۱۰۰۰ لیتری، کارت کشندگی ۴۴ تن و استاندارد ۸۵ گانه است. مجهز بودن به سیستم ADR و ترمز موتوری، عملکرد توقف مطمئن در شرایط مختلف جاده ای را تضمین می کند. همچنین این کشنده به اینتارد گیربکس، یخچال و گارانتی سه سال یا ۲۵۰ هزار کیلومتر مجهز است.

کامیونت کمپر سی آر نا پلاس ۶ تن

کامیونت کمپر سی آر نا پلاس ۶ تن مجهز به موتور معروف کامینز ۳۰۸ لیتری توربوشاژ و گیربکس ZF است. این کامیونت علاوه بر سیستم ترمز دو مداره پنوماتیک، دارای ترمز جلو و عقب به صورت دیسکی و کابین خواب دار است. این خودرو دارای آپشن های جدید نسبت به رقیب، طول و حجم بارگیری مناسب و مجهز به استاندارد ۸۵ گانه و PTO است. در این نمایشگاه، تست درایو پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک نیز برگزار می شود.





موضوع را تعرفه گمرکی ۱۶۵ درصدی به بالا و محدود بودن تعداد این مدل خودروها در کشور با توجه به ظرفیت تعریف شده برای شرکت های واردکننده می دانند.

با وجود آزاد شدن نسبی واردات خودروهای با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی اما بررسی ها حکایت از آن دارد که قیمت این مدل خودروها در بازار همچنان بالاست. کارشناسان از جمله دلایل این



قیمت خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی همچنان نجومی است!

پایان تاخت و تاز چینی ها در بازار ایران

رفتن بهای خودرو و خروج آن از دسترس مصرف کنندگان، سهم بازار این مدل خودروها را هر چه بیشتر کاهش خواهد داد.

ترتیب به مرور شاهدافت تیراژ تولید مونتاژی ها و کاهش ارائه خدمات پس از فروش به این مدل خودروها در کشور خواهیم بود. این مساله در کنار بالا

با فعال شدن مکانیسم ماشه احتمال خروج خودرو سازان چینی به ویژه برندهای مطرح و پرمخاطب از صنعت و بازار خودرو ایران وجود دارد. به این

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

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 A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۴۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۱۰	۱۰	▲
ام وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۶ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
دیگنی پی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۲۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۷۷۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۹۲۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۵۰	۴۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
تویوتا bz4X ۱۵۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-Ve HEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PUREPLUS تمام برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۸	۰	
پراید ۱۵۱ بالابر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۳	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۶	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۵	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۲	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۰	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۶۶	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۴	۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۳	۷	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۷	۷	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۹	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۰	۹	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۰	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۷	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۳	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۵۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۹۶	۴	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۵۸	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۵	▲
نیسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▲
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۴	۹	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۶	۱۴	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۲	۲۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲	۱۸	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۸۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۱۹	۱۴	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۶۲	۱۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۷۰۰	۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۰۲	۱۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۱۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۴۰	۴	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۷۸۰	۷	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۱۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۲	۸	▼
ریا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۸۵	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۵	۵	▼



جریمه ۸ میلیاردی برای قاچاقچی روغن موتور در سراوان



به مدارک موجود در پرونده و ارائه نکردن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز اعلام و متهم را به پرداخت ۸ میلیارد و ۴۶۱ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد. وی بیان کرد: «شعبه همچنین نسبت به اصالت خودرو از پلیس راهور استعلام کرد و مشخص شد خودرو مذکور فاقد اصالت است که دستور ضبط خودرو نیز صادر شد.» ایرانی گفت: «هنگامی که در شهرستان سراوان گزارش کشف ۸۷ گالن روغن موتور را از یک دستگاه خودرو و تویوتا ها یلو کس به تعزیرات حکومتی ارسال کرد.»

رئیس اداره تعزیرات حکومتی سراوان گفت: «۸۷ گالن روغن موتور قاچاق از یک دستگاه خودرو در سراوان کشف و متخلف به پرداخت ۸ میلیارد و ۴۶۱ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد.» مرتضی ایرانی اظهار کرد: «پرونده مربوط به حمل کالای قاچاق به تعداد ۸۷ گالن روغن موتور از یک دستگاه خودرو به ارزش ۸ میلیارد و ۴۶۱ میلیون ریال در شعبه ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی سراوان رسیدگی شد.» رئیس اداره تعزیرات حکومتی سراوان افزود: «شعبه با توجه

مصرف روزانه سوخت در شهر یور ماه به ۱۴۱ میلیون لیتر رسید؛

ذخایر بنزین دو برابر شد

فرصت طلایی برای تعمیرات، ارتقا و نوسازی

هر سال با پایان تابستان و فرونشست نسبی تقاضا، زمان طلایی برای تعمیرات واحدهای کلیدی پالایشگاهی فراهم می‌رسد. در بسیاری سال‌ها، کمبود ذخایر مانع اجرای مطلوب اورهال واحدهای بنزین‌سازی می‌شد و همین امر در میان‌مدت به ظهور نقضات ضعف فنی و کاهش قابلیت اطمینان می‌انجامید. اما امسال، افزایش ذخایر و کنترل بر شبکه توزیع، به پالایشگاه‌های فعال در مناطق بندری و مرکزی فرصت داد با برنامه‌ریزی از پیش تعیین‌شده، حجم بی‌سابقه‌ای از تعمیرات اساسی را آغاز نمایند. در فقط پنج ماه نخست سال ۱۴۰۴، واحدهای حساس بنزین‌سازی و فرآوری نفت گاز در پالایشگاه‌های آبادان (واحدهای آلکیلایسیون، بازیسی‌اسید، FCC)، اصفهان (تبدیل کاتالیستی، مجتمع بنزین‌سازی)، تهران (ایزومریزاسیون)، بندرعباس، تبریز، شیراز و لوان اورهال شدند. این تعمیرات نسبت به سال قبل که به دلیل فشار مصرف و کمبود ذخایر محدود به چند واحد بود، گسترده و عمق بیشتری داشت و برای پایدارسازی تولید در فصول سرد سال نیز اطمینان مضاعف ایجاد کرده است. اهمیت این اقدامات زمانی افزایش می‌یابد که بدانیم در سال‌های اخیر، تأخیر در تعمیرات بعضی واحدها منجر به ریسک بالادر توقفات ناخواسته، افزایش هزینه نگهداری و کاهش ماندگاری تجهیزات شده بود. نوسازی‌های اخیر، هم‌زمان با حفظ تولید پایدار، به افزایش راندمان و کیفیت فرآورده‌ها نیز منجر شده است. موج جدید ارتقای فرآیند بنزین‌سازی به شکل طرح‌های ایزومریزاسیون، هیدروکراکر، CCR و شیرین‌سازی محصولات، در پالایشگاه‌های استراتژیک کشور دنبال شده است. هدف این پروژه‌ها، افزایش عدد اکتان و کاهش آلاندها با مطابقت محصولات با الزامات زیست‌محیطی یورو ۴ و ۵ بوده است. در پالایشگاه ستاره خلیج فارس، نصب مبدل‌های حرارتی جدید، ارتقای فشار واحدها و بهره‌برداری از کمپرسورهای پیشرفته، علاوه بر افزایش تولید و کاهش ضایعات، صرفه‌جویی ۷۰ میلیون دلاری را در نیمه دوم سال ۱۴۰۳ محقق کرده است. در اصفهان نیز راه‌اندازی واحدهای جدید تصفیه هیدروژنی و آیزوماکس واحداث پارک‌گردی نه تنها کیفیت محصول را ارتقا داده، بلکه محصولات جانبی ارزش‌آفرین نظیر اسید سولفوریک و اسید فسفریک عرضه می‌کند. پالایشگاه تهران با سرمایه‌گذاری ۲۵۴ میلیون یورویی در بخش بنزین‌سازی (CCR) و محوریت تولید یورو ۵ طی

دو برابر شدن ذخایر بنزین کشور در نیمه نخست سال ۱۴۰۴، نگاه‌ها را به سمت قابلیت‌ها و چالش‌های صنعت پالایش و شبکه توزیع سوخت ایران جلب کرده است. این دستاورد در تقاطع بحران رو به افزایش مصرف داخلی، فشار واردات فرآورده، تهدیدات ناشی از قاچاق سوخت و ضرورت بازسازی زیرساخت‌های پالایشی قرار دارد. بر اساس گزارش خبرگزاری تسنیم و سایر مراجع رسمی، امسال نه تنها رکورد مصرف بنزین در کشور شکسته شد، بلکه با سیاست‌گذاری‌های متمرکز بر مدیریت تولید و ذخیره‌سازی، سطح ذخایر بنزین به وضعیتی بی‌سابقه نسبت به سال‌های گذشته رسیده است. بر اساس اعلام منابع وابسته به شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران و خبرگزاری تسنیم، میزان ذخایر بنزین کشور در پایان تابستان ۱۴۰۴، به‌طور قابل‌توجهی نسبت به مدت مشابه سال قبل دو برابر شده است. این افزایش ذخیره‌سازی در شرایطی رقم خورده که شهریورماه ۱۴۰۴ رکورددار بیشترین مصرف بنزین تاریخ ایران شده و روزهایی با مصرف بیش از ۱۵۵ میلیون لیتر به ثبت رسیده است. تحلیل داده‌ها نشان می‌دهد بخش قابل‌توجهی از این موفقیت، مولود ترکیب مدیریت بهینه تولید و توزیع، افزایش ظرفیت‌های ذخیره‌سازی و بهبود پیوستگی عملیات پالایشی حتی در روزهای اوج مصرف بوده است. افزون بر این، سیاست‌گزاران صنعت نفت با هماهنگی میان وزارت نفت، شرکت پالایش و پخش و نهادهای مسئول در حوزه مبارزه با قاچاق و کنترل مصرف، توانستند طرح‌های نگهداری و تزریق به مخازن استراتژیک را تقویت نمایند، به طوری که برای نخستین بار پس از پایان پرمصرف‌ترین فصل سال، ذخایر بنزین در آستانه پاییز به سطحی بالاتر از همیشه رسید و دست صنعت پالایش را برای اجرای تعمیرات اساسی باز گذاشت.

توسعه ظرفیت و ایمنی مخازن ذخیره‌سازی سوخت

ایمنی و ظرفیت ذخیره‌سازی از عناصر استراتژیک در مدیریت دوران اوج مصرف محسوب می‌شود. موفقیت سال جاری نتیجه افزایش و بهسازی مخازن مطابق استانداردهای API ۶۵۰، توسعه انبارهای استراتژیک با رعایت الزامات زیست‌محیطی و نصب سامانه‌های پایش و سنجش هوشمند در انبارها بوده است. طی یک سال اخیر، ظرفیت ذخایر بنزین بیش از ۳۰۰ میلیون لیتر نسبت به سال قبل افزایش یافته و بخش عمده‌ای از این افزایش از طریق مدیریت هوشمندانه تجمیع مخازن، اجرای پروژه‌های ساخت و استقرار فناوری‌های اندازه‌گیری سطح و حجم و همچنین توسعه انبارهای جدید در مناطق کلیدی صورت گرفته است. سامانه مترینگ و مدیریت هوشمند انرژی که اکنون در بیش از ۶۰۰ نقطه کشور فعال است، پایش مستمر زنجیره انبارداری بنزین و کنترل ورود و خروج سوخت را تسهیل کرده و به شفافیت، پیشگیری از قاچاق و کاهش هدررفت منابع کمک شایانی کرده است.



سال آینده، جایگاه خود را به عنوان پالایشگاهی پیشرو و فناوریانه معرفی کرده و محوریت انرژی‌های پاک و مدیریت منابع آب را در اولویت قرار داده است. در عین حال، اصلاح الگوهای پالایشی و کیفی‌سازی فرآورده‌ها با هدف انطباق محصولات با استانداردهای بین‌المللی، ظرفیت صادرات بنزین و گازوئیل ایران را تقویت خواهد کرد و بخش مهمی از سیاست خودکفایی را پوشش می‌دهد

الگوی مصرف شهریور

شهریورماه ۱۴۰۴ به عنوان یکی از خاص‌ترین دوره‌های تقاضای سوخت در تاریخ ایران ثبت شد. طبق آمار رسمی، متوسط مصرف بنزین در شهریور به ۱۴۱.۷ میلیون لیتر در روز رسید و در برخی روزها مصرف تا بیش از ۱۵۵ میلیون لیتر اوج گرفت. روند صعودی مصرف روزانه بنزین از ۱۲۳.۵ میلیون لیتر در تیر به ۱۳۷.۷ میلیون لیتر در مرداد و نهایتاً ۱۴۱.۷ میلیون لیتر در شهریور، بازتابی از اثرات موج پر حجم سفرهای تابستانی، تقارن با تعطیلات رسمی، آغاز سال تحصیلی جدید و تردد گسترده بین‌شهری بود. بیشترین مقدار مصرف روزانه ۲۲ شهریور، با ثبت عدد ۱۵۴ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر، عملاً سقف تأمین سوخت کشور را در معرض چالش قرار داد. همچنین در دهه سوم شهریور حجم توزیع به بیش از ۱.۵ میلیارد لیتر رسید که نشان از رشد روزافزون مصرف در ده روز آخر ماه دارد. بخش قابل‌توجهی از این رشد مصرف ناشی از چشم‌پوشی بخش زیادی از خانوارها و شرکت‌ها از حمل‌ونقل عمومی و رجوع گسترده به خودروی شخصی بود که به دلیل افزایش قیمت

بلیت قطار و هواپیما، حمل‌ونقل جاده‌ای ارجحیت یافت. بر اساس داده‌های شرکت ملی پالایش و پخش، میانگین رشد سالانه مصرف بنزین در چهار سال اخیر به حدود ۱۰ درصد رسیده است و اگر این روند کنترل نشود، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۱۴۰۷ مصرف روزانه به ۱۷۰ میلیون لیتر برسد؛ رقمی که دولت را ناچار به واردات سنگین و هزینه‌های ارزی ۱۶ میلیارد دلاری در سال خواهد کرد. عوامل بنیادین رشد مصرف بالاتر از ظرفیت تولید را باید در ساختار خودروسازی ایران، ضعف بهره‌وری موتورهای ملی و نقش خودروهای تک‌سرانشین دانست. اطلاعات کارشناسان نشان می‌دهد که بیش از ۸۵ درصد خودروهای تهران تک‌سرانشین هستند و در کنار قاچاق سوخت، عملاً ناترازی تولید و مصرف را تشدید می‌کنند. علاوه بر این، قیمت پایین سوخت نسبت به کشورهای همسایه، قاچاق سازمان‌یافته و تفاوت قابل توجه نرخ بنزین بین ایران و بازارهای منطقه، انگیزه انتقال غیرقانونی سوخت را فراهم می‌کند. اختلاف قیمت در کشورهای مجاور عامل اصلی جذابیت این تجارت زیرزمینی است. در نهایت کمبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، ضعف فرهنگ صرفه‌جویی انرژی و نبود تنوع در سید سوخت (مانند CNG و LPG) مزید بر علت شده و موج سفرهای داخلی، به‌ویژه در بازه تعطیلات مرداد و شهریور، فشار مصرف را مضاعف کرده است.

توصیه‌های آینده‌نگرانه

دستیابی به ذخایر بنزین دوبرابری، حاصل اجرای موفق سیاست‌های افزایش تولید پالایشگاهی، توسعه انبارهای ذخیره و مدیریت جامع مصرف در شش ماه اخیر بود. با وجود ثبت رکورد تراز مصرف و نیاز جدی به واردات، بهبود وضعیت ذخایر بنزین، فرصت طلایی برای اورهال و نوسازی اصولی در صنعت پالایش کشور را فراهم ساخته است. اما بحران رو به رشد مصرف و قاچاق، وضعیت شکننده واردات، فشار ارزی و الزامات سیاست‌گذاری قیمتی و غیرقیمتی، تدوین یک استراتژی یکپارچه و مبتنی بر داده را ضروری می‌سازد. موفقیت پایدار بازار سوخت تنها در سایه ترکیب سیاست‌های هوشمندانه مدیریت مصرف، فعال‌سازی فناوری پایش، اصلاح سهمیه‌بندی عادلانه و افزایش شفافیت در زنجیره توزیع و ذخیره‌سازی قابل تحقق است. در ماه‌های آینده دولت و مجلس باید بر اجرای هدفمند سناریوهای سهمیه‌بندی، اعمال سیاست‌های کنترل قاچاق، حمایت از حمل‌ونقل عمومی و اصلاح تدریجی قیمت‌ها با نگاه به تاب‌آوری اجتماعی و عدالت اقتصادی تمرکز کنند تا ضمن حفظ امنیت انرژی، پایداری منابع ارزی و رفاه خانوارها نیز تضمین شود. تجربه سال جاری نشان داد که هم‌افزایی برنامه‌ریزی فنی، مدیریتی و سیاستی می‌تواند حتی در شرایط بحرانی، دامنه اختیارات تصمیم‌سازان صنعت نفت را افزایش داده و تاب‌آوری ساختار سوخت کشور را تقویت کند

TX

بالذت برانید

XTRIM

BORN FOR MORE



نیسان لیف یکی از موفق‌ترین هاچ‌بک‌های جمع‌وجور تمام‌برقی جهان است که نسل سوم آن در ماه مارس سال جاری میلادی معرفی شد. نسل سوم لیف با تغییر بزرگی و کلاس آن به هاچ‌بک کراس پل شده است. این خودرو از نظر استایل مزین به زبان بک‌های طراحی نیهانسان است که در نمای جلوه‌شبه آ (راکس آ) و آورو تمپتیمز (نیسان) و در نمای عقب شاهد طراحی مشابه نسل جدید که محبوب آن H252M، کابین این خودرو کاملاً مینیمال و

مدرن بوده که مشابه محصولات جدید نیسان است. از نظر مشخصات فنی لیف دارای یک موتور الکتریکی در محور جلو است که قوی‌ترین نسخه آن دارای یک باتری ۷۵ کیلووات - ساعتی لیتیوم-نیکل - منگنز - کربالت - آکسید است. این نسخه از لیف می‌تواند حداکثر ۲۱۴ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۸۰ کیلومتر در ساعت دوام تولید کند. همچنین به‌عنوان راتی ۷۵ کیلووات - ساعتی می‌تواند با یک بار شارژ کامل حداکثر ۶۰۴ کیلومتر مسافت را پیماید.

تغییر کلاس به سبک «نیسان»

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خود را از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



محموله لاستیک خارجی قاچاق در مهاباد کشف شد



فرمانده انتظامی مهاباد گفت: «یک محموله لاستیک خارجی قاچاق خودروهای سبک و سنگین به ارزش ۷ میلیارد ریال در یکی از محورهای ارتباطی این شهرستان کشف و توقیف شد.» سرهنگ یوسف اشرفی در گفت‌وگو با «پرنّا» افزود: «مأموران ایستگاه بازرسی «دارلک» حین کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه کامیون به ظن کالای قاچاق مشکوک شده و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «در بازرسی مأموران انتظامی از کامیون توقیف‌شده، ۳۴۲ حلقه لاستیک قاچاق خارجی خودروهای سبک و سنگین بدون مجوز کشف و ضبط شد.» فرمانده انتظامی مهاباد

اظهار کرد: «در این ارتباط یک دستگاه کامیون و بار آن توقیف و راننده نیز دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ اشرفی با بیان این که طبق اعلام نظر کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف‌شده ۷ میلیارد ریال برآورد شده است، گفت: «شهروندان در صورت مشاهده فعالیت اخلاک‌گران اقتصادی مراتب را به سامانه ۱۱۰ پلیس اطلاع دهند.» سالانه افزون بر ده‌ها میلیارد ریال انواع کالاهای قاچاق در مبادی ورودی و خروجی جنوب آذربایجان غربی کشف و ضبط می‌شود. مهاباد در جنوب آذربایجان غربی واقع شده است.

شتاب تازه «DTM» با تایرهای اختصاصی ایتالیایی؛

«پیرلی» آدرنالین مسابقات ۲۰۲۶ را بالامی‌برد



سپید سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

در شرایطی که DTM همچنان یکی از معتبرترین سری‌های جی‌تی و تورینگ دنیا به‌شمار می‌رود و پیرلی نقش بی‌بدیلی در تأمین تایر رقابت‌های سطح بالا دارد، این همکاری انحصاری، هم‌اکنون فناوری و هم‌راهبردی، معنا و هدفی ورای یک قرارداد تجاری ساده دارد. سابقه حضور پیرلی در ورزش‌های موتوری، به بیش از یک قرن فعالیت نوآورانه بازمی‌گردد. پیرلی که از سال ۱۸۷۲ در میلان ایتالیا تأسیس شده، از دهه‌های ابتدایی سده بیستم در مسابقات جهانی نقش‌آفرین بوده است. شاید شهرت اصلی این برند به‌عنوان تأمین‌کننده انحصاری تایر مسابقات فرمول یک طی یک دهه گذشته شکل گرفته باشد؛ اما همکاری با سری‌هایی چون DTM و ADAC GT Masters جایگاه پیرلی را به‌عنوان برند برتر تایر جهانی تثبیت کرده است. همکاری رسمی پیرلی با DTM در سال ۲۰۲۳ آغاز شد؛ زمانی که پس از تغییرات حادث‌شده در مدیریت رقابت‌ها و اتخاذ رویکردی واحد توسط ADAC، پیرلی به‌عنوان شریک انحصاری تأمین تایر انتخاب شد. با وجود پیشینه قابل توجه میشلن و هانکوک در این میدان، پیرلی با نمایش کیفیت بالای محصول و پشتیبانی فنی، نظر تیم‌ها و سازمان‌دهندگان را به خود جلب کرد. برتری فنی تایرهای این‌برند – که پیش‌تر در رکوردشکنی خودروها در پیست‌های مطرحی چون نوربرگ‌رینگ متجلی شده بود – موجب شد جایگاه

آن، تنها به تأمین‌کننده فرمول یک محدود نماند. ادامه و توسعه این همکاری برای فصل ۲۰۲۶، پس از یک فرآیند مناقصه شفاف و غیر تبعیض‌آمیز در سال ۲۰۲۵، یکی از نقاط عطف عملکرد سازمان یافته پیرلی در صنعت تایرهای مسابقاتی به‌شمار می‌رود. آن‌چه اهمیت دارد، این است که در این دوره، پیرلی موفق شد رویکرد «تایر اختصاصی» را در DTM نهادینه کند و مسئولیت سنگینی در تعیین سرنوشت ساختارها، مقررات و حتی توازن قدرت بین تیم‌ها برعهده بگیرد

راهبرد خاص و ویژه پیرلی

ورود به عرصه تأمین انحصاری تایر DTM فراتر از یک قرارداد تجاری بود. رقابت با برندهای بزرگی چون میشلن، هانکوک و کانتیننتال پیرلی را با چالش‌های سطح بالایی فنی، لجستیکی و راهبردی مواجه کرد. طبق اطلاع‌رسانی رسمی ADAC و پیرلی، روند مناقصه پیرلی برای فصل ۲۰۲۶، کاملاً شفاف، رقابتی و بدون تبعیض برگزار شد که در نهایت رای به ادامه همکاری با پیرلی داده شد. دستاورد این شفافیت و رقابت، قراردادی استراتژیک بود که علاوه‌بر تأمین انحصاری تایر تا پایان ۲۰۲۶، شامل تعهد پیرلی به توسعه محصولی کاملاً جدید با پروفایل اختصاصی برای DTM است.

این توافق، پیرلی را متعهد ساخت تا پژوهش و توسعه (R&D) مستمر، تولید داخل آلمان و پشتیبانی بی‌وقفه در پیست‌ها را در دستور کار قرار دهد. از لحاظ سیاست‌گذاری، نکته مهم این قرارداد، ایجاد چارچوبی برای رقابت عادلانه، حفظ شرایط تست محدود و تسهیل کنترل و ارزیابی کیفی تایرها بود. به‌همین دلیل، سهم تکنولوژی و فرآیندهای نوین تولید در این پروژه، بر قراردادهایی از نوع سنتی برتری آشکار داشت.

فناوری و ویژگی‌های فنی تایر اختصاصی پیرلی برای DTM ۲۰۲۶
تایر اختصاصی DTM ۲۰۲۶ پیرلی، بنا بر اعلام رسمی

شرکت و ADAC قرار است مختص نیازهای بی‌همتای DTM و سازگار با سطح رقابت بالای این سری طراحی شود. در مقایسه با نسل‌های قبلی – حتی تایرهای پیشرفته



سری P Zero که برای فرمول یک یا ADAC GT Masters طراحی شده‌اند – این تایر از لحاظ مواد اولیه، ترکیب شیمیایی و آرایش ساختاری ارتقا یافته خواهد بود. پیرلی با عقبه تخصصی خود در زمینه تکنولوژی تایر مسابقات، دریافت که رقابت‌های DTM به محصولی نیازمند است که علاوه‌بر تحمل تنش‌های بالا و دمای متغیر پیست، تکرارپذیری عملکرد، پایداری آج و قابلیت تطابق بالا با طیف متنوع خودروهای GT3 را تضمین کند. آن‌چه به‌ویژه اهمیت دارد، ساختار آج ویژه برای کنترل فرسایش در استینت‌های طولانی و همچنین قابلیت گرم شدن سریع و عملکرد یکنواخت در بازه وسیع دمایی است. انتظار می‌رود تمام تغییرات بر اساس بازخورد تیم‌ها و رانندگان، با هدف افزایش کنترل پذیری، پیش‌بینی‌پذیری رفتار تایر و فراهم ساختن فرصت‌های سبقت واقعی در مسابقات باشد.

فناوری RFID و تحول دیجیتال
نکته شاخص و نوآورانه تایر DTM ۲۰۲۶، ادغام فناوری RFID است که امکان ردیابی دیجیتالی لحظه‌ای هر حلقه تایر، از لحظه تولید تا آخرین کیلومتر عمر آن را فراهم می‌کند. تکنولوژی RFID یک تراشه بسیار مقاوم تعبیه‌شده در لاستیک است که با شناسه اختصاصی، اطلاعات دقیق مربوط به هر تایر (نظیر زمان و محل تولید، پارامترهای فنی، میزان سایش، تعداد دوره‌های استفاده و ...) را ضبط و به‌سیستم مرکزی DTM، تیم‌ها و نهادهای کنترلی مخابره می‌کند. این فناوری تحولی جدی در مدیریت مصرف، برنامه‌ریزی استراتژیک تیم‌ها و نظارت بر اجرای محدودیت‌های تست ایجاد می‌کند. در کنار آن، ردگیری دیجیتالی عمر تایر، ریسک تقلب یا استفاده غیرمجاز از تایرهای خارج از سهمیه را به‌صفر می‌رساند و کنترل مالی و زیست‌محیطی را دگرگون می‌کند. علاوه‌بر بعد امنیتی و انضباطی، این داده‌ها پایه پژوهش‌های علمی برای بهینه‌سازی نسل‌های بعدی تایر نیز خواهد شد. در آخر این که برخلاف بسیاری از پروژه‌های مسابقه‌ای که تایرها در ایتالیا با چین تولید می‌شوند، پیرلی تأکید کرده که توسعه و تولید تایر DTM ۲۰۲۶ به صورت کامل «ساخت آلمان» خواهد بود.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت – ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ – سایپا ۱۳۱ – سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان – ریو – تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ – پژو ۴۰۵ – پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند – تندر ۹۰ – دنا – ساندرو – ساندرواستپ وی – زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند – تندر ۹۰ – دنا – ساندرو – ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس – دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان – سراتو – جک S3 – چری X22 – تیوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 – ام وی ام ۳۳ X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶ – آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری – سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S – هایما S5 – خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان – سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ – سوزوکی ویتارا – BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس – صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو – پیکاپ فوتون – آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX – ری را – خودرو فردا T5 – سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5 – توسان – کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج – دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷ – ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ – ۲۰۱۷) – رنو کولیوس – SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه – اسپورتیج – هیوندای IX55 – لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا – TB (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S – اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو – لکسوس RX – تیوتا راو ۴ – سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی – رکستون



گزینه عجیب «فورد» برای شکستن رکورد «کورت»



فورد سوپرون ۴.۲ الکتریکی ۲۰۰۰ اسب بخاری با رانندگی رومن دوما، رکورد سریع ترین و ن تاریخ پیست نوربرگ رینگ را با زمانی خیره کننده به نام خود ثبت کرد. در حرکتی غیرمنتظره و درست پس از رکوردشکنی های اخیر شورولت کورت در پیست نوربرگ رینگ، فورد با یک برگ برنده متفاوت به میدان آمد. این شرکت اعلام کرد و ن مسابقه ای و تمام برقی سوپرون ۴.۲ موفق شده با ثبت زمان شگفت انگیز ۶ دقیقه و ۴۸.۳۹۳ ثانیه، لقب سریع ترین و ن تاریخ جهنم سبیز را از آن خود کند. رانندگی این هیولای برقی برعهده رومن دوما، راننده افسانه ای و متخصص پیست نوربرگ رینگ بود. دوما که پیش از این نیز با خودرو برقی فولکس واگن ID.R در سال

سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

چرخه بازگشت سرمایه قطعه سازان از ۵۰۰ روز عبور کرد

نوسانات ارزی، تغییر مداوم بخشنامه ها و کمبود تسهیلات بانکی موجب شده سرمایه قطعه سازان ماه ها در فرآیند تامین، تولید و وصول مطالبات متوقف بماند

«زنجیره تامین قطعات صنعت خودرو در آستانه فرسودگی مالی قرار گرفته است؛ چرخه بازگشت سرمایه اکنون به بیش از ۵۰۰ روز رسیده و بسیاری از واحدهای تولیدی زیر فشار کمبود نقدینگی در آستانه توقف فعالیت هستند. تداوم این شرایط، تهدیدی مستقیم برای تداوم تولید خودرو و حفظ اشتغال هزاران نفر در بخش قطعه سازی به شمار می رود. از این رو، احیای این صنعت تنها با ایجاد ثبات ارزی، پرداخت منظم مطالبات و فراهم سازی دسترسی واقعی تولید کنندگان به منابع مالی امکان پذیر خواهد بود.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir



زنجیره تامین تحت فشار شدید نقدینگی

فرهاد بهنیا، سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو، درباره نحوه پرداخت مطالبات زنجیره تامین خودرو سازان به «دنیای خودرو» توضیح داد: «در گروه صنعتی ایران خودرو، وضعیت پرداخت مطالبات اگر چه در سطح ایده آل نیست، اما می توان گفت تا حدودی قابل قبول است. روند پرداخت ها برقرار است و با وجود تاخیر ها، قطعه سازان هنوز توان ادامه همکاری با این مجموعه را دارند. برنامه ریزی هایی نیز برای کاهش فاصله زمانی پرداخت ها از چهار ماه به حدود ۶۰ روز از طریق انعقاد قراردادهای بانکی در حال انجام است که می تواند به بهبود وضعیت نقدینگی کمک کند.»

وی درباره وضعیت پرداختی ها از سوی خودروساز دیگر افزود: «ما در گروه خودرو سازی دیگر، شرایط واقعاً بحرانی و فاجعه آمیز است. بسیاری از قطعه سازان دیگر امکان ادامه فعالیت و تامین قطعات را ندارند؛ پرداخت ها به شدت عقب افتاده و در عمل چرخه مالی را برای واحدهای تولیدی مختل کرده است. در حال حاضر، بخشی از مبالغی که از ایران خودرو دریافت می شود، توسط قطعه سازان صرف پوشش کمبودهای ناشی از عدم دریافت مطالبات از خودروساز یاد شده می شود.»

بهنیا تأکید کرد: «این وضعیت یعنی در یک سوی صنعت خودرو، شرایط اندکی مثبت و قابل مدیریت، اما در سوی دیگر کاملاً منفی و بحرانی است. در مجموع، بخش قطعه سازی درگیر فشار شدید مالی، کمبود نقدینگی و ناطمینانی جدی در جریان پرداخت ها شده است؛ مساله ای که اگر ادامه یابد، می تواند به توقف بخشی از ظرفیت تولید

در زنجیره تامین خودرو منجر شود.» این مقام صنفی درباره بازه زمانی تسویه مطالبات اضافه کرد: «در قراردادهای ایران خودرو، پرداخت ها به صورت چهار ماهه تعریف شده است. البته اعلام کرده اند که با استفاده از قراردادهای بانکی و روش های مالی جدید تلاش دارند این دوره را به ۶۰ روز کاهش دهند، اما هنوز این طرح اجرایی نشده و صرفاً در مرحله برنامه ریزی است. در حال حاضر پرداخت ها در همان بازه چهار ماه انجام می شود. از طرفی، ایران خودرو به تازگی اقدام به پیش فروش محصولات کرده که خود موضوع قابل بحثی است، ولی امیدواریم وضعیت مالی این مجموعه آن قدر ثبات پیدا کند که بتوانند زمان پرداخت مطالبات قطعه سازان را کاهش دهند. البته نه فقط در ۶۰ یا ۹۰ روز، بلکه در بازه ای منطقی و پایدار که متناسب با شرایط تولید باشد.»

قطعه سازان گرفتار چک های برگشتی یک خودرو ساز بهنیا درباره شرایط آن گروه خودرو سازی که اکنون در بحران قرار دارد، اظهار داشت: «در این شرکت که پیش تر بحث واگذاری آن مطرح بود، وضعیت بسیار نابسامان و غیر شفاف است و مشخص نیست چه تصمیمی در حال اجراست. سوال اینجاست که آیا قرار است شرکت را در بدترین شرایط ممکن واگذار کنند؟ برخلاف تمامی ادعا ها، هیچ نشانه ای از اصلاح دیده نمی شود.»

وی ادامه داد: «اصولاً وقتی قرار است یک شرکت دولتی

واگذار شود، باید آن را به سوددهی برسانند تا برای خریدار جذاب و قابل ارزش باشد. اما روندی که در سایپا مشاهده می کنیم کاملاً معکوس است؛ شرکت در پایین ترین وضعیت اداره می شود و به نظر می رسد هدف، صرفاً راهی از مسئولیت و نه واگذاری یک دارایی ارزشمند است. در چنین شرایطی، شرکت با کمترین قیمت و به عنوان یک مشکل، نه فرصت، به خریدار منتقل خواهد شد.» این مقام صنفی با اشاره به این که در حال حاضر قطعه سازان با معضل چک های برگشتی از سوی این شرکت روبه روهستند اضافه کرد: «این شرکت برای تسویه، به جای پرداخت نقدی، اقدام به واگذاری املاک و دارایی های غیر نقدشونده خود کرده است. به عبارت دیگر، دارایی های شرکت، در ازای چک های برگشتی به قطعه سازان داده می شود. این روش از اساس اشتباه است و با اصول اقتصادی سازگار نیست، اما به نظر می رسد این شرکت خودرو سازی دولتی در شرایط فعلی چاره ای جز این ندارد.»

چرخه طولانی بازگشت سرمایه در صنعت قطعه

سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو در پاسخ به این پرسش که با توجه به افزایش روزانه نرخ ارز، رشد هزینه ها و طولانی شدن چرخه بازگشت سرمایه، این چرخه از زمان تامین مواد اولیه تا وصول سرمایه برای قطعه سازان چه مدت به طول می انجامد، توضیح داد: «در شرایط معمول، یک محصول بخشی از مواد اولیه با قطعات نیمه ساخته خود را از خارج کشور تامین می کند و بخش عمده آن تولید داخل است. زمانی که برای تهیه مواد اولیه درخواست ارز از سوی وزارت صمت ارائه می شود، اگر تمام

روندها بدون تاخیر و به صورت به روز انجام گیرد، معمولاً حدود سه ماه زمان لازم است تا کالا وارد کشور شود. پس از ورود مواد اولیه، مرحله تولید و مونتاژ در خطوط ساخت حدود سه تا سه ماه و نیم طول می کشد تا محصول نهایی آماده تحویل به خودرو ساز شود. در نهایت نیز دریافت وجه از خودرو سازان معمولاً نزدیک به چهار ماه زمان می برد.» این مقام صنفی در تشریح وضعیت واقعی بازگشت سرمایه قطعه سازان با اشاره به آشفتنگی های اداری و بی ثباتی تصمیمات در سال جاری اظهار داشت: «همان طور که اشاره شد، در شرایط به ظاهر نرمال اقتصادی و با تورم فعلی، دوره بازگشت سرمایه برای یک واحد قطعه سازی معمولاً بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ روز است؛ اما واقعیت این است که این عدد مربوط به زمانی است که فرآیندهای ارزی، تولیدی و مالی به صورت منظم و شفاف پیش بروند. در وضعیت فعلی که صنعت با بحران عمیق ارزی، تغییر مداوم بخشنامه ها و سردرگمی در نوع ارز تخصیصی مواجه شده، عملاً این چرخه از نظم خارج شده است. یک روز تأکید بر استفاده از ارز آزاد است و روز دیگر دستور تخصیص ارز صادراتی یا دولتی صادر می شود، در نتیجه قطعه ساز هیچ چشم انداز روشنی از برنامه ریزی مالی خود ندارد.»

وی افزود: «در چنین شرایطی، بازگشت سرمایه قطعه سازان به طور میانگین به بیش از ۴۵۰ تا ۵۰۰ روز افزایش یافته است؛ یعنی بیش از یک سال و نیم، سرمایه تولید کنندگان در فرآیندهای اداری و ارزی قفل می ماند. نکته نگران کننده این جاست که تعداد زیادی از واحدهای تولیدی هنوز نتوانسته اند سفارشات ارزی ثبت شده از ابتدای سال را دریافت کنند و تنها بخش محدودی از آن ها موفق به گشایش ارز شده اند. این تاخیرهای طولانی نه تنها چرخه مالی بنگاه ها را مختل کرده، بلکه موجب کاهش جدی تولید شده است.»

بهنیا تأکید کرد: «در نتیجه، ادامه این روند به معنای تهدید مستقیم برای زنجیره تامین خودرو سازان و احتمال توقف تولید در برخی خطوط است، زیرا سرمایه های در گردش تولید کنندگان عملاً از دسترس خارج شده و هیچ سازوکار جبرانی از سوی دولت برای جبران این خلأ وجود ندارد.»

صنعت خودرو: «کودک بتم» اقتصاد ایران

این مقام صنفی درباره تأثیر این وضعیت بر عملکرد خودروسازان گفت: «صنعت خودرو برخلاف بسیاری از صنایع دیگر، زنجیره به هم پیوسته و بسیار حساسی دارد؛ به گونه ای که بحران در یک بخش، می تواند کل زنجیره را دچار توقف کند. به عنوان مثال، امروز اگر به گروه صنعتی سایپا نگاه کنید، تولید روزانه آن حداکثر هزار تا هزار و ۲۰۰ دستگاه است، در حالی که نقطه سر به سر آن بیش از هزار خودرو در روز است. دلیل این کاهش تیراژ، بحران در میان برخی قطعه سازان بوده که حتی آن دسته از قطعاتی را که کاملاً در داخل کشور تولید می شود، تحت تأثیر قرار داده اند. در واقع، از اختلال در تامین خارجی تا رکود در داخلی، همه زنجیره تولید ضربه می خورد.»

بهنیا تأکید کرد: «صنعت خودرو و قطعه سازی یکی از حساس ترین بخش های کشور است و دولت باید مراقبت

ویژه ای نسبت به آن داشته باشد، اما متأسفانه در عمل این صنعت مانند یک کودک بتم مورد توجه قرار می گیرد؛ نهادهای که همیشه آخرین اولویت دولت است و تنها زمانی که تعطیل می شود، به آن توجه می کنند و می پرسند چرا خوابیده ای؟ این نوع برخورد برای صنعتی با چنین اهمیت در اشتغال و اقتصاد ملی، بسیار آسیب زننده است.»

تامین نقدینگی؛ حلقه مفقوده در گردش سرمایه تولید

سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو، در پاسخ به این پرسش که با توجه به مشکلاتی که چرخه طولانی بازگشت سرمایه برای قطعه سازان ایجاد کرده، چه راهکار یا درخواست مشخصی از مسئولان دارید تا این روند اصلاح شود؟ گفت: «بحث ارزی خودش به تنهایی حدود ۳۰ درصد ریشه مشکلات صنعت قطعه را تشکیل می دهد. اگر این مساله برای یک بار هم که شده به صورت ریشه ای و جامع حل شود و هر روز تصمیم جدیدی در مورد آن اتخاذ نگردد، حداقل ۳۰ درصد از زمان تخصیص ارز کاهش می یابد.»

بهنیا افزود: «مساله دیگر، تامین نقدینگی است. هم اکنون بسیاری از قطعه سازان برای تامین مالی تولید مجبورند از منابعی خارج از خودرو سازان اقدام کنند؛ یعنی واحد تولیدی باید به بانک ها و نهادهای مالی مراجعه کند تا بتواند هزینه مواد اولیه و تولید را تامین نماید.

دولت باید در این زمینه اثر مستقیم بر سیستم بانکی کشور بگذارد و سازوکاری مشخص برای ایجاد تسهیلات کافی، هم برای خودرو سازان و هم برای قطعه سازان فراهم کند. در این صورت، قطعه ساز با دسترسی به منابع مالی کافی، قادر خواهد بود گردش سرمایه را تسریع و از توقف خط تولید

نوربالا

اگر دولت حمایت مناسب و حرفه ای از بخش تولید داخل داشته باشد، مطمئن باشید که در صورتی که شرکت های خارجی بنا به منافع خود حاضر به تامین قطعات برای ایران نباشند، این قطعات در کوتاه ترین زمان در داخل کشور ساخته خواهند شد

جلبوگری کند. وقتی سرمایه در گردش وجود نداشته باشد، همان بخش سرمایه گذاری قبلی نیز عملاً راکد می شود و در نهایت، کل چرخه تولید می خوابد.»

وی ادامه داد: «سومین محور، پرداخت مطالبات قطعه سازان است. اکنون برآوردها نشان می دهد حجم کل مطالبات فعالان این صنعت حدود ۱۲۰ همت است که از این رقم، نزدیک به ۸۰ همت به مطالبات آتی مربوط می شود و بخش باقیمانده جزو مطالبات معوق است. این حجم سنگین بدهی و تاخیر در پرداخت ها، فشار بزرگی بر بدنه تولید گذاشته و اگر پرداخت ها منظم شود، به طور طبیعی بسیاری از گروه های اقتصادی صنعت باز خواهد شد.»

حمایت واقعی دولت، رمز عبور از شرایط دشوار تولید

بهنیا درباره مکانیسم ماشه و ملزومات حفظ تولید و حمایت از خودرو سازان بیان داشت: «راه حل روشن و صریح است؛ قیمت گذاری خودرو باید آزاد شود. وقتی قیمت گذاری آزاد باشد، هم تکلیف خودرو ساز روشن می شود و هم وضعیت قطعه ساز مشخص خواهد شد. قدم دوم ایجاد ثبات در قیمت مواد اولیه است. اگر دولت بتواند در قیمت محصولات صنایع پایه مثل فولاد، مس و آلومینیوم به که مواد اصلی تولید قطعه هستند ثبات ایجاد کند، حتی اگر این ثبات در سطح قیمت بالا باشد، باز هم برای تولید کننده موثر و قابل برنامه ریزی است.»

وی اضافه کرد: «سومین اقدام ضروری، اصلاح شرایط ناعادلانه ای است که از سوی نهادهایی مانند سازمان امور مالیاتی، تامین اجتماعی و سایر دستگاه ها بر تولید کننده تحمیل می شود. این اصلاحات همت و انرژی می خواهد، اما شدنی است. اگر این سه بخش اصلاح شود، صنعت خودرو و قطعه سازی می تواند از وضعیت فعلی عبور کرده و به ثبات نسبی برسد.»

این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که با فعال شدن «مکانیسم ماشه» نگرانی هایی درباره قطع همکاری برخی شرکت های خارجی با قطعه سازان داخلی وجود دارد، اظهار کرد: «به یقین عرض می کنم، اگر دولت حمایت مناسب و حرفه ای از بخش تولید داخل داشته باشد، مطمئن باشید که در صورتی که شرکت های خارجی بنا به منافع خود حاضر به تامین قطعات برای ایران نباشند، این قطعات در کوتاه ترین زمان در داخل کشور ساخته خواهند شد. در این موضوع هیچ شکی ندارم.»

وی افزود: «تفاقم ما به فعال شدن مکانیسم ماشه به عنوان یک فرصت نگاه کرده ایم، نه صرفاً تهدید. یعنی اعتقاد داریم در صورتی که حمایت لازم از سوی دولت جلب شود، این وضعیت می تواند به رشد و استقلال صنعتی کشور منجر شود. اما اگر حمایت دولت وجود نداشته باشد، شرایط تولید بسیار دشوار خواهد شد و اجرای چنین فرآیندی تقریباً ناممکن می شود.»

بهنیا در پایان خاطر نشان کرد: «تنها امید ما این است که این سخنان به گوشی شنوادر دولت برسد؛ امید داریم در میان تصمیم گیران افرادی باشند که صدای صنعت را بشنوند و برای حمایت عملی از تولید کنندگان داخلی اقدام کنند.»

خاطر با هماهنگی مقام قضایی، جرثقیل های پلیس در مناطق مختلف پایتخت به جمع آوری این خودروها اقدام خواهند کرد. «مومنی ادامه داد: «مالکان خودروهای رها شده تا پیش از انتقال به توقفگاه ها فرصت دارند وسیله نقلیه خود را جابه جا کنند. در غیر این صورت خودروها به پارکینگ منتقل شده و ترخیص آن ها منوط به پرداخت هزینه های مربوط به حمل، نگهداری، عوارض و تسویه جرایم خواهد بود.»

سرهنگ احسان مومنی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ از آغاز اجرای طرح جمع آوری خودروهای رها شده در سطح شهر تهران خبر داد و اظهار داشت: «از روز شنبه، ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ عملیات انتقال این خودروها به توقفگاه ها آغاز شده است.» وی افزود: «بسیاری از این خودروها در سطح شهر رها شده اند که ضمن ایجاد سدمعبر، سیمای شهری را نیز نازیبا کرده اند. به همین



آغاز طرح جمع آوری خودروهای رها شده در معابر عمومی پایتخت



برقراری نظم در معابر عمومی کشور تلاش زیادی را طلب می کند؛

وظایف سنگین پرسنل پلیس راهور فراجا

از با افتادگی آن ها در سنین پایین می شود.

کار زیاد با نفرات محدود

مشکل دیگر نداشتن تعداد کافی پرسنل به نسبت حجم کاری این یگان در سطح شهر است. واضح است که تخلفات رانندگی هیچ گاه تمامی ندارد؛ اما اگر تعداد کارکنان پلیس راهنمایی و رانندگی به اندازه کافی باشد، برقراری نظم و رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی با جدیت و دقت بیشتر و بهتری انجام می شود. ضمن اینکه به کارگیری نفرات بیشتر در کادر راهور ناجا موجب افزایش بیشتر شیفت ها و در نتیجه استراحت و تمدد اعصاب بیشتر نیروها می شود که به بهره‌وری بالاتر و بازدارندگی بیشتر منتهی خواهد شد. در عین حال برخورد مستمر با اقشار مختلف مردم از هر قشر و با هر آداب و رسمومی، آن هم در موقعیت های حساس و پرخطر، نیازمند داشتن مهارت و ظرفیت بالایی است. این موضوع نیز زمینه ساز بروز تنش های روحی و روانی به ویژه در افرادی می شود که آسیب پذیری بالایی دارند. نیروهای پلیس عموماً استرس شغلی بالایی را تجربه می کنند. منشأ این استرس گوناگون است که از آن جمله می توان به سطح فرهنگ جامعه، انتظارات عمومی مردم و مقامات از پلیس، رفتار پر خاشگرانه و تهاجمی برخی مجرمان و قانون گریزان و تاثیر مسائل محیطی بر زندگی کلیه شهروندان نظیر مشکلات اجتماعی و اقتصادی اشاره کرد که ماهیت خطرپذیری این شغل را بالا می برد. در همین راستا تلاش شده است برنامه هایی با هدف پیشگیری برای ماموران پلیس راهور اجرا شود که از جمله آن ها ورزش و برخورداری از برخی امکانات تفریحی است.



نیز در این قشر، در مقایسه با سایر کارمندان سازمان های دولتی و خصوصی بیشتر است. البته مسئولان مربوطه در پلیس راهنمایی و رانندگی کشور برای کاهش آسیب های ناشی از سختی کار پرسنل این سازمان، تدابیری را اندیشیده اند که مانع از بروز بیماری و

از سختی کار آن ها است. ترافیک سرسام آور خودروها، بوق های ممتد و آزار دهنده، فعالیت در گرما و سرما، بارندگی و... نیز از موارد دیگری هستند که سختی کار این دسته از کارمندان دولت را بیشتر می کنند و به تناسب آن احتمال بروز بیماری های صعب العلاج و از با افتادگی

این گروه از ضابطین جامعه را تهدید می کنند. بر این اساس در روز هایی که هوای کلان شهر های کشور به شدت آلوده است و مدام به شهروندان توصیه می شود که از منزل خارج نشوند، ماموران پلیس راهور باید با توان صد درصدی در معابر عمومی حضور داشته باشند که این تنها یک نمونه



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

پلیس راهور فراجا یکی از یگان های تابعه و مهم نیروی انتظامی است که در زمینه کنترل و مدیریت ترافیک، رفت و آمد و وسایل نقلیه، صدور مجوز های قانونی و... فعالیت قابل توجهی دارد. بر این اساس حیطه مسئولیت پرسنل این یگان بسیار گسترده است که خستگی جسمی و روحی آن ها می تواند از جمله پیامدهای این امر باشد.

حضور دائمی و محسوس پرسنل فراجا در معابر عمومی

در عین حال گاه خبرهایی مبنی بر برخورد و تصادف ماموران راهنمایی و رانندگی با خودروهای عبوری منتشر می شود که معمولاً در مواردی از این دست، پای رانندگان خاطی در میان است و عدم رعایت سرعت مطمئنه از سوی این دسته از رانندگان، گاه سبب بروز حوادث تلخی از این دست می شود. در عین حال چنین مواردی از حضور دائمی ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی در معابر عمومی کشور و در میان شهروندان با هدف برقراری نظم، به رغم سختی کار آن ها خبر می دهد. در عین حال آلودگی هوا، آلودگی صوتی، بیماری های ناشی از ایستادن طولانی مدت، بیماری های تنفسی و... موارد دیگری هستند که سلامتی



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



Autoworld.ir

یکشنبه ۲۰ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۴

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱



نمایش قدرت به سبک ایتالیایی!

«الفا رومئو سال ۲۰۱۶ میلادی اس یووی کراس اوور کامپکت لوکس خود را با نام استلویو معرفی کرد. سال ۲۰۲۳ میلادی بود که این کمپانی صاحب نام ایتالیایی از نسخه فیس لیفت استلویو رونمایی کرد. اواخر همان سال نیز این خودرو ساز ایتالیایی در تبلیغات خود از عبارت «نمایش قدرت به سبک ایتالیایی» بهره گرفت. منظور از این عبارت استفاده از موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر با ۲۸۰ اسب بخار قدرت و استایل فوق اسپرت عضلانی بود که در اوج زیبایی، قدرت را به سبک ایتالیایی به نمایش می گذارد.

لزوم رعایت استانداردها در صنعت خودرو

«از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد استاندارد خودرو سازی در سطح جهان با تغییرات گسترده ای همراه شد. بر این اساس ساختار خودرو ها با ورود چشمگیر و گسترده سیستم های الکترونیکی هوشمند به صنعت خودرو به شکل فزاینده ای متحول شد. در همین راستا بحث ایمنی در این صنعت بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. بنابراین خودرو سازان مطرح جهانی با هدف کسب سهم هرچه بیشتر از بازار، وارد رقابت نفسگیری با یکدیگر در بحث ارتقای کیفیت محصولاتشان

به لحاظ ایمنی و دوام شدند. همین طور می توان گفت به کارگیری سه مدل سیستم هشدار نقاط کور، هشدار انحراف از مسیر و سیستم پیشگیری از برخورد مبتنی بر ترمز اضطراری خودکار در محصولات خودرو سازی توانسته تا بیش از ۴۰ درصد آمار تصادفات جاده ای را در سطح جهان کاهش دهد.

با این حال متأسفانه بحث ایمنی در خودرو سازی داخلی آن چنان که باید مورد توجه قرار نگرفته و به همین دلیل شاهد رشد روزافزون آمار مرگ و میر ناشی از تصادفات در سراسر کشور طی سال های اخیر بوده ایم. بر این اساس ضروری به نظر می رسد که سازمان ملی استاندارد به عنوان سیاست گزار در مباحث مرتبط با استاندارد و کیفیت محصولات خودرو سازی در کشور، تدابیر لازم را در این باره بیندیشد. در واقع این سازمان می تواند با اجباری کردن نصب سیستم های مذکور روی محصولات داخلی به سهم خود در کاهش آمار تلفات جاده ای سهم چشمگیر و موثری داشته باشد و در نهایت این مساله ارتقای کیفیت زندگی شهروندی را نیز به همراه خواهد داشت.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



بازار خودرو روز گذشته روند کاهشی داشت



کی ام سی X5
با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۳۲۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ با ۲۱
میلیون تومان کاهش در بازار
۲ میلیارد و ۷۵۴ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



تارا اتوماتیک V4
با ۱۰ میلیون تومان کاهش
در بازار یک میلیارد و ۳۲۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



سهند S
با ۱۰ میلیون تومان کاهش
در بازار ۷۱۱ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



NEW

M2631 D

Engine power 400 horsepower

EURO 5 EEV STANDARD

Exhaust and engine retarder brake

