

طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» اعلام کرد:

واردات خودرو شاهرگ حیاتی تنظیم بازار است

بازار خودرو ایران در ماههای اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های همزمان مواجه شده است؛ از نوسانات شدید قیمت‌ها و آشفته‌گی ناشی از...

صفحه ۳

کارشناس صنعت خودرو

در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

بزرگ‌ترین معیار در
ارزش آفرینی صنایع
خودروسازی جهان چیست؟

صفحه ۹

مزایای واگذاری اموال مازاد برای نارنجی پوشان
جاده مخصوص چیست؟

فروش اموال
مازاد «سایپا» به منظور
افزایش توان تولیدی

صفحه ۵

«GIGAAI» مأموریت ساخت عامل‌های هوشمند
برای محیط‌های واقعی را برعهده گرفت؛

سرمایه‌گذاری «هوآوی»
در مسیر خودروهای خودران

در رقابت جهانی برای تسلط بر آینده
حمل و نقل، دیگر صرفاً خودروسازان سنتی...
صفحه ۶

ماجرای نویین به سبک «212T01»

مکعب آفرودی صنایع خودروسازی «ایلیا» چه در چنته دارد؟

صفحه ۸



چینی‌های برقی گران قیمت در سودای
رقابت با برقی‌های آلمانی و ژاپنی
صفحه ۱۰

تولید خودروهای هیبریدی باید
در دستور کار قرار گیرد
صفحه ۷

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

با ضمانت کورالتایر

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

Audi A3L 2025

- ۱۶۰ اسب بخار
- شتاب صفر تا صد ۸.۵ ثانیه
- بادی کیت S-Line
- سقف پانوراما
- و ده ها آپشن دیگر



نادین خودرو

شوروم مرکزی: خیابان مطهری، بعد از چهارراه سهروردی، پلاک ۷۵

+۹۸ ۲۱ ۹۱۶۹۴۹۰۰ +۹۸ ۲۱ ۹۱۳۴ ۲۵۲۶

www.nadinkhodro.com

nadinkhodro



میتسوبیشی در اروپا می‌پیوندد که بر پایه مدل‌های رنو توسعه یافته‌اند؛ مسیری که پیش از این بامدل‌هایی چون کلت (بر پایه کلبو) و ASX (بر پایه کپچر) طی شده بود. این خودرو در جایگاهی پایین‌تر از اوتلندر در سبد محصولات میتسوبیشی قرار می‌گیرد. واضح‌ترین تفاوت ظاهری اکلیپس کراس جدید با همتای فرانسوی‌اش در نمای جلو دیده می‌شود. میتسوبیشی با بازطراحی کامل این بخش، از چراغ‌های LED دو تکه و جلوپنجره‌ای کاملاً بسته که به زبان طراحی اوتلندر نزدیک است، استفاده کرده است. در نمای عقب نیز گر افیک جدید چراغ‌ها و استفاده بیشتر از ترمیم مشکی براق، آن را از رنو سنیک متمایز می‌کند.

میتسوبیشی نسل جدید اکلیپس کراس را به شکل برقی برای بازار اروپا معرفی کرده که درواقع همان رنو سنیک با تغییراتی جزئی است. نام آشنای میتسوبیشی اکلیپس کراس بار دیگر به صدر اخبار بازگشته؛ اما این بار در قالبی کاملاً متفاوت. نسل دوم این خودرو به‌عنوان یک شاسی‌بلند تمام‌برقی معرفی شده که با کنار گذاشتن کامل پیش‌رانه‌های بنزینی، بر پایه پلت‌فرم الکتریکی رنو سنیک E-Tech ساخته شده و قرار است توسط رنو در فرانسه تولید شود. این مدل جدید که حاصل همکاری عمیق در اتحاد رنو-نیسان-میتسوبیشی است، صرفاً در بازار اروپا عرضه خواهد شد. اکلیپس کراس برقی به‌صورتی به‌شدت محصولات



تبدیل رنو «سینک» به میتسوبیشی «اکلیپس» برقی

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

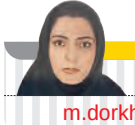
تحلیل جدید از تاثیر تورم و نرخ ديه بر افزایش حق بیمه خودرو

اقتصادی باعث شده آمار خسارت‌ها طی دو سال اخیر روندی افزایشی داشته باشد. او افزود: «رفتار رانندگی پرخطر را سرعت غیرمجاز تا رعایت نکردن فاصله ایمن میانگین ریسک صنعت بیمه را به‌شکل ملموسی افزایش داده و فشار بیشتری بر صندوق‌های بیمه تحمیل کرده است.» وی به‌زیرینه بالایی تعمیر خودروهای خارجی اشاره کرد و گفت: «این خودروها به‌دلیل کمبود قطعات و قیمت‌های بسیار بالا، میانگین خسارت را به‌شدت افزایش می‌دهند. در برخی موارد تعمیر یک قطعه کوچک در یک خودرو وارداتی معادل هزینه تعمیر اساسی یک خودرو داخلی است و همین موضوع، نرخ‌های کلی بازار بیمه را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.» این کارشناس بیمه افزود: «برخلاف تصور عمومی، نسبت خسارت در بسیاری از شرکت‌ها بیش از ۹۰ درصد است؛ یعنی تقریباً تمام مبلغ دریافت‌شده از حق بیمه صرف پرداخت خسارت می‌شود. هزینه‌های اداری، فنی و عملیاتی نیز جداگانه محاسبه می‌شوند. به‌همین دلیل، افزایش حق بیمه به معنای سود بیشتر برای بیمه‌گران نیست؛ بلکه به نوعی جبران فشار هزینه‌هاست.» او بر نقش تعیین‌کننده نرخ ديه در قیمت‌گذاری بیمه شخص ثالث تأکید کرد و گفت: «نرخ ديه هر سال توسط قوه‌قضائیه اعلام می‌شود و شرکت‌های بیمه موظف هستند نرخ بیمه شخص ثالث را به تناسب آن تعیین کنند.» وی افزود: «اولین قدم، کنترل بازار قطعات یدکی و جلوگیری از عرضه قطعات گران با بی‌کیفیت است. دومین راهکار، توسعه بیمه‌های مبتنی بر رفتار راننده و مدل‌های نوین مانند بیمه کیلومتری است که می‌تواند هزینه‌ها را برای رانندگان کم‌خطر کاهش دهد. سومین راهکار، استانداردسازی نرخ تعمیرگاه‌ها و نظارت بر شبکه خدمات است تا هزینه‌های اضافی از دوش بیمه‌گران و بیمه‌گذاران برداشته شود.» لطفی در پایان گفت: «بیمه را باید نوعی سرمایه‌گذاری دید، نه صرفاً یک هزینه. اما از این مهم‌تر، رعایت اصول رانندگی ایمن است؛ چراکه رفتار رانندگی ناپایا مهم‌ترین عامل اثرگذار بر نرخ بیمه‌نامه‌هاست.»

افزایش مداوم

حق بیمه خودرو در سال جاری، موضوعی است که پرسش‌های

فراوانی را میان رانندگان و فعالان این حوزه ایجاد کرده است. گرانی بیمه نه تنها یک دغدغه مالی، بلکه نشان‌دهنده تغییراتی عمیق در ساختار اقتصادی و فنی صنعت خودرو و بیمه است. مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، تورمی، رفتاری و ساختاری دست به‌دست هم داده‌اند تا نرخ بیمه‌نامه‌ها در مسیر صعودی قرار گیرد. در همین راستا، اتوسا لطفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «مهم‌ترین عامل افزایش حق بیمه، جهش قیمت قطعات یدکی است؛ موضوعی که سستون اصلی هزینه‌های شرکت‌های بیمه محسوب می‌شود.» وی توضیح داد: «حدود ۶۵ درصد هزینه‌های خسارت مربوط به قطعات است و زمانی که قیمت سپر، چراغ یا قطعات بدنه چند برابر می‌شود، شرکت‌ها ناچار هستند حق بیمه را برای پوشش تعهدات افزایش دهند. بسیاری از قطعات، حتی برای خودروهای داخلی، وابسته به واردات یا نرخ ارز هستند؛ بنابراین، هر نوسان ارزی مستقیم و بی‌وقفه به هزینه تعمیر و بیمه منتقل می‌شود.» او در ادامه تورم عمومی را عامل بعدی معرفی می‌کند؛ عاملی که گرچه کمتر دیده می‌شود اما تاثیر عمیق‌تری دارد. لطفی گفت: «افزایش مداوم هزینه‌های تعمیرگاه‌ها، مواد اولیه، اجرت کارگران، خدمات کارشناسی و حمل‌ونقل خودرو باعث شده هزینه‌های بیمه به ناچار با شیب صعودی حرکت کند.» به باور او، صنعت بیمه بخشی جداز اقتصاد نیست و زمانی که تورم همه‌چیز را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد، حق بیمه نیز از این قاعده مستثنی نخواهد بود وی از افزایش تعداد تصادفات نیز به‌عنوان یکی از دلایل مهم یاد کرد و گفت: «رشد ترافیک شهری، استفاده گسترده‌تر از موتورسیکلت‌ها و ورود خودروهای



مهري درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

پیشنهاد به

رئیس محترم جمهوری

آقای دکتر پزشکیان می‌تواند با صدور دستور تدوین یک راهبرد یا استراتژی جامع و مدون و الزام عملی دقیق به آن به‌طور کامل انجام دهد تا دیگر نیازی به هشدارهای تازه و تکراری نباشد. جناب آقای دکتر پزشکیان در کجای جهان و کدام کشور دنیا توانسته است بدون راهبرد و برنامه‌ریزی کار کند و موفق هم شده باشد که ایران دومین آن باشد؟! بنابراین لازم است برای شناخت ریشه‌ای و واقعی مشکلات صنعت خودرو گروهی متشکل از کارشناسان آگاه و دلسوز این صنعت را زیر نظر خود دور هم آورید تا نقاط ضعف و قدرت آن را به‌طور واقعی بنمایانند و بگویند: چرا ایران با قدمت و سابقه ۶۰ ساله در این صنعت هنوز نتوانسته خودرو ساز شود و متأسفانه کار در این صنعت به‌اندازه‌ای بدون برنامه و سلیقه‌ای شد که بعضی از کارشناسان صنعت خودرو ایران را موجب وهن جامعه فنی و مهندسی ایران می‌دانند. جناب آقای دکتر پزشکیان اگر اراده‌ای برای صرف فعل خواستن و وجود داشته باشد، دستیابی به هدف‌های توسعه در این صنعت دور از دسترس نیست و چون در بازه زمانی طولانی گذشته سیاست‌گذاری آن نادرست بود ما نتوانستیم خودرو ساز شویم و همچنان در جاده بی‌انتهای مونتاژ گام برمی‌داریم و متأسفانه روند مشکل‌زای گذشته تا امروز ادامه داشته و خواهد داشت.

چون سیاست‌گذاری‌اش غلط است

می‌رود هر زمان بر آن بیداد

ورنه ما هم به‌قدر چینی‌ها

بهره داریم ز هوش و استعداد

فرجام سخن این‌که: به جناب دکتر مسعود پزشکیان، رئیس محترم جمهوری پیشنهاد می‌کنیم نسخه شفابخش برای بیمار در حال احتضار ی مانند صنعت خودرو ایران صدور هشدار موردی و مقطعی نیست؛ بلکه الزام مشکلات آن را باید به‌گونه‌ای ریشه‌ای شناخت و نسخه شفابخش را در قالب یک راهبرد یا استراتژی جامع و مدون نوشت و به آن عمل کرد. «من الله توفیق و علیه تکلان».



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



هفته گذشته دکتر مسعود پزشکیان، رئیس محترم جمهوری هشدار مهم به مسئولان سیاست‌گذار صنعتی و مدیران واحدهای خودرو ساز کشور دادند به این مضمون «... که اگر تا یک سال دیگر محصولات خودرویی ایران به‌لحاظ مصرف سوخت و ارتقای کیفیت در حد و اندازه استانداردهای قابل قبول جهانی نرسند، ارز و صدور یا تمدید پروانه تولید آن‌ها قطع خواهد شد.»

این هشدار به‌رغم شفافیت و قاطعیت واکنش‌های گوناگونی را به دنبال داشت. بعضی‌ها آن را که متضمن ضرب‌الاجل زمانی بود با ساختار موجود صنعت خودرو ایران در تعارض و غیرممکن دانسته‌اند و گروهی هم با توجه به مشکلات گوناگونی که طی سال‌های گذشته و به‌دلیل نبود راهبرد و استراتژی این صنعت را احاطه کردند مانند: زیان انباشته بالا، تورم بیش از حد نیروی انسانی و ... امکان عملی کردن آن را بعید و دور از واقعیت خواندند. برخی دیگر هم بر این باور بودند که صدور و ابلاغ چنین هشدار شفاف و قاطع نشانه توجه بالای رئیس محترم جمهوری به صنعت خودرو کشور که از امهات صنایع بوده و باعث و رونق و شکوفایی ده‌های رشته صنعتی دیگر هم هست، می‌دانند. نگارنده ضمن تحسین این اقدام ستایش‌برانگیز رئیس محترم جمهوری از زاویه دیگری آن را تحت مذاقه قرار داد و آن را بر خورد مقطعی و موردی به صنعت خودرو دانست و اگر این روش ادامه یابد، قطعاً رئیس محترم جمهوری برای حل مشکلات مبتلابه این صنعت باید بیشتر وقت خود را معطوف و مصروف هشدارهای تکراری کند که چنین سیاستی قابل بحث و بررسی‌های دقیق‌تری است. پیشنهاد نگارنده این است که تمامی مشکلات این صنعت را

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن





کاهش قیمت برای مزدا «CX-50»



می‌شود. امکاناتی نظیر نمایشگر مرکزی ۱۰.۲۵ اینچی، چهار پورت USB-C، روکش چرم مصنوعی برای بخشی از صندلی‌ها، فرمان و دسته‌دنده چرمی، رینگ‌های ۱۷ اینچی مشکی متالیک، چراغ‌های LED و ریل‌های سقفی، این مدل را به یک گزینه ارزشمند تبدیل کرده‌اند. اما مهم‌ترین خبر برای سال ۲۰۲۶، معرفی نسخه کاملاً جدید S Meridian Edition 2.5 است. این مدل با قیمت ۲۲ هزار و ۱۵۰ دلار، با تمرکز بر ظاهر آفرودی و ماجراجویانه طراحی شده است. رینگ‌های ۱۸ اینچی با لاستیک‌های آل‌ترین، نشان‌های مشکی براق مزدا، ریل‌های سقفی مشکی و سه رنگ خاص بدنه، چهره‌ای متمایز به آن بخشیده‌اند.

مزدا با معرفی مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلند CX-50، ضمن کاهش قیمت مدل پایه، یک نسخه جدید و جذاب به نام مریدیان را نیز به خانواده این خودرو اضافه کرده است. مزدا کراس‌اوور CX-50 را برای مدل ۲۰۲۶ معرفی کرده که در مدل پایه کاهش قیمت ۶۰۰ دلاری داشته است. این مدل که اکنون با نام S Select 2.5 شناخته می‌شود، با قیمت پایه ۲۹ هزار و ۹۰۰ دلار عرضه خواهد شد که آن را به گزینه‌ای رقابتی‌تر در این بازار شلوغ تبدیل می‌کند. این کاهش قیمت به معنای کمبود امکانات نیست و مدل پایه همچنان به‌صورت استاندارد با پیشران ۲.۵ لیتری تنفس طبیعی با قدرت ۱۸۷ اسب‌بخار و گشتاور ۲۵۱ نیوتون‌متر، همراه با سیستم چهار چرخ‌محرك عرضه

طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» اعلام کرد:

واردات خودرو و شاهرگ حیاتی تنظیم بازار است

مصرف‌کنندگان شده است.

کاهش تعرفه واردات خودرو غیرقانونی اعلام شده است. دلیل این اظهار نظر چیست و پیامدهای آن برای بازار چیست؟

کاهش تعرفه واردات خودرو بدون تصویب مجلس مغایر قانون بودجه کشور است و در واقع تصمیمی خارج از چارچوب قانونی محسوب می‌شود. این اقدام باعث ایجاد ابهام در سازوکار اجرایی گمرک و نوسانات جدی در بازار خودرو شده است. در عمل، گمرک نمی‌تواند مبنای محاسبه حقوق ورودی را به درستی مشخص کند و ترخیص خودروها با تاخیر و پیچیدگی روبه‌رو می‌شود. این وضعیت به فشار مالی بر واردکنندگان و افزایش هزینه‌ها برای مصرف‌کنندگان منجر می‌شود و باعث می‌شود بازار نتواند مسیر منطقی خود را برای ثبات قیمت‌ها پیدا کند. از دیدگاه اقتصادی، کاهش تعرفه بدون تصویب قانونی می‌تواند اثرات بلندمدت بر تولید داخلی داشته باشد؛ تولیدکنندگان داخلی که برای برنامهریزی و سرمایه‌گذاری خود به ثبات قوانین نیاز دارند، با نااطمینانی مواجه می‌شوند. این امر می‌تواند منجر به کاهش سرمایه‌گذاری، افت کیفیت تولید و کمبود عرضه خودرو شود. از سوی دیگر، مصرف‌کننده نیز با نوسانات قیمت و کمبود خودرو روبه‌رو می‌شود. بنابراین اصلاح مسیر قانونی و تصویب تغییرات تعرفه از طریق مجلس، تنها راه تضمین ثبات بازار و حمایت از تولید داخلی و مصرف‌کننده است.

کاهش سود بازرگانی خودرو چگونه می‌تواند بازار را تحت تأثیر قرار دهد و آیا این راهکار منطقی است؟

سود بازرگانی یکی از ابزارهای مهم سیاست‌گذاری اقتصادی است که اثر مستقیم بر قیمت نهایی خودرو، واردات و تولید داخلی دارد. کاهش غیرکارشناسی سود بازرگانی ممکن است در کوتاه‌مدت باعث کاهش قیمت‌ها شود و واردات خودرو را تسهیل کند، اما در بلندمدت فشار بیشتری بر تولیدکنندگان داخلی وارد می‌کند و تعادل بازار را برهم می‌زند. به عبارت دیگر، کاهش سود بازرگانی بدون تحلیل جامع از اثرات آن، می‌تواند به سقوط نسبی تولید داخلی، تعطیلی خطوط تولید کوچک و افزایش وابستگی به واردات منجر شود. هرچند، افزایش غیرمنطقی سود بازرگانی نیز می‌تواند واردات را محدود کند، کمبود عرضه ایجاد کند و قیمت‌ها را بالا ببرد. در این میان، مصرف‌کننده آسیب می‌بیند و دسترسی به خودروهای باکیفیت محدود می‌شود. بنابراین تصمیم‌گیری درباره سود بازرگانی باید با تحلیل دقیق اقتصادی، در نظر گرفتن تولید داخلی، عرضه و تقاضا و همچنین اثرات بلندمدت بر بازار انجام شود تا تعادل میان منافع مصرف‌کننده و تولیدکننده حفظ شود و نوسانات غیرضروری کاهش یابد.

مشکل گمرک در اجرای سیاست‌های تعرفه‌ای اخیر چیست و چه پیامدهایی بر روند واردات دارد؟

ابهام در کاهش تعرفه‌ها باعث شده گمرک نتواند مبنای محاسبه حقوق ورودی خودروها را تعیین کند، که این وضعیت باعث تاخیر در ترخیص خودروها و افزایش هزینه‌های واردکنندگان شده است. این سردرگمی نه تنها روند واردات را کند می‌کند، بلکه ممکن است زمینه‌ساز فساد و سوءاستفاده شود. فشار بر واردکنندگان نهایتاً به مصرف‌کننده منتقل می‌شود و قیمت خودروها افزایش می‌یابد. مشکل دیگر این است که گمرک با

دستورالعمل‌های متناقض مواجه شده و نیروی انسانی آن قادر به تصمیم‌گیری شفاف و سریع نیست. این موضوع باعث می‌شود خودروها در گمرک معطل شوند و بازار با کمبود عرضه روبه‌رو شود، که به نوسانات شدید قیمت و آشفتگی در بازار منجر می‌شود. شفاف‌سازی قوانین تعرفه‌ای و تعیین روش‌های اجرایی مشخص می‌تواند از بروز چنین مشکلاتی جلوگیری کند و ثبات بیشتری برای واردکنندگان و مصرف‌کنندگان ایجاد کند

واردات خودرو تا چه حد می‌تواند به تعدیل قیمت‌ها کمک کند و چه خطراتی برای تولید داخلی دارد؟

واردات خودرو می‌تواند فشار قیمتی بازار را کاهش دهد و نیاز مصرف‌کنندگان را به خودروهای متنوع و باکیفیت تامین کند، اما واردات بدون برنامهریزی و کنترل تعرفه، می‌تواند تولید داخلی را تحت فشار قرار دهد. تجربه نشان داده که واردات آزاد و بدون سیاست‌گذاری هدفمند، باعث تقاضای برای تولید داخلی و افزایش وابستگی به خودروهای وارداتی می‌شود. به همین دلیل، واردات هدفمند و با برنامهریزی دقیق اقتصادی بهترین راهکار است تا هم مصرف‌کننده از خودروهای مورد نیاز بهره‌مند شود و هم تولید داخلی تضعیف نشود. این سیاست باید با تحلیل اثرات کوتاه‌مدت و بلندمدت همراه باشد و هماهنگی میان واردات، تولید داخلی و مدیریت ارزی را تضمین کند. در غیر این صورت، بازار ممکن است دچار بی‌ثباتی و افزایش نوسانات شود و شرایط برای سرمایه‌گذاری و اشتغال در صنعت خودرو نامساعد گردد.

آیا تعرفه‌ها باید بر اساس میزان مصرف سوخت و آلایندگی خودروها متفاوت باشند و چه مزایایی

دارد؟ تعرفه یکسان برای خودروهای کم‌مصرف و برقی در مقایسه با خودروهای پرمصرف، نه از نظر اقتصادی و نه از نظر زیست‌محیطی منطقی است. تعیین تعرفه بر اساس میزان مصرف سوخت و آلایندگی می‌تواند انگیزه واردات خودروهای سبز و کم‌مصرف را افزایش دهد و همزمان تولید داخلی را حمایت کند. چنین سیاستی می‌تواند بازار را به سمت فناوری‌های نوین و رقابت سالم هدایت کند و هم مصرف‌کننده و هم محیط‌زیست از مزایای آن بهره‌مند شوند. به علاوه، تفاوت تعرفه‌ها می‌تواند به سیاست‌های بلندمدت کشور در زمینه کاهش آلایندگی و صرفه‌جویی در سوخت کمک کند و اثرات مثبت اقتصادی و اجتماعی ایجاد کند. این اقدام باعث می‌شود بازار خودرو با شفافیت بیشتری عمل کند و تصمیمات مصرف‌کننده و واردکننده در مسیر اهداف توسعه پایدار قرار گیرد.

ورود دیوان محاسبات به موضوع تعرفه‌ها چه معنایی دارد و چه پیامدهایی برای بازار خودرو خواهد داشت؟

ورود دیوان محاسبات به بررسی کاهش تعرفه‌ها نشان‌دهنده ضرورت اصلاح و شفاف‌سازی قوانین است. اگر نتیجه بررسی‌ها نشان دهد که کاهش تعرفه‌ها مغایر قانون بودجه است، ممکن است تعرفه‌ها به سطح قبلی بازگردند یا اصلاحات قانونی لازم اعمال شود. این تغییرات می‌تواند روند واردات خودرو را کند کند و بازار را تحت تأثیر قرار دهد، اما همزمان به ایجاد شفافیت و کاهش ابهام کمک خواهد کرد. شفافیت قانونی و پاسخگویی مسئولان می‌تواند اطمینان فعالان بازار و برنامهریزی بلندمدت برای تولیدکنندگان و واردکنندگان را تضمین کند و از نوسانات شدید و زیان مالی جلوگیری کند. در این میان، اطلاع‌رسانی دقیق و هماهنگی میان سیاست‌های دولت، تولید داخلی و واردات هدفمند می‌تواند به تثبیت بازار و ایجاد رقابت سالم کمک کند.



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های همزمان مواجه شده است؛ از نوسانات شدید قیمت‌ها و آشفتگی ناشی از کمبود عرضه گرفته تا ابهامات تعرفه‌ای و مشکلات اجرایی گمرک که هم تولیدکنندگان داخلی و هم مصرف‌کنندگان را تحت فشار قرار داده است. اختلاف میان سیاست‌های تعرفه‌ای دولت و قوانین مصوب مجلس، تاخیر در ترخیص خودروهای وارداتی و نبود شفافیت در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی، سوال‌های جدی درباره عدالت، رقابت و پایداری بازار خودرو ایجاد کرده است.

مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در این سال‌ها که بازار خودرو بارها با جهش قیمت، کمبود عرضه و نارضایتی گسترده مصرف‌کنندگان روبه‌رو شده، موضوع واردات خودرو دوباره به یکی از بحث‌برانگیزترین محورهای سیاست‌گذاری در کشور تبدیل شده است. مدافعان واردات، این ابزار را راهی برای شکستن انحصار و ایجاد رقابت می‌دانند؛ در حالی که مخالفان نسبت به آثار آن بر تولید داخلی و خروج ارز هشدار می‌دهند.» او معتقد است: «واردات زمانی مفید است که به تنظیم بازار و افزایش کیفیت کمک کند؛ اما اگر بدون نظارت یا بدون در نظر گرفتن توان تولید داخلی انجام شود، می‌تواند فشار مضاعفی بر صنعت خودروسازی کشور وارد کند.» طاهری تأکید کرد: «هرگونه کاهش تعرفه واردات خودرو بدون تصویب مجلس، مغایر قانون است و این اقدام باعث ایجاد ابهام و سردرگمی در گمرک شده که خود منجر به تاخیر در ترخیص خودروها و فشار مالی بر واردکنندگان و

فونیکس

F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



انجام شده، تلاشی برای فاصله گرفتن از کانسپت‌های معمول با محوریت مردانه و تمرکز بر علایق و نیازهای بانوان است. بدنه این لکسوس LX با یک رنگ صورتی مرواریدی پوشیده شده که جلوه‌ای خیره‌کننده به آن می‌بخشد؛ اما شگفتی اصلی در بخش عقب خودرو نهفته است. با باز شدن درهای متقارن عقب، یک اتاق پرو کامل نمایان می‌شود که شامل صندلی‌های سفارشی کشویی، دو آینه چراغ‌دار برای آرایش دقیق و یک پرده جمع‌شونده برای حفظ حریم خصوصی هنگام عوض کردن لباس است.

لکسوس با رونمایی از کانسپت Glam LX، شاسی‌بلند پرچم‌دار خود را به یک سالن آرایش و کم‌دلباس لوکس و سیار تبدیل کرده است. لکسوس از یک کانسپت کاملاً متفاوت رونمایی کرده که شاسی‌بلند لوکس LX را به یک سالن زیبایی و کم‌دلباس سیار تبدیل کرده است. این خودرو تک‌ساخت که Glam LX نام دارد، با هدف نمایش فصلی جدید از طراحی و نوآوری لکسوس، فراتر از مفاهیم سنتی راحتی و صنعتگری رفته و دنیای خودرو را با مد و زیبایی پیوند زده است. این پروژه که با همکاری شرکت Complete Customs



نسخه خاص لکسوس «GX» برای آرایش بانوان

مدیرعامل شرکت ایران خودرو دیزل خبر داد:

برنامه تولید ۳۰ هزار دستگاه خودرو تجاری توسط «ایران خودرو دیزل» در سال ۱۴۰۵

ایران خودرو دیزل با زنجیره تامین قوی و متکی به توانمندی‌های داخل کشور و شبکه خدمات پس از فروش خود در سراسر ایران، توان پیشی گرفتن از تمام رقبای دارد



مشتری موجب افزایش فروش و در آمد نمایندگی‌ها و رونق تولید می‌شود و این چرخه به نفع کل گروه خواهد بود. ما نیز به این امر کاملاً واقف هستیم و همان‌طور که نمایندگان هم در جریان هستند، در ماه‌های اخیر اقدامات مناسبی در راستای حمایت از فعالیت‌های شبکه در نظر گرفته شده است.»

مدیرعامل ایران خودرو دیزل همچنین از مذاکرات مثبت صادراتی با کشورهای آفریقایی و دیگر کشورها خبر داد و گفت: «پیش از این صادرات به کشورهای آفریقایی آغاز شده است.»

وی با اشاره به مشکلات ناشی از دستورالعمل‌های سخت‌گیرانه در حوزه قطعات یدکی گفت: «سامانه‌ای برای سیستم‌اتیک کردن دریافت و ارسال قطعات در حال راه‌اندازی است و این اقدام امکان ورود قطعه‌سازان به‌شکله را فراهم می‌کند و افزایش درآمد نمایندگی‌ها را به‌دنبال خواهد داشت.»

همایش سراسری نمایندگی‌های فروش و خدمات پس از فروش شرکت ایران خودرو دیزل، یکشنبه ۲۵ آبان‌ماه با حضور مدیران ایران خودرو دیزل و شرکت‌های تابعه برگزار شد.

هدف از هم‌اکنون آغاز شده است. البته با رشد تولید، شبکه خدمات پس از فروش نیز باید آماده سرویس‌دهی موثر باشد.»

عضو هیات‌مدیره ایران خودرو دیزل در ادامه با اشاره به مشکلات موجود در خصوص صدور مجوزهای ارزی بیان کرد: «با حضور دادستان محترم تهران و جمعی از مسئولان مربوطه در شرکت و رایزنی‌هایی صورت‌گرفته با متولیان امر در دولت و قوه‌قضائیه، ایران خودرو دیزل به‌عنوان محور اصلی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل مسافری شناخته می‌شود و مقرر شد دستگاه‌های ذی‌ربط هم با تسریع در فرآیند ثبت سفارش و تخصیص ارز، همکاری لازم را صورت دهند تا پیش از پایان سال، تخصیص‌های لازم انجام شود.»

الهی‌شکيب گفت: «ایران خودرو دیزل با زنجیره تامین قوی و متکی به توانمندی‌های داخل کشور و شبکه خدمات پس از فروش خود در سراسر ایران، توان پیشی گرفتن از تمام رقبای دارد.»

وی هدف نهایی ایران خودرو دیزل را تبدیل شدن به «سودآورترین شرکت خودروساز تجاری کشور» عنوان کرد و نقش نمایندگی‌ها را در حفظ مشتری و ارتقای وفاداری مشتریان بسیار مهم دانست و افزود: «تلاش برای افزایش رضایت مشتریان، رسالت اصلی شبکه نمایندگی‌های ایران خودرو دیزل است.»

وی با بیان این که مدیریت شرکت به‌دغدغه‌های نمایندگی‌ها آگاه است و برای رفع مشکلات، راه‌کارهای عملیاتی دیده شده است، تصریح کرد: «افزایش رضایت

ایکوپرس - مدیرعامل ایران خودرو دیزل از برنامه تولید ۳۰ هزار دستگاهی این خودروساز تجاری در سال ۱۴۰۵ خبر داد و بر لزوم سرویس‌دهی موثر شبکه خدمات پس از فروش، متناسب با این افزایش تیراژ تولید تاکید کرد.

یوسف الهی‌شکيب در همایش سراسری نمایندگی‌های فروش و خدمات پس‌ازفروش ایران خودرو دیزل، با تاکید بر اهمیت ارتباط مستمر میان شرکت و شبکه نمایندگی‌ها گفت: «برنامه‌ریزی شده که هر دو ماه یک‌بار جلسات مشترکی با انجمن نمایندگی‌ها برگزار شود تا تیم مدیریتی شرکت از نزدیک در جریان مشکلات و موانع خدمت‌رسانی قرار گیرد.»

وی با اشاره به ظرفیت ایران خودرو دیزل در تولید و تامین نیاز کشور در حوزه خودروهای تجاری یادآور شد: «اگر این ظرفیت‌ها بالفعل شوند، این شرکت می‌تواند نقشی ارزشمند در توسعه ناوگان تجاری کشور ایفا کند.»

مدیرعامل ایران خودرو دیزل با اشاره به رشد سه برابری تولید این شرکت در ماه‌های اخیر تاکید کرد: «لکون شرکت در مرحله حساسی قرار دارد؛ مرحله‌ای که باید با مدیریت نقدینگی، بالا بردن تیراژ تولید و ارتقای کیفیت خدمات، به نقطه مطلوب دست پیدا کند. با وجود همه تنگنای مالی و موانعی که در کنترل شرکت نیستند، دستیابی به تولید ۳۰ هزار دستگاه در سال آینده را هدف‌گذاری کردیم و با محدودیت‌های ارزی و مسائل مرتبط با سفارش‌گذاری، برنامه‌ریزی برای تحقق این

پیگیری يك موضوع Follow up

مصطفی پوردهقان اردکانی
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

دلیل تاخیر در واردات خودرو چیست؟

خودرو در سال‌های اخیر زیر سایه تصمیم‌های متناقض، آیین‌نامه‌های مبهم و کشمکش میان نهادهای تصمیم‌گیر، با یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های خود روبه‌رو بوده است. از همین رو مصطفی پوردهقان اردکانی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

آیا در کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی درباره عملکرد وزارت صمت در خصوص واردات خودرو سوال مشخصی مطرح شده است؟

یکی از مهم‌ترین دلایلی که اجازه نداد واردات خودرو انجام شود ساختارهای پیچیده و مقاومت‌های پشت‌پرده بود. در پاسخ به سوال شما باید بگویم یکی از اصلی‌ترین دلایل بلاتکلیفی واردات خودرو این بود که هشت ماه از سال تعرفه واردات خودرو مشخص نبود. یعنی ما به‌جای این که با خودروساز بچکنیم یا با بازار برنامه‌ریزی کنیم، درگیر اختلافات درونی و کشمکش میان مجلس شورای اسلامی، نهادهای بالادستی، وزارت صمت و کمیته‌های تایید قوانین دولت بودیم. یک مجموعه عجیبی از نهادهای تصمیم‌گیر وجود داشت که اجازه نمی‌داد تصمیم نهایی درباره تعرفه‌ها اجرایی شود.

یعنی توقف واردات ناشی از همین بلاتکلیفی تعرفه‌ها بوده است؟

دقیقاً؛ وقتی دولت و کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تشکیل جلسه دادند، توافق شد که پس از گنجانده شدن کاهش تعرفه در بودجه ۱۴۰۴، یک بخشنامه صادر شود که منظور از تعرفه صد در صدی، میانگین ۱۰۰ درصد است؛ یعنی ۲۰ درصد برای خودروهای ۱۵۰۰ سی‌سی، ۴۰ درصد برای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی و ارقام بالاتر برای موتورهای بزرگ‌تر؛ اما این تصمیم با مخالفت جدی گروه‌هایی مواجه شد که با این کاهش تعرفه منافع‌شان به‌خطر می‌افتاد؛ تا جایی که موضوع به دیوان عدالت اداری کشیده شد و رای صادره عملاً تصمیم را ابطال کرد. با این حال، ما توانستیم حدود ۱۰ روز پیش مصوبه نهایی تعرفه‌ها را بگیریم؛ تعرفه خودروهای زیر ۲۰۰۰ سی‌سی نهایتاً به ۲۰ تا ۴۰ درصد رسید و این یک خبر بسیار خوب برای بازار واردات است. یکی از ریشه‌های اصلی توقف واردات همین مشخص نبودن تکلیف تعرفه بود.

بهمین‌موتور در اطلاعیه‌ای از آغاز هشتمین دوره واریز وجه برای عرضه دیگنتی پرایم در قالب طرح فروش نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری خبر داد. بر اساس این اطلاعیه، ثبت‌نام منقضیان از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۲۸ آبان ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت

۲۴ روز پنج‌شنبه ۶ آذر ۱۴۰۴ ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام تنها از طریق سامانه جامع ایرانی‌کار به نشانی اینترنتی <http://bahman.iranecar.com> انجام می‌شود. بر این اساس، دیگنتی پرایم مدل ۱۴۰۴ با قیمت قطعی ۲۲ میلیارد و ۹۲۳ میلیون و ۳۰۰ هزارریال

زاپاس Spare Tire

طرح فروش نقدی «دیگنتی پرایم» با قیمت قطعی و تحویل فوری



عرضه می‌شود. رنگ‌های قابل انتخاب برای خودرو شامل سفید با مشکی بوده و تیرم داخلی آن مشکی یا قرمز است. تحویل خودروها مطابق برنامه اعلام‌شده، در هفته آخر آذرماه ۱۴۰۴ صورت می‌پذیرد. همچنین طبق شرایط اعلامی، میزان سود انصراف سالانه ۱۷٫۵ درصد و

جریمه تاخیر ماهانه ۲٫۵ درصد تعیین شده است. شایان ذکر است تخصیص رنگ خودرو براساس اولویت واریز وجه صورت می‌گیرد و انتخاب رنگ نهایی هنگام صدور حواله، با توجه به موجودی شرکت بهمن‌موتور تعیین خواهد شد.



به روزرسانی موتورسیکلت های اندروی «یاماها»



یاماها از مدل های ۲۰۲۶ موتورسیکلت های اندرو WR و TT-R رونمایی کرد. گرافیک جدید، زین راحت تر و یک قفل ضد سرقت مهم ترین تغییرات هستند. یاماها با دستی پر به استقبال سال جدید رفته و از مدل های ۲۰۲۶ موتورسیکلت های محبوب اندروی خود، یعنی WR250F و WR450F به همراه مدل های ویژه کودکان TT-R50 و TT-R110 رونمایی کرده است. این به روزرسانی، بیش از آن که یک انقلاب فنی باشد، یک تکامل هوشمندانه در ظاهر و راحتی است که با یک ویژگی امنیتی جدید و کارآمد همراه شده است. مهم ترین تغییر در مدل های اندرو WR250F و

ویژه ها

بزرگ ترین محموله بنز توسط ایران خودرو به گمرک رسید



با تریخ بنزهای ایران خودرو از گمرک، بازار آماده ورود این خودروها می شود. مدل های وارداتی ایران خودرو و شرکت ستاره ایران، نماینده رسمی بنز در ایران شامل C200L، A200L، GLB است که به زودی به بازار عرضه خواهند شد. این بزرگ ترین محموله خودروهای سواری مرسدس بنز است که تا به حال به صورت یکجا وارد کشور شده است.

این محموله در قالب طرح جانبازان به فروش رسیده است.

دیگه چه خبر؟

جزئیات جدید درباره سهمیه ارزی واردات خودرو اعلام شد



معاونت صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت در نامه ای خطاب به مفتاح، جانشین وزیر صمت در امور بازرگانی خواستار معاف شدن برخی ردیف های تعرفه ای واردات خودرو از محدودیت های مربوط به سهمیه ارزی شد. در این نامه با اشاره به مصوبه هیات وزیران درباره «واردات خودروهای سواری از محل بند (ر) تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۴»، توضیح داده شده است که برای اجرای این مصوبه و انجام تکالیف قانونی، لازم است ردیف های تعرفه ای اعلام شده به طور جداگانه و مازاد بر سهمیه فعلی در نظر گرفته شوند.

تونیتر!

درخواست اتابک از وزرای نفت و نیرو برای کاهش محدودیت های بخش صنعت



وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به تاکید رئیس جمهور مبنی بر این که تولید باید آخرین بخشی باشد که برق و گاز آن قطع می شود، از وزرات نفت، وزارت نیرو و شرکت گاز خواست به این دستور توجه کنند تا شاهد محدودیت های کمتری بر بخش صنعت و تولید کشور باشیم.

سید محمد اتابک اظهار کرد: «سال گذشته محدودیت هایی در زمینه گاز و برق برای صنعت اعمال شد که امیدواریم امسال شاهد این مساله نباشیم.»

دنده يك First gear

مشکل صنعت خودرو و فقدان ظرفیت ارزش آفرینی است **حاضر جواب:** به نظر می رسد ارزش آفرینی در صنعت خودرو دقیقاً شبیه همان لنتی است که همیشه در زمان نامناسب صدای سوت می دهد؛ یعنی وجود دارد اما همکاری نمی کند! ما هم امیدواریم روزی ظرفیت ارزش آفرینی به قدری بالا برود که حتی وقتی کاپسوت را بالا می زنیم، از داخلش یک تابلو «ارزش افزوده وارد می شود» بیرون بیاید

عرضه بنزین سوپر با قیمت پایه لیتری ۶۵۸۰۰ تومان در بورس

حاضر جواب: در این مرحله فقط کافی است بنزین سوپر را به عنوان یک کالای سرمایه ای در سبد خانوار ثبت کنیم. شاید چند سال دیگر فرزندانمان از ما بپرسند: «بابا شما واقعا بنزین می زدید؟» و ما هم در پاسخ بگوییم: «بله فرزندم، آن زمان ها بنزین فقط سوخت نبود؛ یک افتخار ملی بود!»

گلف و کراس اوور برقی فولکس واگن پشت چراغ قرمز! **حاضر جواب:** این که خودروهای برقی هم پشت چراغ قرمز گیر کرده اند نشان می دهد برق و بنزین با هم برابری می کنند. البته از فولکس واگن بعید نیست؛ شاید تصمیم گرفته برای کاهش استرس رانندگان، توقف پشت چراغ قرمز را تبدیل به تجربه ای یوگایسند کند. نفس عمیق، شارژ عمیق!

شرط جدید واردات خودروهای سنگین اعلام شد **حاضر جواب:** شنیده ها حاکی است شرط جدید آن قدر سنگین است که خود خودروهای سنگین هم از وزنش تعجب کرده اند. با این روند احتمالاً کامیون ها هنگام ورود، علاوه بر استاندارد آلایندگی، باید تست «توان حمل مسئولیت» هم بدهند. اگر هم قبول نشوند، شاید با یک جرثقیل انگیزی بر گردند.

خودرو یا سوخت، سهم کدام یک در آلودگی هوا بیشتر است؟

حاضر جواب: این سوال قدیمی شبیه معمای مرغ و تخم مرغ شده، ما فقط امیدواریم نتیجه هر چه هست، به این ختم نشود که شهروندان برای کاهش آلودگی مجبور شوند صبح ها «ستار آهسته» بزنند، ظهر «نفس کم مصرف» بکشند و عصرها فقط در جهت باد حرکت کنند. راحل ساده است: هر دو سهم دارند، ولی تقصیر هیچ کدام نیست؛ گردن هواست که زود ناراحت می شود.

آیا گره بازار خودرو با عرضه در بورس رفع می شود؟ **حاضر جواب:** گره بازار خودرو آن قدر پیچیده است که اگر به یک کوهنورد حرفه ای هم بدهید، اول طناب را عوض می کند. عرضه خودرو در بورس شاید کمک کند اما احتمالاً پس از مدتی هر سهم خودرو یک شخصیت اجتماعی پیدا می کند. مثلاً پراید می شود «سهم خدومانی»، پژو «سهم نوستالژی» و کراس اوورها «سهم دست نیافتنی». در هر حال بازار خودرو هنوز دنبال کسی است که گره گشا باشد و دلش بسوزد!

جهش قیمتی محسوس در بازار خودرو دور از انتظار است

حاضر جواب: این جمله دقیقاً همان چیزی است که مردم برای آرامش روحی نیاز دارند؛ مثل وقتی که می گویند: «تنترس! فقط یک سروصداست!» البته جهش قیمتی اگر هم بیاید، احتمالاً آن قدر خجالتی است که آهسته و تدریجی می آید تا مزاحم آرامش رانندگان نشود. ما هم امیدواریم قیمت ها حداقل به اندازه ترمز ABS رفتار قابل پیش بینی داشته باشند.

مزایای واگذاری اموال مازاد برای نارنجی پوشان جاده مخصوص چیست؟

فروش اموال مازاد «سایپا» به منظور افزایش توان تولیدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



سایپا

نه تنها این هزینه ها را حذف می کند، بلکه نسبت های مالی شرکت نیز بهبود پیدا می کند؛ موضوعی که برای سهام داران اهمیت بالایی دارد. از سوی دیگر، تزریق نقدینگی ناشی از واگذاری دارایی ها امکان سرمایه گذاری های هدفمند در توسعه محصول و ارتقای خطوط تولید را فراهم می کند. به بیان دیگر، واگذاری دارایی های غیرمولد می تواند به سایپا امکان دهد تا بخشی از نقدینگی مورد نیاز برای نوسازی خطوط تولید، توسعه محصولات جدید و تامین قطعات را با تکیه بر منابع داخلی تامین کند. این اقدام در نهایت می تواند بر توان رقابتی شرکت نیز اثر گذار باشد؛ زیرا اصلاح ساختار مالی و افزایش بهره وری، از پیش شرط های اصلی رشد پایدار صنعت خودرو محسوب می شود

که می تواند ساختار این خودروساز را متحول کند. بر این اساس، نخستین مزیت واگذاری املاک مازاد برای سایپا افزایش نقدینگی فوری و بدون بدهی است. برخلاف تامین مسالی از مسیر وام گیری یا انتشار اوراق، درآمد حاصل از فروش این املاک هیچ هزینه مالی برای شرکت ایجاد نمی کند و مستقیماً تبدیل به سرمایه در گردش می شود؛ سرمایه ای که سایپا در دوره های افزایش هزینه مواد اولیه و محدودیت های زنجیره تامین به شدت به آن نیاز دارد. مزیت مهم دیگر، کاهش هزینه های نگهداری و مدیریت املاک غیرمولد است. منابع قابل توجهی از بودجه شرکت صرف نگهداری، حفاظت، مالیات و هزینه های جانبی این دارایی ها می شد؛ هزینه هایی که هیچ بازگشت اقتصادی نداشت. با خروج این املاک از ترازنامه، سایپا

گروه خودروسازی سایپا با آغاز روند واگذاری املاک مازاد خود، یکی از مهم ترین اقدامات اصلاحی سال های اخیر را در حوزه مدیریت دارایی ها کلید زده است. این تصمیم در حالی اجرا شده که بخش قابل توجهی از دارایی های غیرمولد صنایع بزرگ، سال ها خارج از چرخه تولید باقی مانده و موجب کاهش نقدینگی و کندی فعالیت های عملیاتی شده است. در این رابطه، انباشته شدن املاکی که در فرآیند تولید نقشی ندارند، به یکی از موانع جدی در مسیر رشد بنگاه های بزرگ تبدیل شده است. دارایی هایی که عمدتاً در دوره های گذشته با هدف توسعه های بلندمدت خریداری شده اما امروز به صورت راکد، بخشی از سرمایه شرکت ها را بلااستفاده نگه داشته اند. بنابراین اقدام جدید سایپا در همین راستا ارزیابی می شود؛ اقدامی که می تواند منابع قابل توجهی را که سال ها در قالب دارایی ثابت بلوکه شده بودند وارد چرخه عملیاتی شرکت کند. آزادسازی این دارایی ها نه تنها به بهبود نقدینگی و کاهش هزینه های پنهان کمک می کند، بلکه توان سایپا را برای اجرای برنامه های تولیدی و سرمایه گذاری های جدید افزایش می دهد و مسیر اصلاح ساختار مالی شرکت را هموارتر می سازد. اقدام سایپا در واگذاری املاک مازاد، صرفاً فروش دارایی نیست، بلکه حرکتی راهبردی با مجموعه ای از پیامدهای اقتصادی، مالی و عملیاتی است

اینفوگرافشی Inphography

افت درآمد شرکت «لنت ترمز ایران»



شرکت «لنت ترمز ایران» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱۷۶ میلیارد تومان درآمد شده است.

چرا؟

افزایش هزینه ارزی تولید خودرو

اما از آن جا که نرخ ارز از کانال ۷۰ هزار تومان به کانال بالای ۱۰۰ هزار تومان منتقل می شود، هزینه تامین مواد اولیه و قطعات نیز به همین مقدار اضافه خواهد شد و بدون شک بر قیمت های نهایی محصول اثر می گذارد که این مساله، مردم و مصرف کنندگان را به علت افزایش قیمت و گران شدن قیمت خودرو و قطعات با مشکل روبه رو خواهد کرد.

برای چه؟

هزینه های تولید کنندگان دوچندان خواهد شد

به نظر می رسد با توجه به توری که در اقتصاد و به خصوص صنعت کشور وجود دارد، صنعت خودرو و قطعه سازی باید به فکر راه چاره و کنترل هزینه های خود باشند؛ چرا که در صورت ادامه این روند، با توجه به توری که در اقتصاد و صنعت کشور وجود دارد، هزینه تمام شده تولید همواره با افزایش روبه رو می شود.



مدل‌هایش برای حرکت به سمت آینده‌ای تمام‌برقی، کمتر تحت تأثیر قرار گرفته اما خطوط تولید لندروور آسیب اصلی را دیده‌اند. این شرکت امیدوار است در بهترین حالت، فعالیت خود را از ۳ مهر ۱۴۰۴ (۲۴ سپتامبر) از سر بگیرد. پیامدهای این اتفاق اما بسیار فراتر از توقف تولید است؛ زیرا با از کار افتادن سیستم‌های IT، زنجیره تأمین قطعات مختل شده و تأمین قطعات مورد نیاز برای سرویس‌دهی به مشتریان در نمایندگی‌ها را با مشکل مواجه کرده است. برآوردها از زیان مالی روزانه این شرکت نیز تکان دهنده است. دیوید بیل، استاد اقتصاد بازرگانی، خسارت روزانه را حدود ۵ میلیون پوند (نزدیک به ۷ میلیون دلار) تخمین می‌زند؛ در حالی که برخی کارشناسان دیگر معتقدند این رقم می‌تواند دو برابر، یعنی ۱۰ میلیون پوند در روز باشد.

حمله سایبری خطوط تولید جگوار - لندروور را متوقف کرده و روزانه بین ۵ تا ۱۰ میلیون پوند به این شرکت ضرر وارد می‌کند. خطوط تولید جگوار - لندروور (JLR) به دلیل یک حمله سایبری فلج‌کننده برای هفته‌ها متوقف شده است. این بحران که از ۱۰ شهر یور ۱۴۰۴ (۳۱ آگوست) آغاز شده، عملیات این خودروساز بریتانیایی را با اختلالی بی‌سابقه مواجه کرده و خسارت‌های مالی سنگینی به بار آورده است. همچنین در حالی که این شرکت خودروسازی برای سومین هفته متوالی با توقف تولید دست‌وپنجه نرم می‌کند، اتو نیوز گزارش داده که JLR از مکان ۴۰ هزار خودرو ساخته‌شده پیش از این حمله بی‌اطلاع است. این حمله سایبری باعث شده تا تولید بیش از یک هزار دستگاه خودرو در روز متوقف شود. هر چند جگوار با توجه به توقف تولید اکثر

حمله سایبری که



«جگوار - لندروور» را زیان‌ده کرد!

آغاز پروژه‌های سفارشی «جیپ»



به رینگ‌های ۱۷ اینچ، ضربه‌اکسل ۵۶، ۴ و ترنسفر کیس دائم ۲،۷۲:۱ Selec-Track، سیستم آگزوز دو حالت و هواکش با رادیا تور مجزا، مجهز شده است. از ویژگی‌های ظاهری این مدل در بدنه و کابین نیز می‌توان به تزئین سقف با رنگ مشابه بدنه، لبه گلگیرها و قلاب یدک به رنگ مشکی، صندلی‌ها با روکش چرم ناپا و گر مکن، سیستم صوتی Alpine و نمایشگر لمسی ۱۲،۳ اینچ، اشاره کرد. خریدار می‌تواند وینچ ۳،۶ تن، کمپوش‌های چهار فصل و سقف برقی Sky One-Touch را نیز سفارش بدهد.

اولایل سال جاری، مدیر عامل جیپ به هواداران خبر داد که این شرکت قصد دارد بعد از سال ۲۰۲۵ نیز به تولید پیش‌رانه ۶،۴ لیتری Hemi ادامه بدهد. اکنون با معرفی رانگلر Moab 392 مدل ۲۰۲۶، می‌دانیم که این پیش‌رانه محبوب لااقل در تعداد محدود و برای یک سال دیگر، به حیات خود ادامه می‌دهد. بنابر اعلام مدیر عامل جیپ، این برند با توجه به نظرات هواداران، تصمیم گرفت که این پیش‌رانه را مدتی دیگر هم در خط تولید نگه دارد. پیش‌رانه ۶،۴ لیتری V8 همچون گذشته، ۴۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتون‌متر گشتاور را به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک انتقال می‌دهد. جیپ رانگلر Moab 392 مدل ۲۰۲۶

ادامه حیات «کامارو» در پیست‌های نسکار



شورولت دو سال پیش به تولید کامارو پایان داد، بدون آن که برنامه‌ای برای تولید جانشین آن در سر داشته باشد. البته زندگی کامارو همچنان ادامه دارد، چرا که این خودرو در مسابقات نسکار سال آینده هم حاضر خواهد شد. شورولت با اضافه کردن پکیج پرفورمنس کرین که مدتی پیش برای نسل ششم کامارو ZL1 نیز عرضه شد، ظاهر این خودرو را برای شرکت در مسابقه آماده کرده است. البته در نسکار بایر آمدگی بیشتر کاپوت، فرم متفاوت جلو پنجره و همچنین گلگیرهای حجیم‌تر روبه‌رو هستیم. کیت جدید که اخیراً عرضه شد، جلو پنجره ZLE و مجموعه قطعات فیبر کرین شامل زیرسپری، جزئیات روی کاپوت و سپرها و

همچنین باله عقب را به همراه دارد. خریدار می‌تواند رینگ‌های Tech برنز را هم سفارش بدهد. بنابر اعلام شورولت، کیت قطعات ارائه شده برای ZL1 می‌تواند آپرودینامیک بدنه را تا ۵ درصد افزایش بدهد. نیروی رو به پایین روی بدنه در سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت نیز ۳۶۱ در صد افزایش می‌یابد. نخستین حضور نسکار کامارو ZL1 در مسابقات، فوریه ۲۰۲۶ و در Cook Out Clash اتفاق می‌افتد. این رقابت در استادیوم Bowman Gray در کارولینای شمالی برگزار خواهد شد.

«GigaAI» ماموریت ساخت عامل‌های هوشمند برای محیط‌های واقعی را بر عهده گرفت؛

سرمایه‌گذاری «هوآوی» در مسیر خودروهای خودران



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در رقابت جهانی برای تسلط بر آینده حمل‌ونقل، دیگر صرفاً خودروسازان سنتی نیستند که میدان‌دار نوآوری هستند. شرکت‌های فناوری، به‌ویژه غول‌های چینی، با سرعتی فزاینده در حال ورود به عرصه‌هایی هستند که تا همین چند سال پیش، قلمرو انحصاری مهندسان مکانیک و طراحان خودرو به‌شمار می‌رفت. امروز، مفاهیمی چون «عامل هوشمند»، «ادراک محیطی بلادرنگ» و «مدل‌های تصمیم‌گیری فیزیکی» نه در آزمایشگاه‌های خودروسازی، بلکه در مراکز توسعه هوش مصنوعی شکل می‌گیرند. در این میان، چین با تکیه بر شرکت‌هایی که در مرزهای فناوری حرکت می‌کنند، در حال ترسیم نقشه‌ای تازه برای آینده خودروهای خودران است. نقشه‌ای که در آن، نرم‌افزار نه تنها مکمل سخت‌افزار، بلکه فرمانده اصلی تصمیم‌گیری در لحظه خواهد بود. این تغییر پارادایم، نه فقط در طراحی خودرو، بلکه در تعریف ایمنی، تجربه رانندگی و حتی زیرساخت‌های شهری بازتاب خواهد یافت.

سرمایه‌گذاری برای ساخت آینده

شرکت Huawei Haba Investment (بازوی سرمایه‌گذاری هوآوی) با سرمایه‌گذاری بزرگ در استارت‌آپ نوظهور GigaAI، گام بزرگی در توسعه هوش مصنوعی فیزیکی (Physical AI) برداشت. این سرمایه‌گذاری که توسط هوآوی و صندوق Huakong رهبری شد، در دور تأمین مالی GigaAI A1 به ارزش صدها میلیون یوان صورت گرفت. GigaAI که در سال ۲۰۲۳ تأسیس شد و به عنوان اولین استارت‌آپ چینی متمرکز بر تحقیق در زمینه «مدل‌های جهانی» در هوش مصنوعی فیزیکی شناخته می‌شود، هدف دارد تا هوش عمومی مبتنی بر مدل جهانی را توسعه دهد که بتواند در محیط‌های واقعی به‌طور موثر عمل کند.

که دیگر صرفاً به پردازش داده‌های دیجیتال بسنده نمی‌کند، بلکه به دنبال ساخت عامل‌های هوشمندی است که بتوانند در محیط‌های واقعی، همانند انسان‌ها واکنش نشان دهند.

این تغییر رویکرد، به‌ویژه در حوزه خودروهای خودران، می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای داشته باشد. از یک سو، ایمنی خودروهای خودران را از طریق پردازش مستقیم سیگنال‌های بصری و فیزیکی افزایش می‌دهد و از سوی دیگر، وابستگی به نقشه‌های از پیش تعیین‌شده را کاهش می‌دهد و امکان تصمیم‌گیری در محیط‌های ناشناخته یا پویا را فراهم می‌سازد.

همچنین پلتفرم GigaWorld می‌تواند به‌عنوان زیرساختی برای تولید خودروهای هوشمند نسل بعدی مورد استفاده قرار گیرد.

از منظر صنعتی، این سرمایه‌گذاری را باید بخشی از تلاش هوآوی برای تثبیت جایگاه خود در زنجیره تأمین خودروهای هوشمند دانست.

با توجه به تحریم‌های غرب و محدودیت‌های اعمال‌شده بر فعالیت‌های سنتی هوآوی، ورود به حوزه خودروهای خودران نه تنها یک مسیر جایگزین برای رشد است، بلکه بستری برای نمایش توانمندی‌های تکنولوژیک این شرکت در عرصه‌ای است که هنوز استانداردهای جهانی آن در حال شکل‌گیری است.

همکاری استراتژیک با GigaAI، فراتر از حمایت مالی، نشان‌دهنده تمایل هوآوی به مشارکت در طراحی نسل جدیدی از عامل‌های هوشمند کنترل وسایل نقلیه است؛ عامل‌هایی که نه تنها به داده‌های محیطی واکنش نشان می‌دهند، بلکه می‌توانند در تعامل با سایر خودروها، زیرساخت‌های شهری و کاربران انسانی، تصمیم‌گیری‌های پیچیده‌تری انجام دهند.

در نهایت، این سرمایه‌گذاری را باید بخشی از رقابت جهانی برای تسلط بر فناوری‌های بنیادین خودروهای خودران دانست؛ رقابتی که چین با حمایت از شرکت‌هایی مانند هوآوی و SL قصد دارد در آن پیش‌شاز باشد. برای صنعت‌خودرو ایران، رصد این تحولات و بررسی امکان همکاری‌های فناورانه با چنین بازیگرانی، می‌تواند در تدوین راهبردهای آینده‌نگرانه نقش مهمی ایفا کند.



ساخت آینده به کمک هوش‌های پیشرفته‌تر سرمایه‌گذاری اخیر هوآوی در استارت‌آپ GigaAI را باید نقطه عطفی در راهبرد جدید این شرکت برای ورود عمیق‌تر به صنعت خودروهای خودران دانست. برخلاف تصور رایج که هوآوی را صرفاً یک بازیگر حوزه ارتباطات و فناوری اطلاعات می‌داند، این حرکت نشان می‌دهد که هوآوی در حال بازتعریف نقش خود به‌عنوان یکی از بازیگران کلیدی در آینده حمل‌ونقل هوشمند است.

GigaAI با تمرکز بر توسعه «هوش مصنوعی فیزیکی» و مدل‌های جهانی برای درک و تعامل با محیط‌های واقعی، ماموریت خود را ساخت سیستم‌هایی تعریف کرده که بتوانند به‌صورت موثر در دنیای فیزیکی عمل کنند.

این هدف، مستقیماً با نیازهای خودروهای خودران هم‌راستا است؛ جایی که درک محیط، پیش‌بینی رفتارها و تصمیم‌گیری لحظه‌ای، حیاتی‌ترین مولفه‌ها برای ایمنی و کارایی محسوب می‌شوند. هوآوی با عبور از مدل سنتی VLA (بینایی-زبان-عمل) و حرکت به‌سوی مدل WA (عمل جهان-مبنا)، نشان داده

ماموریت اصلی GigaAI، ساخت سیستم‌های هوشمندی است که دنیای فیزیکی را درک، پیش‌بینی و با آن تعامل کنند و انقالبی در خودروهای خودران، رباتیک و هوش مصنوعی به‌وجود بیاورند. GigaAI از طریق یک اکوسیستم کامل سخت‌افزاری و نرم‌افزاری شامل پلتفرم GigaWorld فعالیت می‌کند. سرمایه‌گذاری در GigaAI منعکس‌کننده تغییر استراتژیک هوآوی از مدل‌های سنتی VLA (بینایی-زبان-عمل) به رویکرد WA (عمل جهان-مبنا) است. استراتژی WA که مورد حمایت جین یوزی، مدیر عامل بخش راهکارهای هوشمند خودرو هوآوی قرار دارد، بر استفاده مستقیم از سیگنال‌های بصری و فیزیکی برای کنترل وسایل نقلیه و ایجینت‌های هوشمند تأکید می‌کند.

این همکاری جدید نه تنها یک حمایت مالی، بلکه یک مشارکت استراتژیک است که توسعه مدل‌های جهانی و هوش مصنوعی فیزیکی را تسریع می‌کند. برای مردم، این تحولات می‌تواند به‌معنای بهبود ایمنی خودروهای خودران، ربات‌های خدماتی هوشمندتر و دستیاران هوش مصنوعی قابل‌اعتمادتر باشد.

ارتقای طراحی و آپشن‌ها در نیشان «پتفایندر»

با طراحی جدید نیز برای تیپ پلاتینیوم در دسترس خواهد بود. در تیپ‌های SL و پلاتینیوم، باربند نقره‌ای با نمونه مشکی جایگزین شده است. آمابزرگ‌ترین به‌روزرسانی در داخل کابین به چشم می‌خورد. تمام تیپ‌های پتفایندر ۲۰۲۶ به صورت استاندارد به نمایشگر لمسی ۱۲،۳ اینچ با پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو بیسیم، مجهز می‌شود. در تیپ SL و پالانو، صفحه نشان دهنده ۱۲،۳ اینچ نیز اضافه می‌شود. نیشان همچنین پد شارژ بیسیم را با خنک‌کننده جدید و خروجی شارژ بالاتر به‌روزرسانی کرده و توان خروجی را از ۵ به ۱۵ وات افزایش داده است. تیپ‌های راک کریک (Rock Creek)، SL و پلاتینیوم به دوربین دید فراگیر با وضوح بالا مجهز هستند، در حالی که قابلیت کاپوت نامرئی که در مدل ۲۰۲۶ معرفی شد نیز همچنان حفظ شده است.

نیشان در حال به‌روزرسانی بزرگی در سبد محصولات خود برای بازار ایالات متحده است. پس از مدل‌های مختلف شامل کیکس، مورانو، لیف EV و سنترال، حالا نوبت به یکی از محبوب‌ترین شاسی‌بلندهای سده-ر دیفه این شرکت یعنی پتفایندر رسیده است. با وجود بازطراحی زیر کانه نمای جلو، با هم پتفایندر ۲۰۲۶ تفاوت چشمگیری با مدل قبلی ندارد، اما با نگاه دقیق‌تر، می‌توان به‌روزرسانی‌های مهم را لحاظ طراحی و فناوری را در فضای داخل دید. پتفایندر ۲۰۲۶ در نمای جلو تغییراتی نه‌چندان بزرگ اما تأثیرگذار شامل حذف حاشیه نقره‌ای را تجربه کرده و حالا بیشتر به مورانو شبیه است. این جلو پنجره تا گوشه‌های سپر و کمی زیر چراغ‌های جلو امتداد یافته است. رنگ جدید آبی فیروزه‌ای با تلیک به همراه روکش مات لوگوها و رینگ‌های ۲۰ اینچ



خبر

News

«دانگ‌فنگ» برای نیشان سدان ساخت «N6»

پس از عرضه موفقیت‌آمیز سدان برقی نیشان N7، حالا این شرکت ژاپنی قصد دارد یک سدان پلاگین-هیبرید (PHEV) به نام N6 را به عنوان دومین عضو از سری «عصر جدید»، معرفی کند. اطلاعات مربوط به نیشان N6، اولین بار در آگوست ۲۰۲۵ و توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIT) منتشر شد. پس از نمایش عمومی این خودرو در ماه اکتبر، نیشان از شروع تولید آن توسط اتحاد دانگ‌فنگ نیشان، خبر داد. نیشان N6 با مانع‌بدون منفذ، طراحی یکپارچه دیلایت و چراغ‌های عقب، نام NISSAN روی چراغ‌های عقب و دستگیره‌های مخفی‌شونده، تا حد زیادی به N7 شباهت دارد. ابعاد بدنه نیشان N6 در طول، عرض،



ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۲،۸۱۵ و ۱،۴۹۱، ۱،۸۸۵، ۴،۸۳۱ اعلام شده که در تمام بخش‌ها نسبت به N7 کوچکتر است. در فضای داخلی نیشان N6 با فرمان دو-شاخه، کنسول میانی معلق، دو نمایشگر دیجیتال مجزا، دو جالبوایی و یک شارژر بی‌سیم، روبه‌رو هستیم. محفظه بار ۵۷۰ لیتری نیشان N6 نسبت به N7 شصت و چهار لیتر فضای بیشتری دارد. در فضای داخلی این خودرو از دکمه‌های فیزیکی خبری نیست. تیپ پایه یا Pro به چراغ‌های LED، رینگ‌های ۱۷ اینچ، سانروف، صفحه نشان‌دهنده ۱۰،۲۵ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۴،۶ اینچ با دستیار هوش مصنوعی، تهویه مطبوع، دوربین ۳۶۰، کرور کنترل تطبیقی و دستیار حفظ حرکت بین خطوط مجهز شده است. در تیپ میانی یا Max، گرمکن و سردکن صندلی‌های جلو، ماساژور صندلی راننده و شارژر بی‌سیم با ظرفیت ۵۰ وات نیز اضافه می‌شود. تیپ مکس پلاس هم دو نمایشگر ۱۵،۶ اینچ و مجموعه‌ای کامل از سامانه‌های دستیار رانندگی را به همراه دارد. سامانه هیبرید نیشان N6 با پیش‌رانه ۱،۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۰۲ اسب‌بخار قدرت و یک موتور برقی روی محور جلو با ۲۱۱ اسب‌بخار قدرت، تشکیل می‌شود.

است که زمانی شاگرد اسطوره طراحی لامبورگینی، مارچلو گاندینی بود. الهامبخش اصلی دشسان برای طراحی این خودرو، جنگنده فرانسوی داسو رافال بود. بدنه فیبر کربنی پرگونتایا همان رنگ خاکستری مات جنگنده رنگ آمیزی شده و شیشه جلوسراسری آن، یادآور کانایی هواپیمای جنگی است. در کابین نیز فناوری‌های پیشرفته آن دوران مانند صفحه‌آمیر دیجیتال، نورپردازی فیبرنوری، دوربین‌های دید عقب و سیستم ناوبری به چشم می‌خورد؛ اما پرگونتایا فقط یک مدل نمایشی نیست. درقلب این هیولا، همان پیشرانۀ ۵.۷ لیتری V12 دایبلو قرار دارد که برای تولید ۵۳۰ اسببخار قدرت تقویت شده‌است.

لامبورگینی پرگونتایا، کانسپتی بالهام از جنگنده که بر پایه دایبلو در سال ۱۹۹۸ ساخته شد، با قیمت تخمینی ۴ میلیون دلار به‌حراج گذاشته می‌شود. یکی از خاص‌ترین و جذاب‌ترین خودروهای مفهومی تاریخ لامبورگینی، یعنی پرگونتایا ۱۹۹۸، به‌زودی در یک حراجی به‌فروش خواهد رسید. این جواهر تکرار نشدنی که بر پایه مدل افسانه‌ای دایبلو ساخته شده، قرار است در حراجی با قیمت تخمینی بین ۳ تا ۴ میلیون دلار فروخته شود. پرگونتایا که در زبان اسپانیایی به معنای سوال است، محصول همکاری لامبورگینی با شرکت اتاق‌ساز فرانسوی، هولیز برای رونمایی در نمایشگاه خودرو پاریس در سال ۱۹۹۸ بود. طراحی این خودرو اثری از مارک دشان



حراجی ۴ میلیون دلاری برای کانسپت عجیب «لامبورگینی»



مدیرعامل گروه صنعتی «ایران خودرو»:

تولید خودروهای هیبریدی باید در دستور کار قرار گیرد

سوخت محصولات ایران خودرو از اواخر سال گذشته و هم‌زمان با خصوصی‌سازی این شرکت آغاز شده است.» وی گفت: «مسیر اصلاح مصرف سوخت، هم روشن است و هم فوریت دارد؛ اما تنها زمانی موفق خواهد شد که دولت و خودروسازان در یک برنامه واحد و منسجم حرکت کنند.»

پیرمحمدی کاهش مصرف بنزین را وابسته به سه اقدام اصلی شامل اصلاح قیمت انرژی، اسقاط خودروهای فرسوده و ارتقای پلت‌فرم و موتور خودروهای جدید دانست و گفت: «۲.۵ میلیون خودرو کاربراتور با مصرف بالای ۱۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر در کشور تردد می‌کنند.» پیرمحمدی درعین حال تصریح کرد: «کتابان پایین سوخت موجود در کشور، نسب مصرف زیاد سوخت، آلودگی بسیار زیاد و از بین رفتن موتور خودروهای می‌شود که رفع این مشکل و ارتقای استاندارد سوخت نیز دارای اهمیت بالایی است.» وی افزود: «سقف توان ارتقای موتورهای احتراق داخلی در دنیا تقریباً به‌انتها رسیده و برای جهش واقعی در کاهش مصرف سوخت باید به‌سمت تولید خودروهای هیبریدی رفت.» پیرمحمدی گفت: «این که رئیس‌جمهور موضوع کاهش مصرف سوخت را به‌صورت سریع مطرح کردند، کاملاً درست و استراتژیک است.»

مهدی رادمنش، قائم‌مقام مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا نیز در این باره گفت: «این گروه با ورود به مرحله‌ای تازه از توسعه قوای محرکه، پروژه تولید نسل جدید موتورهای ملی را با هدف کاهش مصرف سوخت، افزایش بهروری و دستیابی به خودکفایی آغاز کرده و نخستین نمونه این موتورها از سال آینده روی محصولات داخلی نصب خواهد شد.»

افزایش قیمت دوباره در بازار خودرو

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افزایش قیمت یک تا ۳۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۶۵ میلیون تومان، پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴) با ۳۴ میلیون تومان افزایش ۵۳۳ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۹ میلیون تومان، کارون (بامانتور) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۶۴ میلیون تومان و اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش ۷۶۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس ۸ پرو مکس اسکلت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، فونیکس FX پر میوم FWD (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۸۰ میلیون تومان و کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که تویوتا bZ3 الیت پرو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، ب‌ام‌و X2sDrive 18i (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۱۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و ام‌جی 4eV تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

کارت زرد

رئیس‌جمهور به خودروسازان تنها یک هشدار ساده نبود، بلکه از بروز بحرانی



عمیق در صنعتی خبر می‌دهد که سال‌هاست زیر بار دخالت‌های دولتی، قیمت‌گذاری دستوری و کمبود نقدینگی کمر خم کرده است. هم‌زمان با تصویب بسته حمایتی ۴۰ همتی، یک مقام اسبق صنعت خودرو پرده از ریشه واقعی مشکلات برداشت؛ ریشه‌ای که نه با وام‌های کلان و نه با اولتیماتوم‌های تکراری در مان نمی‌شود. یک مقام اسبق صنعت خودرو معتقد است تزریق تسهیلات، صدور دستور العمل و دیکته کردن تصمیمات نمی‌تواند اصلاحی واقعی در خودروسازی ایجاد کند. او تأکید می‌کند برای بهبود وضعیت فعلی، مسئولان باید از مداخلات غیر ضروری فاصله بگیرند و اجازه دهند خودروسازان مطابق برنامه‌های خود عمل کنند. با چراغ سبز بانک‌مرکزی، به‌زودی پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به زنجیره یعنی سایپا و ایران خودرو با اولتیماتوم رئیس‌جمهور درباره اصلاح موتور خودروها به دلیل مصرف بالای سوخت، کارت زرد دریافت کردند. دولت از یک سو برای جلوگیری از توقف تولید، بسته حمایتی ۴۰ همتی را تصویب کرده، اما از سوی دیگر اعلام می‌کند خودروسازان باید ظرف یک سال مصرف سوخت محصولات خود را اصلاح کنند؛ در غیر این صورت هیچ‌ارزی در اختیار آنان قرار نخواهد گرفت و «جازه تولید نخواهند داشت.» سعید مدنی، مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگویی تأکید می‌کند که ادامه قیمت‌گذاری تکلیفی و دیکته شدن سازوکار فروش، مانع اصلی توسعه صنعت خودرو است. او می‌گوید با وجود این حجم از دخالت‌ها،

انتظار رشد و پیشرفت منطقی نیست.

وی اضافه می‌کند صنعت خودرو نه با اولتیماتوم، نه با بخشنامه و نه حتی با بسته‌های حمایتی رشد نمی‌کند؛ اصلاح واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که مسئولان از مداخلات غیر ضروری دست بردارند و به خودروسازان اجازه دهند طبق برنامه‌های خود عمل کنند. این مقام اسبق با انتقاد از دخالت‌های دولت تصریح می‌کند که هر چند تزریق تسهیلات می‌تواند به‌صورت موقت چالش‌های تولید را کاهش دهد، اما سیاست‌های فعلی دوباره همان چرخه بدهی و کمبود نقدینگی را تکرار می‌کند. وی هشدار می‌دهد که دیکته کردن سیاست‌ها نه تنها مشکلات موجود را حل نمی‌کند، بلکه چالش‌های تازه‌ای هم ایجاد خواهد کرد. به گفته مدنی، دولت طی سال‌های گذشته با قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت واردات و سیاست‌های غیر رقابتی نقش مهمی در شکل‌گیری وضعیت فعلی داشته است. بنابراین اتکا به فشار یا تزریق مستمر منابع مالی، بدون اصلاحات بنیادی، راه‌حل پایدار برای رفع ناترازی مصرف سوخت و مشکلات

صنعت خودرو نخواهد بود.

وی معتقد است اجرای خواسته‌های دولت و بازگشت صنعت خودرو به مسیر اصلاح تنها زمانی ممکن می‌شود که سیاست‌های مداخله‌گرانه کنار گذاشته شود. به گفته او، خط‌نشان‌های دولتی نه تنها کمکی به بهبود وضعیت نمی‌کند، بلکه این صنعت را بیش از پیش تضعیف خواهد کرد. این کارشناس همچنین به وعده رئیس‌دولت درباره حمایت از ارتقای فناوری اشاره می‌کند و می‌گوید بدون همکاری موثر جهانی، نه کیفیت و نه توسعه محصول امکان‌پذیر نیست. او با توجه به شرایط اقتصادی و سیاسی و تأثیر تحریم‌ها، دستیابی به فناوری‌های روز دنیا را بعید می‌داند. مدنی در پایان تأکید می‌کند تداوم سیاست‌های فعلی نتیجه‌ای جز تکرار چرخه بحران، زیان انباشته، وابستگی دائمی به تزریق منابع و افت کمی و کیفی نخواهد داشت. او معتقد است بدون اصلاح سیاست قیمت‌گذاری، ایجاد شفافیت مالی، افزایش رقابت‌پذیری، تقویت بخش خصوصی و حرکت واقعی به سمت فناوری‌های نوین، نه مصرف سوخت کاهش می‌یابد و نه وام‌های کلان موجب بهبود و توسعه خواهد شد.

این درحالی است که خودروسازان بعد از هشدار رئیس‌جمهور به آن واکنش‌هایی نشان دادند. مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، در واکنش به سخنان اخیر رئیس‌جمهور درباره ضرورت کاهش مصرف سوخت خودروهای داخلی تأکید کرد: «این مطالبه کاملاً به‌جا و راهبردی است و برنامه کاهش مصرف

با واگذاری املاک مازاد؛

«سایپا» ترجیح داد جراحی مالی را جایگزین استقراض پرهزینه کند

اگر اصلاحات جدی در نظام قیمت‌گذاری صورت گیرد و خودروسازان بتوانند بر اساس واقعیات اقتصادی فعالیت کنند، نیازی به فروش گسترده دارایی‌ها نخواهد بود

دارایی‌ها اعم از تولیدی یا غیرتولیدی در راستای همین استراتژی بازاریابی قابل تحلیل است، نه نشانه بحران.

هشدارها درباره قیمت‌گذاری دستوری

نکته قابل توجه در میان حجم انتقادات، آن است که بسیاری از منتقدان هم‌زمان پذیرفته‌اند که مشکلات فعلی صنعت خودرو ریشه‌دارتر از یک مزایده یا یک فروش دارایی است. زیان انباشته تاریخی، اختلاف قیمت کارخانه و بازار، بدهی‌های سنگین و تأثیر مستقیم قیمت‌گذاری دستوری بر ساختار هزینه خودروسازان، از جمله چالش‌هایی هستند که عملاً جریان تولید را برای سال‌ها تحت فشار قرار داده‌اند. قاعدتاً اگر اصلاحات جدی در نظام قیمت‌گذاری صورت گیرد و خودروسازان بتوانند بر اساس واقعیات اقتصادی فعالیت کنند، نیازی به فروش گسترده دارایی‌ها نخواهد بود. بسا این حال، تازمانی که این اصلاحات تحقق نیافته، واگذاری املاک و دارایی‌های مازاد کم‌هزینه‌ترین و شفاف‌ترین مسیر برای جلوگیری از افزایش بدهی‌ها و ادامه تولید است.

موافقان واگذاری اموال مازاد، امروز مدعی این اموال شدند

واگذاری املاک مازاد سایپا در نگاه نخست ممکن است واکنش‌های احساسی ایجاد کند، اما همین افرادی که اکنون انتقاد می‌کنند، تا قبل از واگذاری املاک مازاد مدعی بودند که چرا سایپا چنین کاری را انجام نمی‌دهد؟ و رفتن به این سمت را کارشناسی می‌دانستند. به‌هر ترتیب فروش املاک مازاد با هدف پرداخت بدهی‌ها و تجاری‌سازی خودروها اقدامی در راستای جابجایی مالی، آزادسازی دارایی‌های غیرمولد و تقویت توان تولیدی سایپاست. این تصمیم نه تنها به تأمین نقدینگی بدون استقراض کمک می‌کند، بلکه امکان کاهش هزینه تمام‌شده، افزایش تیراژ، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و سرعت بیشتر در تحویل خودروهای پیش‌فروش شده را فراهم می‌سازد.



پیش‌فروش شده اثر می‌گذارد.

بهبود رابطه با قطعه‌سازان و جریان تولید

یکی از معضلات سال‌های اخیر در زنجیره تأمین خودرو، انباشت مطالبات قطعه‌سازان بوده است. تزریق نقدینگی از محل فروش املاک مازاد می‌تواند بخش قابل توجهی از این مطالبات را پوشش داده و روند تأمین قطعه را پایدارتر کند. تجربه نشان داده است که هر زمان جریان مالی زنجیره تأمین پایدار بوده، تیراژ تولید نیز رشد کرده و کیفیت محصولات افزایش یافته است.

پاسخ به انتقادات درباره واگذاری بن‌رو

یکی از محورهای انتقادی اخیر، مزایده ۱۰۰ درصد سهام شرکت بن‌رو، تولیدکننده برخی محصولات سایپا در ساوه با ظرفیت ۴۸ هزار دستگاه است. برخی منتقدان این اقدام را «فروختن اعضای بدن سایپا» یا نشانه

تحوالات اخیر در گروه خودروسازی سایپا، به‌ویژه تصمیم مدیریتی این شرکت برای واگذاری بخشی از املاک و دارایی‌های مازاد، بار دیگر موضوع نقش دارایی‌های غیرمولد در ساختار مالی بنگاه‌های بزرگ را در مرکز توجه قرار داده است. اگرچه این تصمیم با واکنش‌هایی در فضای رسانه‌ای و شبکه‌های اجتماعی همراه شده، اما بسیاری از فعالان اقتصادی و کارشناسان صنعتی آن را گامی در مسیر اصلاح ساختار و ایجاد جریان مالی سالم و پایدار می‌دانند؛ اقدامی که مشابه آن سال‌هاست در اغلب صنایع پیشرو دنیا دنبال می‌شود.

واقعیت آن است که بخش قابل توجهی از مشکلات نقدینگی شرکت‌های بزرگ، نه ناشی از کمبود منابع، بلکه نتیجه بلوکه شدن دارایی‌ها در املاک، زمین‌ها و واحدهایی است که نقشی در فرآیند تولید و بهرهوری ندارند. این موضوع بارها از سوی بانک‌مرکزی، اتاق بازرگانی و اقتصاددانان مورد تأکید قرار گرفته که «دارایی‌های غیرمولد باید وارد چرخه تولید شوند.» واگذاری این دارایی‌ها، برخلاف تصور برخی منتقدان، نه نشانه بحران، بلکه تجدید ساختار و افزایش چابکی مالی است.

تأمین نقدینگی از مسیر کم‌هزینه

اقدام اخیر سایپا از یک منظر دیگر نیز اهمیت دارد؛ این شرکت می‌تواند بدون اتکا به وام‌های بانکی و بدون افزایش هزینه‌های مالی ناشی از سود تسهیلات، منابع لازم برای اجرای پروژه‌های جاری و توسعه‌ای خود را تأمین کند. در شرایطی که نرخ بهره برای بنگاه‌ها به عامل فزاینده هزینه تمام‌شده تبدیل شده، تأمین مالی از محل فروش دارایی‌های مازاد نه تنها کم‌هزینه‌تر است، بلکه شفاف، قابل پیگیری و مبتنی بر دارایی‌های واقعی شرکت است.

پایماد این رویکرد، کاهش هزینه تمام‌شده خودروها، افزایش سرعت اجرای پروژه‌های محصولی و کاهش فشار جریان نقد روی خطوط تولید خواهد بود؛ موضوعی که به‌طور مستقیم بر افزایش تولید، کاهش خودروهای کف پارکینگ و تسریع در تحویل خودروهای



به ساید قطر پیستون ۸۹ میلی متری و کورس پیستون ۶۰ میلی متری و نسبت تراکم ۱۱٫۷ به یک و مجهز به سیستم سوخت رسانی انژکتوری EFPi می تواند حداکثر ۴۲٫۹ اسب بخار قدرت را در ۱۱۷۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۷ نیوتون متر گشتاور را در ۱۰۵۰۰ آرپی ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور پیشرانه تک سیلندر با کمک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت به همراه زنجیره X تایپ به چرخ های عقب منتقل می شود. جالب است بدانید که مکانیزم کلاچ های چند صفحه ای با نیروی هیدرولیک به منظور تسریع تعویض دنده در نظر گرفته شده است.

« کی تی ام آر سی ۳۹۰ یک اسپرت بایک جسور و قدرتمند بوده که از طراحی منحصر به فرد و اسپرت پر خوردار است و نسبت به نسخه های قبلی خود به روز تر و اسپرت تر شده است. در حقیقت فلاپ های بدنه در نسخه ۲۰۲۴ آر سی ۳۹۰ تیز تر شده و با ورودی هوا همراه شده تا با پوزه نسبتاً خمیده و چراغ لوزی شکل چهره فوق تهاجمی و جسورانه ای را به نمایش بگذارد. اما آن چه کی تی ام آر سی ۳۹۰ را نسبت به تمام رقبایش متمایز می سازد، قلب تپنده آن است. به این معنا که یک موتور تک سیلندر به حجم ۳۷۳ سی سی اتمسفریک در بطن این اسپرت بایک جا خوش کرده است. با توجه



اسپرت بایک «کی تی ام»
به روز شد

ماجرای جویی نوین به سبک «212 T01»

مکعب آفرودی صنایع خودرو سازی «ایلیا» چه در چنته دارد؟



عکس ها: روزنامه «دنیای خودرو»

طراحی داخلی مدرن و بسیار جذاب



با قرار گیری در پشت فرمان این خودرو شاهد کلیت طراحی داشبورد بسیار ساده و مینیمال هستیم. اما طراحی کلاستر ۱۰٫۲۵ اینچی LCD مقابل راننده و نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی مولتی مدیا و طراحی در چهره های افقی کولر میانی و عمودی کناری و نورپردازی داخلی حس مدرن بودن را به خوبی القا می کند. اما طراحان BAW از آلمان های کلاسیک غافل نشده اند و با طراحی دکمه های پیاپویی و عدم استفاده از پنل های دیجیتالی و حفظ دکمه های فیزیکی طراحی بسیار جذاب و منحصر به فردی را ایجاد کرده اند. طراحی دسته دنده اسپرت به همراه فرمان دی کات و صندلی هایی که اعداد ۲۱۲ روی آن ها درج شده، حس هیجان بیشتری در مخاطبان ایجاد می کند. طراحی سقف ساروف نسبتاً بزرگ نیز به خوبی فضای داخلی این خودرو را دلنشین کرده است.

مکعب آفرودی جذاب صنایع خودرو سازی ایلیا

از مهم ترین امکانات رفاهی و ایمنی این بلند قامت آفرودی ایلیا خودرو می توان به فرمان برقی، شارژر وایرلس، نورپردازی داخلی، آینه وسط ضد نور، پوشش چرم صندلی ها، صندلی برقی راننده و شاگرد، گرمکن و ماساژور صندلی راننده، شیشه های برقی، چراغ مه شکن جلو، سنسور برف پاکن، سانروف برقی حساس به مانع، لاستیک زاپاس فول سایز روی در صندوق عقب، آینه های جانبی تاشو برقی به همراه گرمکن و چراغ راهنما، چراغ های جلو LED مجهز به روشنایی نور در روز و سنسور نور، قفل یدک کش، سیستم مولتی مدیا ۱۲٫۳ اینچی لمسی LCD، سیستم تهویه مطبوع دو گانه اتوماتیک دارای کانال های مجزا برای سرنشینان عقب، ترمز پارک برقی EPB به همراه اتو هلد، صفحه نمایشگر اطلاعات رانندگی ۱۰٫۲۵ اینچی، سیستم ورود بدون کلید یا کی لس، سیستم صوتی به همراه ۸ بلندگو و اتصال به پورت USB و تایپ C در ردیف های جلو و عقب و کلید کنترلی روی فرمان، سیستم ترمز ABS و EBD، سیستم کنترل پایداری، کنترل حرکت در سرازیری، سیستم کنترل شروع حرکت در سربالایی، دکمه استارت تر به همراه سیستم ضد سرقت، دوربین ۳۶۰ درجه، سنسور های پارک جلو و عقب، ایربگ راننده و سرنشین جلو، نمایشگر میزان باد لاستیک ها و کمربندهای ایمنی پیش کشنده اشاره کرد.

212 T01 با توان و گشتاور بالا

این شاسی بلند مکعبی آفرودی ایلیا خودرو در زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲۰۰۰ سی سی توربوشارژر را جاداه است. این موتور به لطف ساختار و نوع طراحی منحصر به فرد می تواند حداکثر ۲۳۱ اسب بخار قدرت و حداکثر ۳۹۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. نکته بسیار مهم در باره این موتور ۴ سیلندر ۱ لیتری توربوشارژ گشتاور ۳۹۰ نیوتون متری آن است که به خوبی از پس نیازهای آفرودی مالک خود بر می آید. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ تر و نیک به چهار چرخ منتقل می شود. در حقیقت سامانه چهار چرخ محرک 4WD برای BAW 212 در نظر گرفته شده است. ناگفته نماند که این خودرو دارای قفل برقی دیفرانسیل جلو، مرکزی و عقب است. این ساختار به این شاسی بلند آفرودی قابلیت های بسیار بالای آفرودی می دهد تا یک سر و گردن بالاتر از رقبای خود باشد. همچنین جالب است بدانید که BAW 212 دارای ۸ حالت رانندگی استاندارد، اقتصادی، اسپرت، برقی، شن، صخره، گل و آب است. علاوه بر این موارد، شاسی این خودرو دارای ساختار نردبانی فولادی مستحکم است.

212 T01 با توان

این شاسی بلند آفرودی دارای سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی است. از نظر سیستم تعلیق در محور جلو دارای ساختار دابل ویشبون (جنگای به باتوجه به چنن تغییر ی در سیستم انتقال قدرت، خودرو BAW 212 T01 به راحتی از موانع بلوکی عبور کرده و خودرو را در یک ارتفاع مشخصی قرار دادیم. همچنین به لطف تغییر حالت رانندگی در حالت اسپرت، دور موتور روی ۱۵۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) قرار گرفته و همین امر قدرت شتاب گیری بی نظیری را در اختیار ما گذاشت. زیرا ۲۳۱ اسب بخار قدرت را در دور ۱۵۵۰ آرپی ام تولید کرده و در دور ۴۰۰۰ آرپی ام گشتاور برابر با ۳۹۰ نیوتون متر را فراهم آورد. نکته بسیار مهم دیگر عملکرد بی نظیر سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی این خودرو است. از سوی دیگر به لطف نصب کیت سیستم تعلیق ATLAS عملکرد آفرودی 212 T01 از تفای چشمگیری پیدا کرده است. همچنین جالب است بدانید که صنایع خودرو سازی ایلیا کیت بدنه آفرود را که شامل سپر های آلومینیومی جلو و عقب، وینچ، لایت بار (چراغ افقی روی سپر)، پروژکتور ها، چراغ متحرک روی گلگیر و اسنورکل می شود، در نظر گرفته که مشتریان می توانند با پرداخت هزینه آن، 212 T01 را به یک آفرود حرفه ای بدل سازند.

تست رانندگی با درانه صنایع خودرو سازی ایلیا

در ابتدا پس از استارت موتور، قفل دیفرانسیل را روی حالت 4H یا چهار چرخ با گشتاور بالاتر قرار دادیم. در این مرحله با توجه به این که تست رانندگی در محوطه صنایع خودرو سازی ایلیا بود که از فضای محدودی برخوردار بود، بر این اساس باتوجه به چنن تغییر ی در سیستم انتقال قدرت، خودرو BAW 212 T01 به راحتی از موانع بلوکی عبور کرده و خودرو را در یک ارتفاع مشخصی قرار دادیم. همچنین به لطف تغییر حالت رانندگی در حالت اسپرت، دور موتور روی ۱۵۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) قرار گرفته و همین امر قدرت شتاب گیری بی نظیری را در اختیار ما گذاشت. زیرا ۲۳۱ اسب بخار قدرت را در دور ۱۵۵۰ آرپی ام تولید کرده و در دور ۴۰۰۰ آرپی ام گشتاور برابر با ۳۹۰ نیوتون متر را فراهم آورد. نکته بسیار مهم دیگر عملکرد بی نظیر سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی این خودرو است. از سوی دیگر به لطف نصب کیت سیستم تعلیق ATLAS عملکرد آفرودی 212 T01 از تفای چشمگیری پیدا کرده است. همچنین جالب است بدانید که صنایع خودرو سازی ایلیا کیت بدنه آفرود را که شامل سپر های آلومینیومی جلو و عقب، وینچ، لایت بار (چراغ افقی روی سپر)، پروژکتور ها، چراغ متحرک روی گلگیر و اسنورکل می شود، در نظر گرفته که مشتریان می توانند با پرداخت هزینه آن، 212 T01 را به یک آفرود حرفه ای بدل سازند.

استقبال از خودرو های

آفرودی این روز ها چشمگیر است و کمپانی های مطرح نیز هر یک تلاش می کنند سهم حداکثری از این بازار داشته

باشند. در این راستا کمپانی BAW توانسته با حفظ طراحی خودرو های دهه ۷۰ میلادی محصول بسیار زیبایی را طراحی کند. از این رو صنایع خودرو سازی ایلیا در شهر بور ماه سال جاری در نمایشگاه بین المللی خودرو مشهد از محصول جدید آفرودی خود که یک اس بووی جذاب مکعبی بود، با نام 212 T01 رونمایی کرد. روز پنجشنبه بود که صنایع خودرو سازی ایلیا این خودرو را برای تست رانندگی و بررسی در اختیار اصحاب رسانه قرار داد که در ادامه نگاهی فنی به آن خواهیم انداخت.

کمپانی BAW را بشناسید



شرکت خودرو سازی BAW (Beijing Automobile Works Company) از دهه ۶۰ میلادی با تولید جیب آفرودی، در این عرصه عملکرد درخشانی داشته و در سال ۲۰۱۰ میلادی به عنوان زیر مجموعه گروه خودرو سازی بایک نسخه جدیدی از جیب چینی را به صورت نمونه اولیه معرفی کرد. این کمپانی یک شرکت خودرو سازی قدیمی چینی است که پیشینه آن به سال ۱۹۵۳ میلادی بازمی گردد. این شرکت زیر مجموعه گروه خودرو سازی بایک به شمار می رود و سال ها مشغول ساخت خودرو های آفرودی بوده است. این شرکت در ابتدا تنها در خدمت ناوگان ارتش بوده که از سال ۲۰۰۸ میلادی نسخه شخصی آن به بازار عرضه شد. این شرکت خودرو ساز پکن سه سال قبل در شهر پکن توانست با همکاری شرکت بایک یکی از محصولات جدید خود را رونمایی کند. تولید این خودرو به دلیل تغییر مالکیت شرکت BAW به تعویق افتاد و در نهایت در تاریخ ۶ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی به طور رسمی معرفی شد. این خودرو از سبک طراحی مکعبی و کلاسیک نسبتاً مشهور بهره می برد، شاسی این خودرو مستقل فولادی بوده که از نوع نردبانی است. ساخت این شاسی با کمک ربات صورت گرفته که از دقت و کیفیت کم نظیری بهره می برد. ویژگی این خودرو در مقایسه با سایر رقبای آن، قابلیت آفرودی بالای این خودرو به واسطه ساختار سیستم تعلیق آن، بر گرفته از توانایی های آفرودی جیب رانگلر و مرسدس بنز G کلاس است.

بدنه مکعبی جذاب 212 T01

بانگاهی به پروفیل این خودرو و شاهد استفاده از خط شخصیتی نسبتاً تیزی هستیم که با مجموعه ای از سطوح تخت و گل گیر های مربعی و رینگ ۱۷ اینچی و ستون ۸ بازو به کمتر حالت مکعبی به وجود آورده که بسیار مشابه مرسدس بنز G کلاس به نظر می رسد. در نمای جلو شاهد طراحی چراغ های گرد مزین به LED و خطوط افقی و کاپوت برآمده هستیم که چهره کلاسیک و اسپرتی به آن بخشیده است. این نوع طراحی بسیار جذاب و جوان پسند به نظر می رسد. در نمای عقب نیز شاهد طراحی سه چراغ گرد مزین به LED هستیم که تا حدی یادآور محصولات لندروور است. چرا که سبک طراحی در عقب و نصب تایر در پشت آن و ستون های D عمودی این حس را به خوبی به مخاطب القا می کند. از دیگر موارد مهم در باره طراحی این خودرو سپر های مشکی رنگ آفرودی آن است که حس خودرو های

باریک LED که مشابه محصولات ولوو است و چراغ اصلی در زیر آن و ورودی‌های هودرون سپر چهره چشم‌نواز و البته اسپرتی دارد. در نمای عقب چراغ‌های به‌فرم L شکل مشابه محصولات کادیلاک با یک حجم‌پردازی خاص واسوپلر الحاقی زیبا و البته منحصر به‌فرد است. بلیزر EV قرار است در سه نسخه دیفرانسیل جلو، دیفرانسیل عقب و چهار چرخ‌محرك (دو دیفرانسیل) به بازار عرضه شود. بر اساس آن چه مجله خودرو خبر داده، کمپانی شورولت قرار است از قوی‌ترین پیش‌سازانه الکتریکی در نسخه چهار چرخ‌محرك بلیزر استفاده کند.

«اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی شورولت به‌صورت رسمی از کراس‌اور کامپکت تمام‌الکتریکی خود با نام بلیزر EV به‌پسوند SS رونمایی کرد. آن‌چه در این کراس‌اور بسیار جذاب است، سبک طراحی متفاوت و زیبایی شورولت است. به‌بیان دیگر استفاده از خطوط تیز در کنار حجم‌های تورفته روی بدنه کاراکتر اسپرتی و تنومندی به این کراس‌اور تمام‌برقی می‌دهد.

چهره بلیزر EV بسیار متفاوت از سایر کراس‌اورهای برقی بازار جهانی است. زیرا چراغ‌های پیوسته در جلو با لوگوی شورولت که در میان آن روشن می‌شود و با خط



سبک طراحی جدید «شورولت»



کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛

بزرگ‌ترین معیار در ارزش آفرینی صنایع خودرو سازی جهان چیست؟

هرم سنتی «خودروساز - تامین‌کننده سطح اول - سطح دوم» در حال فروپاشی است و معماری جدید خودرو با جدایی سخت‌افزار از نرم‌افزار، راه را برای اکوسیستم‌های غیر متمرکز و انعطاف‌پذیر باز کرده است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«امروزه صنعت خودرو جهانی از «زنجیره ارزش» به سمت «شبکه ارزش» در حال تغییر است. به گزارش تحقیقات شرکت آلمانی ام-اچ-پی (وابسته به شرکت پورشه) پارادایم تازه‌ای در صنعت خودرو شکل گرفته که در آن به جای رویکرد رقابتی سنتی، همکاری و مشارکت استراتژیک در حال شکل‌گرفتن است و یک شرکت منفرد، مدیریت پیچیدگی‌های فنی، قانونی و بازار را بر ریسک می‌بیند. این تحول، نحوه خلق ارزش، چرخه توسعه محصول و بنیاد تعاملات بین شرکت‌ها را دگرگون کرده و به جای یک زنجیره خطی و سلسله‌مراتبی، شبکه‌ای پویا، باز و چندبازیری از خلق ارزش بر محور سخت‌افزار، نرم‌افزار و خدمات شکل داده است. بر اساس نتایج نظرسنجی شرکت آلمانی ام-اچ-پی از مدیران ارشد صنعت خودرو در اروپا، آمریکا و چین نشان می‌دهد که اکثریت آن‌ها «افزایش قابل توجه» در اهمیت شرکت‌ها را طی سال‌های آینده پیش‌بینی می‌کنند. این تحول، زنجیره‌های ارزش سنتی و متمرکز را به «اکوسیستم‌های باز و غیر متمرکز» تغییر داده است. در هر سه منطقه جغرافیایی پیشرو چین اروپا و آمریکا، «شرکت‌ها» اهرمی استراتژیک برای «کاهش هزینه و افزایش کارایی» و شرط بقای بلندمدت تلقی می‌شوند. در حالی که چینی‌ها بر توسعه بازار و تقسیم ریسک تمرکز دارند، مدیران اروپایی و آمریکایی «دسترسی به فناوری‌های نو» را عاملی کاملاً حیاتی می‌دانند. «کاهش زمان ورود به بازار» نیز اگرچه ارزشمند است، اما نسبت به فاکتورهای هزینه و فناوری در اولویت پایین‌تری قرار می‌گیرد. روزنامه «دنیای خودرو» هفته‌گذشته به بررسی «مشکل صنعت خودرو فقدان ارزش آفرینی است» و وضعیت «زیست‌بوم صنعت خودرو کشور» پرداخت، از همین رو در این مصاحبه با «علی میرزایی سیسان» شرایط ارزش آفرینی در صنایع خودرو سازی جهان را بررسی کردیم؛

چرا مدل‌های جا افتاده امروز در خلق ارزش زنجیره تامین خودرو سازان در دنیا بر سوال رفته‌اند؟

زیر فناوری، مقررات، سلیقه و انتظارات مشتریان با سرعتی سیال و متغیر در حال دگرگونی است و مدل خطی «طراح - سازنده - تامین‌کننده - فروشنده» توان مالی و عملیاتی این سطح را پیچیدگی برای تغییر راندارد. امروز ارزش از تلافی فناوری مدرن (به سرعت در حال تغییر) پلتفرم‌های داده‌محور و خدمات پس از فروش، به روزرسانی‌های آنلاین و تجربه کاربری شکل می‌گیرد و این‌ها ذات شبکه‌ای، بین‌رشته‌ای و چندشریکی هستند، نه جزیره‌ای و خطی.

چرا «مشارکت» در دنیای ارزش آفرینی خودرو سازی جهان افزایش یافته است؟

چون تحولات جهانی نشان می‌دهد که به‌تدریج «شرکت هدفمند» جای «قابیت صرف» را در صنعت خودرو گرفته است. زیرا دیگر نه سرمایه، نه دانش و نه زمان توسعه، اجازه نمی‌دهد هر خودرو ساز به تنهایی همه چیز را از صفر تا صد نرم‌سازمان خود پیش‌برد. مزیت رقابتی‌ای که زمانی بر برتری فناوری یا فرایندهای داخلی استوار بود، امروز جای خود را به «مزیت همکارانه» داده است؛ جایی که سرعت نوآوری، تقسیم عادلانه ریسک، ارتقای کیفیت و سرعت ورود به بازار، حاصل همکاری شبکه‌ای است، نه نمایش انفرادی.

ساختار روابط خودرو سازان و تامین‌کنندگان چگونه در حال تغییر است؟

هرم سنتی «خودروساز - تامین‌کننده سطح اول - سطح دوم» در حال فروپاشی است و معماری جدید خودرو با جدایی

سخت‌افزار از نرم‌افزار، راه را برای اکوسیستم‌های غیر متمرکز و انعطاف‌پذیر باز کرده است. در این معماری، شرکت‌های تخصصی نرم‌افزار، پلتفرم‌های دیجیتال، ارائه‌دهندگان خدمات و بازیگران منطقه‌ای، همگی در رشد یک شبکه ارزش مشارکت می‌کنند و قدرت و مسئولیت میان طیفی از شرکا توزیع می‌شود، نه متمرکز بر فعالیت صرف یک خودروساز.

در این الگوی تازه، «شریک مناسب» چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟

شریک مناسب در این فضا، کسی (شرکتی کشوری) است که رابطه را نه به عنوان پیمانکاری پایین‌دست، بلکه به عنوان شراکت استراتژیک و هم‌تراز ببیند. چنین شریکی بر تساوی جایگاه، احترام متقابل، شفافیت ارتباطی، تقسیم متوازن حق تصمیم‌گیری، ریسک و فرصت‌ها و تعهد بلندمدت پای می‌فشارد و از مرحله «مفهوم‌سازی» و ایده‌داری، در کنار خودروساز می‌ایستد، نه آن‌که در پایان کار، صرفاً مأمور تحویل قطعه شود.

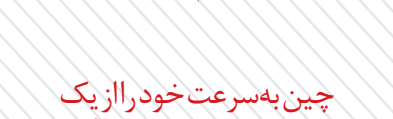
تفاوت «تامین‌کننده تراکنشی» با «شریک توسعه‌دهنده» در چیست؟

تامین‌کنندگان فعلی صرفاً تراکنشی هستند با محوریت حجم و قیمت، تحویل و قراردادهای کوتاه‌مدت متمرکز است و در حاشیه تصمیم‌گیری‌های استراتژیک قرار دارد، در حالی که شریک توسعه‌دهنده، بخشی از فرایند خلق ارزش تلقی می‌شود. در الگوی دوم، تامین‌کننده در تعریف محصول، انتخاب پلتفرم، مدیریت فناوری و طراحی ارحل‌های نوآورانه مشارکت می‌کند و از یک «طرف معامله» به «هم‌افزاینده ارزش» ارتقای‌یابد.

مزایای عینی و قابل لمس این مشارکت‌های ارزش آفرینی چیست؟

مشارکت‌های ساختار یافته، ارزش اقتصادی قابل اندازه‌گیری ایجاد می‌کنند؛ از تقسیم هزینه‌های توسعه فناوری‌های نو و تحقیق و توسعه گرفته تا بهره‌برداری از صرفه‌جویی‌های ناشی از تدارکات مشترک و همکاری استراتژیک. این مدل، ریسک پروژه‌ها را بین چند بازیگر پخش می‌کند، دسترسی به قابلیت‌ها و تخصص‌های جدید را گسترش می‌دهد، سرعت نوآوری و زمان ورود به بازار را بالا می‌برد و در نهایت، حاشیه سود و تاب‌آوری را تقویت می‌کند؛ همان منطقی که در همکاری‌هایی نظیر فولکس‌واگن و ریبویان، شرکت‌های هوای چینی با بازیگران داخلی چین و غیره نیز دیده می‌شود

چین در این نقشه «شبکه ارزش» جدید در حال شکل‌گیری چه جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است؟



چین به سرعت خود را از یک مونتاژ کار کم‌هزینه به بازیگر نوآور، چابک و مشارکت‌جو تبدیل کرده که چرخه‌های توسعه سریع، فناوری‌های آماده و بسته‌های صادراتی از جمله CKD را عرضه می‌کند. چین در خودرو سازی امروز و فردای دنیا بسیار مهم است

مرکز تولید برای اروپای مرکزی تبدیل شده؛ تایلند به هشت برابر، پایگاه ژاپنی‌ها و کره‌ای‌ها در آسیای جنوب شرقی شده و مکزیک با شانزده برابر، پل اصلی به بازار آمریکای شمالی و بزرگ‌ترین صادرکننده خودرو در آمریکای لاتین شده است؛ جایگاه‌هایی که بیش از آن که محصول تزریق سرمایه داخلی باشند، نتیجه سیاست‌های تجاری هوشمندانه و شراکت استراتژیک با غول‌های جهانی است.

در این چارچوب، پرسش رایج در ایران درباره «افزایش سرمایه‌گذاری دولتی» یا «خصوصی‌سازی بیشتر» چه کمکی می‌تواند به توسعه ایران کند؟

این دوگانگی نیست، بلکه تشخیصی ناقص از ریشه مساله استوار صنعت ایران است، زیرا فرض می‌کند که مشکل اصلی با ذهنیت سرمایه‌گذار (دولتی و یا خصوصی) قابل حل است؛ حال آن که مقیاس واقعی اقتصاد، ابعاد سرمایه لازم برای تحول بنیادین صنعت و تجربه بین‌المللی نشان می‌دهد که حتی اگر سرمایه‌گذاری داخلی دولتی یا خصوصی چند برابر هم شود، بدون جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و ادغام در شبکه تولید جهانی، صنعت در حصار بازار داخلی در جامی زند. به تعبیر دیگر، ظرفیت مالی بخش خصوصی داخلی، به تنهایی توان خلق یک جهش استراتژیک و رقابت جهانی را ندارد و تکیه صرف بر منابع داخلی، نوعی «انباشت در اتاق در بسته» است

صنعت خودرو ترکیه در این میان چه پیامی برای صنعت خودرو داخل کشور دارد؟

ترکیه با سرمایه‌گذاری داخلی تنها دو تا سه برابر بیشتر از صنعت خودرو کشور، به صادراتی دست یافته که حدود ده‌برابر صادرات خودرو کشور است و این شکاف، نتیجه مستقیم ۵۰ برابر بودن سرمایه‌گذاری خارجی و انتخاب راهبرد «صادرات‌محوری منطقه‌ای» است. واقعیت این است که بدون ورود سرمایه و فناوری جهانی در قالب شرکت‌های ساختار یافته و صادرات‌محور، افزایش بودجه داخلی، صرفاً صورت‌مساله را پرهنرینه‌تر می‌کند، نه آن‌که آن را حل کند.

پس راه حل تحول صنعت خودروی ایران چیست؟

راه حل نه در افزایش یارانه و حمایت دولتی و نه در خصوصی‌سازی صرف، بلکه در بازتعریف اهداف سرمایه‌گذاری، بهبود جدی محیط کسب‌وکار برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ادغام هوشمندانه در شبکه‌های تولید و تجارت منطقه‌ای و جهانی با هدف «ارزش آفرینی» نهفته است. اگر دنیا برای کاهش هزینه‌ها و تسریع انتقال فناوری، به سمت شراکت رفته، چون اختصاص سرمایه منفرد برای نوآوری‌های بزرگ دیگر عملی و اقتصادی نیست، اصرار به حل مشکلات ساختاری خودرو سازی کشور با سرمایه‌گذاری و



راه حل نه در افزایش یارانه و حمایت دولتی و نه در خصوصی‌سازی صرف، بلکه در بازتعریف اهداف سرمایه‌گذاری، بهبود جدی محیط کسب‌وکار برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ادغام هوشمندانه در شبکه‌های تولید و تجارت منطقه‌ای و جهانی با هدف «ارزش آفرینی» نهفته است



پس تکیه سنگین بر چین انتخابی محتاطانه یا نوعی خودکشی استراتژیک (صنعت زدایی صنعتی) است؟

افراط در هر دو سوی طیف، یعنی «تکیه کامل بر چین» یا «توسعه در غیاب چین»، به یک اندازه ساده‌انگارانه و خطرناک است. مساله اصلی، طراحی یک زیست‌بوم هوشمند در ایران است که در آن سطح، نوع و زمان‌بندی همکاری با چین، هم‌زمان منافع فناوری و هزینه‌ای را به‌دست دهد و ایران را از وابستگی ژئوپلیتیک یک‌طرفه مصون نگه دارد؛ زیست‌بومی که در آن، شراکت با چین یکی از اضرال شبکه ارزش باشد، نه تمام آن، حجم مبادلات و سود چین از صادرات محصول نهایی به ایران، بسیار ملموس‌تر از انگیزه عمیق برای انتقال فناوری پیشرفته به ایران است و تا زمانی که ایران منطق کشش و واکنش تجاری با چین و نقش اهرمی بسط و انقباض این رابطه را در اقتصاد کلان خود و در خودرو سازی درک نکند، بیشتر «بازار مصرف» برای چینی‌ها خواهد بود تا «شریک توسعه». تا زمانی که بدانیم از چینی‌ها چه می‌خواهیم ریسک کمتر است. ولی اگر ندانیم ولی آن‌ها می‌دانند، ضرر می‌کنیم، شما کافیسیت به ارقام تخصیص ارز دولتی به ازای تولید هر خودرو در سال جاری نگاه کنید، متوجه می‌شوید که در خودرو سازی کشور، آن چین سود می‌برد یا ایران؟ این شاید سوال تلخی باشد ولی به واکاوی مشکلات صنعت کمک می‌کند.

آیا به جای چین، سرمایه بخش خصوصی داخلی برای یک ارزش آفرینی تازه در خودرو سازی ایران کافی است؟

مطالعه تطبیقی با کشورهایی مانند ترکیه، چک، مکزیک و تایلند نشان می‌دهد که میانگین سرمایه‌گذاری داخلی ایران در چهار دهه اخیر، تفاوت معنادار و نجومی با آن‌ها نداشته و در حد یک تا سه برابر کمتر بوده است، اما نتایج به‌خصوص در صادرات و پیوستن به زنجیره تامین جهانی، زمین تا آسمان متفاوت است. این شکاف عمیق را نمی‌توان صرفاً با عدد سرمایه‌گذاری داخلی توضیح داد؛ مشکل در قدرت ارزش آفرینی، سیاست تجاری، درجه ادغام در شبکه‌های ارزش جهانی و توان جذب سرمایه‌گذاری خارجی است، نه فقط در حجم پولی که داخل کشور هزینه شده است.

نقش سرمایه‌گذاری خارجی در این ارزش آفرینی چندر مهم بوده است؟

وجه تمایز کشورهای مزبور با ایران، جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در مقیاسی چندبرابری و تبدیل شدن به هاب‌های تولید و توزیع منطقه‌ای است. ترکیه با سرمایه‌گذاری خارجی حدود پنج برابر ایران، میزبان خطوط رنو، فورد، فیات و تویوتا است؛ جمهوری چک با حدود ۱۵ میلیارد دلار، به

مدیریت محدود بخش خصوصی داخلی، تکرار نسخه‌ای است که جهان امروز از آن عبور کرده است.

گذر از مزیت رقابتی به مزیت همکارانه برای صنعت خودرو به چه معناست؟

مزیت رقابتی کلاسیک، به توان درونی و برتری نسبت به رقبا تکیه دارد در حالی که مزیت همکارانه، بر کیفیت پیوندها، بلوغ اکوسیستم جغرافیایی و توان شبکه ارزش در یک منطقه استوار است. امروز بقا و رشد شرکت‌ها بیش از آن که به انبار دارایی‌های درون سازمانی وابسته باشد، به سطح بلوغ اکوسیستم پیرامونی و عمق مشارکت‌های ساختاری مربوط است؛ مشارکت‌هایی که کارایی هزینه را بالا می‌برد، ریسک را پراکنده می‌کند و امکان پرش‌های فناورانه را فراهم می‌سازد

شرکت‌های خودرو ساز برای عبور از «مزیت سخت‌افزاری کم‌سود» به «مزیت شبکه‌ای» چه باید بکنند؟

نخست باید ذهنیت و ساختار سخت‌افزار محور، جزیره‌ای فکر کردن و اکوسیستم ایران را به سازمان‌هایی شبکه‌ای و چابک تبدیل کنند. این گذار، بدون همکاری عمیق با غول‌های فناوری و شرکت‌های نرم‌افزاری ممکن نیست؛ موفقیت پایدار اقتصادی تنها زمانی حاصل می‌شود که شرکت، مشارکت‌های استراتژیک برای یادگیری متقابل، نوآوری سریع و توسعه پایدار را به ستون فقرات مدل کسب‌وکار خود تبدیل کند.

چرا در کشور بحث «ارزش آفرینی اکوسیستمی» تا این حد کمرنگ است؟

چون در اکوسیستمی که منزلت حرفه‌ای افراد به ابعاد صندلی مدیریتشان گره خورده، انتظار ارزش آفرینی سیستمی بیش از آن که به نامه توسعه باشد، به طنزی تلخ شبیه است؛ چه آن صندلی در شرکت دولتی باشد و چه در یک بنگاه خصوصی ظاهر رقابتی. وقتی معیار بقا «حفظ جایگاه» است نه خلق ارزش، طبیعی است که راه آسان و رادات خودرو و قطعه چینی بر گزینه سخت و پیرریسک توسعه تولید ملی با کیفیت ترجیح داده شود و نتیجه، صنعتی شود که به جای شبکه ارزش، شبکه رانت را بازتولید می‌کند. آن‌چه امروز دیده می‌شود، بیش از آن که شکست مدیریت دولتی باشد، شکست استراتژیک است؛ در آزمون «راهبرد» مردود شده‌اند، اما همچنان به حفظ موقعیت خود اصرار دارند و درب سیستم را بر روی ایده‌های تازه و مدل‌های نوین ارزش آفرینی بسته‌اند چون صندلی خود را در خطر می‌بینند. تا زمانی که ذهن سیاست‌گزار و مدیر از «حفظ وضع موجود» به «خلق ارزش در شبکه» تغییر نکرده، نشود، نمی‌توان انتظار داشت در هیچ حلقه‌ای از بازار و صنعت خودروی ایران، اثری جدی ارزش آفرینی دیده شود.

آینده صنعت خودرو کشور به چه چیزی گره خورده است؟

در کشور حتی با سرمایه‌گذاری‌های سنگین جدید در صنعت (چه دولتی و چه خصوصی)، انتظار «جهش چشمگیری» در تولید داخل چندان واقع‌بینانه نیست؛ زیرا به نظر می‌رسد اکوسیستم کنونی، تقریباً «حداکثر ارزش افزوده قابل حصول» در چارچوب ساختار فعلی را بالفعل کرده است. اگر هدف، افزایش بیشتر تولید و ارتقای واقعی ارزش افزوده باشد، ناگزیر باید «کل اکوسیستم ایران» ارتقا یابد؛ تحولی ساختاری که در حال حاضر تقریباً هیچ‌یک از ذی‌نفعان اصلی، به‌طور جدی آن را در دستور کار قرار نداده‌اند و بدون آن، صرف تزریق سرمایه مالی، نتیجه‌ای فراتر از تکرار الگوی موجود به همراه نخواهد داشت. آینده این صنعت به توان شکل‌دهی و اداره مشارکت‌های ساختاری، پایدار و برد-برد گره خورده که شرکت‌ها را از انزوای رقابتی خارج کرده و به قلب شبکه‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی پیوند بزنند. هرچقدر خودروسازان ایران سریع‌تر از منطقه «زنجیره ارزش بسته و درون‌گر» به منطق «شبکه ارزش باز، همکاری کلان اکوسیستمی» کوچ کنند، شانس بیشتری برای عبور از چرخه تکراری بحران به سمت خلق ارزش واقعی و پایدار خواهند داشت.



فولکس واگن، آئودی، بامو و تویوتا هستند که البته تاکنون به اهداف خود در این زمینه که مهم ترین آن ها فروش بالای محصول است، آن چنان که باید دست پیدا نکرده اند.

در حالی بازار خودروهای برقی کشور در قبضه مدل هایی از برندهای آلمانی و ژاپنی است که برخی برندهای جدید چینی مثل آواتار یا وویا با محصولات گران قیمت خود در سودای رقابت با خودروهای برقی



چینی های برقی گران قیمت در سودای رقابت با برقی های آلمانی و ژاپنی

تحلیل



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

واردات خودروهای لوکس با استارت SUV های «تویوتا»

شد با توجه به محدود بودن خودروهای وارداتی با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی، وارد کنندگان در این بخش ترجیح می دهند مدل هایی را وارد کشور کنند که استقبال از آن ها چشمگیر باشد و به راحتی به فروش روند.

تویوتا و لکسوس یعنی پرادو، لند کروز و لکسوس ال ایکس در دستور کار وارد کنندگان قرار گرفته است. بر این اساس می توان پیش بینی کرد که عمده محصولات وارداتی با سقف قیمت ۱۰۰ هزار دلار محدود به SUV های تویوتا باشد. زیرا همان طور که گفته

در حالی واردات خودروهای با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی سی به کشور آغاز شده که طبق اخبار موثق به دلیل محدود بودن ظرفیت و تعداد این مدل خودروها (سهمیه هر یک از وارد کنندگان تنها ۱۰۰ دستگاه است) بیشتر واردات مدل های SUV

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
اموی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۲۰	۱۰	▲
اموی ام X33 کراس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▲
اموی ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۳۰	▲
اموی ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۱۳۰	۱۵	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	یک میلیارد و ۸۶۰	۰	▲
فونیکس FX پریموم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۸۷۰	۴۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۴۶۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۲۸۵	۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	▲
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
ام جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	▲
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
بامو iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بامو X2s Drive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بامو X2s Drive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▼
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۱۰۰	۲۰۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
بی‌وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰ - ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۶ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۵۳	۳۴	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۵۶	۳۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۷۳	۳	▲
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۶۸	۸	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۷۰	۸	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۵۲	۴	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۶۵	۱۷	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۰۵	۱۴	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۳۷	۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۸۲	۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۸۴	۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۷۰۸	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۷۱	۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۷۹	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۵۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۲۲	۷	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۹۷	۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۵۷	۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۰۸	۸	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۵۸	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۶	۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۳۸	۴۷	▼
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۴۰	۱۰	▼
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۷۵	۲۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۸۹	۸	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۹۲۱	۱۳	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۴۸	۶	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۵۹	۲۷	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۹۷	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۰	۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۶۸	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۱۸	۶	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۴۰۵	۱۵	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۴۸	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۶۵	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۹۴	۱۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۶۴	۱۹	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۳۸	۱۴	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۸۶	۱۹	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۸	۴	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۶۵	۳۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۵۸	۱۷	▲

فصلی افزود: «با گزارش گشت مشترک تعزیرات حکومتی به همراه بازرسان سمت پیرامون کشف کالاهای یک انبار، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.» بنابر اعلام اداره کل تعزیرات استان زنجان، سمامانه ۱۳۵ تعزیرات حکومتی آماده در یافت شکایات مردمی است.

این سامانه مربوط به ثبت شکایات است که مستندات مربوط در آن ثبت و سپس جهت پیگیری بهروسانی شعب ارجاع می‌شود و در صورتی که مستندات مربوط قابل استناد باشد، پرونده تشکیل و به آن رسیدگی می‌شود.

رئیس شعبه چهارم تعزیرات حکومتی زنجان از رسیدگی به پرونده روغن موتور قاچاق و اعمال جرمه این متخلف در استان خبر داد. بهمن فصلی در گفت‌وگو با خبرنگار «پرتا» افزود: «پرونده نگهداری فرآورده‌های نفتی دولت شامل ۱۳۸ قوطی چهار لیتری روغن موتور خارج از ضوابط تعیینی به ارزش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال در شعبه چهارم بدوی تعزیرات حکومتی زنجان رسیدگی شد.» وی اظهار داشت: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده، تخلف انتسابی را محرز دانست و علاوه بر ضبط کالای کشف شده، متخلف را به پرداخت ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش ریالی کالای کشف شده محکوم کرد.»



قاچاقچی روغن موتور در زنجان جریمه شد



قیمت سوخت خارجی بر اساس فوب خلیج فارس تعیین می‌شود؛

ارزش گذاری روی بنزین وارداتی در بورس انرژی

خودروهای تنفس طبیعی مانند پراید، کوئیک، پژو پارس و ۲۰۶ نیز به هیچ وجه نباید سراغ این بنزین برونند؛ زیرا تفاوت محسوسی در عملکرد خودروها نشان ایجاد نمی‌کند. واردات بنزین سوپر به وسیله بخش خصوصی و توسط شرکت‌های حقوقی مورد تأیید وزارت نفت انجام می‌شود و زحمت عرضه آن روی دوش «بورس انرژی» است. تا این‌جا، با فراپندگی شفاف روبه‌رو هستیم؛ اما باید برای احتمالات بدبینانه در «توزیع نهایی» یا همان جایگاه سوخت آماده باشیم تا خریدار اطمینان داشته باشد مایعی که در باک خودرویش می‌ریزد، واقعا بنزین اکتان ۹۸ است. اولین راهکار معرفی جایگاه‌های اختصاصی یا نازل‌های متمایز است. یعنی این بنزین فقط در جایگاه‌های منتخب و با نازل‌های رنگی متمایز عرضه شود. همچنین با پلمب تانکرهای حمل سوخت و نظارت دیجیتال از لحظه بارگیری در گمرک تا تخلیه در مخزن جایگاه، می‌توان صحت و سلامت سوخت را کنترل کرد. مشتریان هم باید هوشیار باشند؛ چراکه بنزین سوپر وارداتی دارای رنگ متفاوت است و بوی آن نسبت به بنزین داخلی فرق می‌کند. با این حال فقط با نظارت سخت‌گیرانه و آزمایش‌های دوره‌ای کیفیت در نازل‌ها، می‌توان اطمینان حاصل کرد. عرضه بنزین با قیمت نزدیک به فوب خلیج فارس (قیمت واقعی جهانی) در کشوری که دهه‌هاست به بنزین ارزان قیمت یارانه‌ای عادت کرده است، قطعا یک اتفاق ساده نیست. سهم این سوخت از مصرف کل کشور احتمالاً زیر ۵ درصد خواهد بود؛ اما بعضی‌ها نرخ ۷۵ هزار تومان را مقدمه چینی برای آزادسازی قیمت بنزین می‌دانند. این گروه اعتقاد دارند از نظر روانشناسی اقتصاد، وقتی عدد ۷۵ هزار تومان برای بنزین در رسانه‌ها و جایگاه‌ها دیده شود، حساسیت ذهنی جامعه پایین می‌آید و برای اصلاحات احتمالی آینده آماده می‌شود. از نظر اقتصادی حق با آن‌هاست؛ چراکه اگر این طرح موفق شود، دولت می‌تواند به تدریج پایش را از بازار سوخت بیرون کشیده و صرفاً نقش ناظر را بازی کند؛ این یعنی حرکت به سمت آزادسازی قیمت‌ها در درازمدت.



آن‌ها را به طرز چشمگیری افزایش می‌دهد و از افت توان در سربالایی‌ها جلوگیری می‌کند. دسته سوم شامل خودروهای کلاسیک کلسیونی و خودروهای گذرموقت است که حفظ سلامت قطعات اصلی موتور برای مالکانشان اهمیت حیاتی دارد. یکی از سوالات پرتکرار مردم این است که آیا خودروهای توربوشارژ داخلی مثل دنا پلاس توربو یا شاهین هم باید از این بنزین استفاده کنند؟ پاسخ فنی و اقتصادی به این سوال «خیر» است. پیشران‌های EF7 توربو و M15 توربو (شاهین) توسط مهندسان داخلی بر اساس شرایط سوخت و آب‌وهوای ایران کالیبره شده‌اند. این موتورها با بنزین سوپر داخلی (اکتان ۹۵) و حتی بنزین معمولی با کیفیت مناسب، عملکرد قابل قبولی دارند. ریختن بنزین ۷۵ هزار تومانی در باک دنا پلاس ضرری ندارد و حتی شاید باعث شود موتور اندکی نرم کار کند؛ اما این بهبود عملکرد به هیچ عنوان با هزینه ۵۰ برابری آن همخوانی ندارد و توجیه اقتصادی نخواهد داشت. مالکان

و حرارت منفرجه خواهد شد. این پدیده که ناک‌نامیده می‌شود، مانند ضربات چکش بر پیستون عمل کرده و در درازمدت باعث شکستن پیستون، آسیب به شاتون و نابودی موتور می‌شود. بنزین وارداتی با اکتان بالا، تضمین‌کننده احتراق در زمان دقیق و محافظت از پیشران‌های گران‌قیمت است. همچنین وجود یک سری افزودنی در بنزین سوپر وارداتی، به تمیزی سوپاپ‌ها و انژکتورها کمک می‌کند. با توجه به قیمت این سوخت، دایره مصرف‌کنندگان محدود به قشر خاصی خواهد بود. اولین مصرف‌کنندگان بنزین سوپر وارداتی خودروهای لوکس وارداتی هستند. از جمله خودروهایی مثل مرسدس بنز، بامو، پورشه، لکسوس و تویوتا‌های جدید که مجهز به موتورهای توربوشارژ با تکنولوژی تزریق مستقیم سوخت هستند و تولیدکننده در دفترچه راهنمای این خودروها صراحتاً استفاده از بنزین با اکتان بالای ۹۵ یا ۹۸ را الزامی اعلام کرده است. استفاده از بنزین معمولی ایران در این خودروها، به افت شدید توان، روشن شدن چراغ چک و خرابی‌های چند صد میلیون تومانی منجر می‌شود. برای مالک یک پورشه ماکان یا بامو سری ۷، هزینه پر کردن یک باک بنزین سوپر وارداتی به حدود ۴ تا ۵ میلیون تومان می‌رسد که در برابر هزینه تعمیر موتور، کاملاً توجیه‌پذیر خواهد بود. بسیاری از خودروهای جدید چینی مانند فیدلیتی پرستیژ، فونیکس FX، لاماری ایما و KMC J7 که در سال‌های اخیر وارد بازار شده‌اند نیز از موتورهای توربوشارژ GDI حساس استفاده می‌کنند. این خودروها با بنزین سوپر داخلی هم کار می‌کنند؛ اما استفاده از بنزین وارداتی با اکتان ۹۸ عمر مفید موتور

برخلاف بنزین‌های موجود در جایگاه‌ها که دولت بابت آن‌ها یارانه سنگینی می‌پردازد، بنزین سوپر وارداتی قرار است با نرخ «فوب خلیج فارس» (قیمت تحویل در بندر) به علاوه هزینه‌های لجستیک عرضه شود. اگر قیمت جهانی بنزین با کیفیت بالا را مبنا قرار دهیم، هزینه خرید هر لیتر برای شرکت واردکننده بین ۵۰ تا ۵۵ هزار تومان تمام می‌شود؛ اما این پایان ماجرا نیست. زنجیره‌ای از هزینه‌ها به این مبلغ افزوده می‌شود. مواردی مثل هزینه‌های شیبینگ و بیمه (شامل انتقال سوخت از مبادی بین‌المللی با کشتی‌های نفت‌کش به بندر ایران)، حقوق گمرکی و عوارض، مالیات بر ارزش افزوده، هزینه‌های انبارداری و توزیع در کنار سود شرکت واردکننده بخش خصوصی و کارمزد جایگاه‌دار نیز بر قیمت بنزین سوپر وارداتی تأثیر می‌گذارد. بنابراین عدد ۷۵ هزار تومان، قیمت واقعی و بدون یارانه بنزینی به حساب می‌آید که از استانداردهای جهانی برخوردار است. مهم‌ترین توجیه برای پرداخت این مبلغ، «کیفیت» و «عدد اکتان» خواهد بود. عدد اکتان مقیاسی برای سنجش مقاومت سوخت در برابر احتراق زودرس یا همان «تاک زدن» است. بنزین معمولی عرضه‌شده در ایران دارای عدد اکتان حدود ۸۷ است و اکتان بنزین سوپر داخلی به حدود ۹۵ می‌رسد؛ اما بنزین سوپر وارداتی مطابق با استانداردهای روز اروپا (پورو ۵ و ۶) عرضه می‌شود و قرار است عدد اکتان آن ۹۸ یا بالاتر باشد. در موتورهای مدرن، مخلوط سوخت و هوا به شدت فشرده می‌شود تا قدرت بیشتری تولید کند. اگر بنزین مقاومت کافی نداشته باشد، قبل از این که شمع جرقه بزند، بر اثر فشار

بورس انرژی از عرضه ۳۰۰ هزار لیتر بنزین سوپر وارداتی در دوم آذر با قیمت پایه ۶۵ هزار و ۸۰۰ تومان خبر داد؛ به‌زودی نخستین عرضه پاییزی این فرآورده انجام می‌شود. شرکت بورس انرژی ایران اعلام کرد عرضه بنزین سوپر وارداتی از دوم آذر ۱۴۰۴ آغاز می‌شود. براساس اطلاعیه منتشرشده، قیمت پایه این فرآورده ۶۵ هزار و ۸۰۰ تومان به‌ازای هر لیتر تعیین شده است. طبق اعلام رسمی بورس انرژی، این عرضه توسط «شرکت دارنده مجوز واردات شماره ۲» انجام می‌شود و شامل ۳۰۰ هزار لیتر بنزین ویژه وارداتی است. عرضه در رینگ داخلی-فرعی بورس انرژی و در ساعت ۱۲:۰۰ روز یکشنبه دوم آذر انجام خواهد شد. کالای عرضه‌شده با نماد معاملاتی DGEDMCABEX0040908 و با کارگزاری «اعتبار تابان» در قالب معاملات نقدی وارد بازار می‌شود. منشأ تولید فرآورده نیز وارداتی اعلام شده است. طبق امیدنامه عرضه، حداقل حجم مجاز خرید برای هر سفارش ۱۰ هزار لیتر و حداکثر خرید نیز برابر با کل حجم عرضه یعنی ۳۰۰ هزار لیتر تعیین شده است. همچنین حداقل حجم مورد نیاز برای کشف نرخ در بازار ۲ هزار لیتر خواهد بود. قیمت پایه بنزین سوپر وارداتی ۶۵۸ هزار ریال در نظر گرفته شده و حداقل تغییر قیمت سفارش‌ها نیز یک ریال تعیین شده است. معاملات بر اساس هر لیتر تخصیص داده می‌شود. بورس انرژی برای دامنه‌های مجاز نوسان این عرضه به شرح زیر اعلام کرده است که دامنه نوسان حداقل و حداکثر قیمت پایه ۵ درصد، دامنه حداقل قیمت مجاز ۹۰۰ ریال و دامنه حداکثر قیمت مجاز ۳۰ ریال خواهد بود.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



با باتری CATL Qilin 2.0 با ظرفیت ۹۳.۷ کیلووات-ساعت کار می‌کند که بردی معادل ۶۲۰ کیلومتر ارائه می‌دهد و قابلیت شسارز سریع از ۱۰ درصد تا ۸۰ درصد در ۱۱ دقیقه را دارد. شیائومی قصد دارد SU7 Ultra را به‌عنوان بخشی از استراتژی توسعه بین‌المللی خود، در نمایشگاه جهانی موبایل (MWC) در بارسلونا در تاریخ ۳ مارس معرفی کند. مدل SU7 Ultra بر اساس موفقیت مدل SU7 ساخته شده است که در سال ۲۰۲۴ نزدیک به ۱۴۰ هزار دستگاه فروش داشت.

شیائومی خودرو SU7 Ultra را برای رقابت با پورشه عرضه کرد و توانست تنها در دو ساعت پس از آغاز فروش در ۲۷ فوریه سال جاری میلادی، به هدف فروش سالانه ۱۰ هزار دستگاه دست یابد. قیمت عرضه SU7 Ultra حدود ۳۵ درصد کمتر از قیمت پیش‌فروش آن است و ۷۲ هزار و ۸۰۰ دلار آغاز می‌شود. تحویل این خودرو از مارس ۲۰۲۵ آغاز خواهد شد. این سدان دارای سه موتور الکتریکی است که در مجموع ۱۱۳۸ کیلووات (۱۵۲۶ اسب بخار) قدرت تولید می‌کنند. این خودرو



تحقق آمار فروش سالانه در کمتر از دو ساعت!

تلگرام

Telegram

نقش مراکز تحقیق در پیشرفت صنعت خودرو

مراکز تحقیق در کمپانی‌های خودروسازی همواره بخش پویا و به‌روز آن‌ها به‌شمار رفته و بر این اساس در پیشرفت کمپانی‌های خودروسازی نقش چشمگیری دارند. حال سوال این است که با توجه به آن چه گفته‌شد، مراکز تحقیقات خودروسازان داخلی خودروی چه موضوعاتی متمرکز شوند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در شرایط موجود بهترین کار آن است که مراکز تحقیقاتی خودروسازان با همکاری نهادهای شرکت‌های دانش‌بنیان روی تولید هر چه بیشتر و بهتر قطعات خودرو متمرکز شوند. مأموریت مهم این مرکز در خودروسازی پیشرفت و توسعه این صنعت است. همچنین در همین راستا باید از توان مهندسان خارجی در تیم تحقیق و توسعه خودروسازان بهره گرفته شود. زیرا این مهم به‌خودی‌خود سبب پیشرفت‌های چشمگیر صنعت خودرو می‌شود.

وکیلی

مراکز تحقیقات خودروسازان باید روی نیاز بازار متمرکز شوند و براساس خواسته‌های مشتریان، سیستم‌هایی طراحی شود که نیاز آن‌ها را برطرف کنند. به‌عنوان مثال اکنون صنعت خودرو داخلی در تامین گیربکس اتوماتیک مشکلاتی دارد که مراکز تحقیقاتی باید در جهت رفع این نیاز هر چه بیشتر تلاش کنند. ناگفته نماند که بخش تحقیقات کمپانی‌های خودروسازی داخلی در گام نخست باید سیستم‌های جدیدی را در توسعه پلت‌فرم و طراحی محصول به کار گیرند که پاسخگوی نیاز مشتری در بازار داخلی و خارجی باشد. در گام بعدی باید نیازسنجی بازار و تامین قطعات را در دستور کار قرار داد. شاید در شرایط فعلی مهم‌ترین مساله طراحی و تولید خودروهای پاک باشد.

خلغالی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

نصب قطعه

غیر استاندارد!

خودرو کوپه مدل ۲۰۰۷ دارم و چندی پیش با هدف نصب کیت اگزوز اسپرت روی آن به یکی از مراکز نسبتاً معروف در سطح شهر مراجعه کردم. در نهایت با صرف مبلغی در حدود ۲۰ میلیون تومان نمونه آلمانی این قطعه روی خودروم نصب شد. با این حال پس از گذشت دو هفته، چراغ‌چک خودروم روشن شد و موتور ریپ می‌زد؛ با مراجعه به تعمیرگاه، مکانیک با بررسی فیراوان اعلام کرد که خودروم به‌دلیل نصب اگزوز غیراستاندارد با چنین مشکلی مواجه شده است. بنابراین مجبور شدم برای رفع مشکل مجدداً از قطعه اصلی خودروم روی آن استفاده کنم.

۰۹۳۳*۴۵۹۷

نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۴۲

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۴۴۳

کدام یک از موارد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی کودکان شود؟

۱- اعمال جریمه‌های سنگین جهت عدم توجه به ایمنی کودکان
۲- دوربین‌های ثابت تخلف باز شدن سانروف
۳- برخورد شدید پلیس راهور با رانندگان متخلف در این زمینه

در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد می‌تواند سبب ارتقای ایمنی محورهای مواصلاتی کشور شود؟

در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی نوسازی کامیون‌ها و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی بازسازی جاده‌ها بر اساس استاندارد جهانی رأی داده بودند.



پیامک

SMS

موتورسیکلت یا خودرو، کدام یک بهتر است؟

قصه خرید موتورسیکلت لوکس را دارم که بتوانم از آن استفاده کنم و پس از مدتی نیز با قیمت بالاتری آن را بفروشم. با جست‌وجوی فراوان متوجه شدم وسپا GTS250 یکی از گزینه‌های خاص و لوکس بازار ایران است که از نظر راحتی نیز در سطح بالایی قرار دارد. اما ارزش این موتورسیکلت در بازه قیمتی یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان است؛ آیا بهتر نیست با صرف این هزینه خودرو بخرم؟

غفوری - تهران

انتخاب خرید خودرو یا موتورسیکلت، آن هم در چنین بازه قیمتی به سلیقه و نوع نیاز شما در مورد وسیله نقلیه مربوط می‌شود. اما آن چه مشخص است این که با صرف این هزینه می‌توان خودروهای صفر کیلومتر داخلی یا چینی مونتاژی خریداری کرد که در بلندمدت نیز ارزش بیشتری خواهد داشت. البته استقبال از اسکوטר هادر بازار کشور مان به دلیل ارگونومی و تسهیل در استفاده همچنان چشمگیر است. وسپا یکی از تولیدکنندگان موفق است که در این زمینه حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. این کمپانی ایتالیایی چندین محصول اسکوטר محبوب و خوشنام دارد که یکی از آن‌ها GTS اسکوپر است. این نسخه تاکنون در سه مدل ۱۲۵، ۱۵۰، ۲۵۰ و ۳۰۰ به بازار جهانی عرضه شده است و در داخل کشور نیز این مدل‌ها از سال ۱۳۹۵ روانه بازار شده‌اند. در عین حال طراحی نسخه GTS250 همان سبک آشنا و کلاسیک و جذاب وسپا پیروی می‌کند. به بیان دیگر پروفیل این اسکوٹر با حجم خاص گل‌گیرها و فرم لاشکل بدنه و فلاپ متمایل به جلو با صندلی کشیده بسیار جذاب به نظر می‌رسد.

پوزه وسپا GTS250 سوپر اسپرت با چراغ کروی شکل در بالاترین قسمت و راهنماهای عمودی و یک بخش مشابه ورودی هوا، چهره کاملاً اسپرتی را به این اسکوٹر ایتالیایی می‌بخشد. از نظر فنی وسپا GTS250 سوپر اسپرت در سطح بالایی قرار دارد؛ زیرا یک پیشرانه نسبتاً پرتوان در کلاس خود، قلب تپنده این اسکوٹر را تشکیل می‌دهد. یک موتور تک‌سیلندر ۲۴۹ سی‌سی مزین شده به چهار سوپاپ در بخش میانی شاسی جا خوش کرده است.

این پیشرانه مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری EFI است که حداکثر می‌تواند توان خروجی را به ۱۹ اسب‌بخار در ۱۸۰۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور را به ۲۲.۵ نیوتون‌متر در ۱۶۲۰۰ دور برساند. این قدرت به‌واسطه گیربکس CVT با تسمه به چرخ عقب منتقل می‌شود.

همچنین استفاده از شاسی و پیشرانه آلومینیومی، مجموع وزن خالص این اسکوٹر اسپرت را به ۱۵۴.۷ کیلوگرم رسانده است. از سوی دیگر برای افزایش ایمنی این اسکوٹر اسپرت ایتالیایی از سیستم دو چرخ دیسکی از نوع خنک‌شونده سوراخ‌دار استفاده شده است. در حقیقت دو دیسک به قطر ۲۲۰ میلی‌متر برای این مدل تعبیه شده تا با هماهنگی سیستم ABS ضدقفل و سیستم ASR ضد واژگونی، ایمنی راکب و سرنشین خود را در سطح بالایی نگه دارد.

همچنین استفاده از تایرهای ۱۳۰/۷۰ در عقب و ۱۲۰/۷۰ در جلو به پایداری این اسکوٹر کمک بسزایی می‌کند. سیستم تعلیق نیز در محور جلو با کمک فنر هیدرولیکی و فنر مارپیچ و تعلیق پیشرفته ESS و در عقب با دو کمک فنر هیدرولیکی با تنظیم کشش اولیه فنر در چهار حالت بهترین سواری را در اختیار راکب و سرنشین می‌گذارد. از مهم‌ترین امکانات وسپا GTS250 سوپر اسپرت می‌توان به استارت دکمه‌ای، کیلومتر سنسج دیجیتال - آنالوگ، خروجی USB، ریموت کنترل و رینگ‌های ۱۲ اینچی ۵ پره آلایز آلومینیومی اشاره کرد. وسپا GTS250 سوپر اسپرت مدل ۱۳۹۹ این روزها در بازه قیمتی یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

رودستر بامو در فهرست بهترین خودروهای سال قرار گرفت؛ «Z4 M40i»؛ باواریایی خاص و جسور



یکی از رودسترهای جذاب و اسپرت بازار جهانی است که از سال ۲۰۰۳ میلادی تا به امروز روی خط تولید این خودروساز باواریایی حضور دارد. با توجه به طراحی نسل اول Z4، استقبال از آن چشمگیر بود؛ تا این که نسل دوم آن سال ۲۰۰۹ میلادی به تولید رسید و با زبان جدید طراحی آن زمان بامو، باستایل فوق جذاب توانست بیش از نسل اول مورد توجه قرار گیرد. اما از اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی به بعد با زبان جدید طراحی باواریایی‌ها که یکی از المان‌های خاص آن بزرگ شدن جلو پنجره بود، مواجه شدیم. Z4 نسل سوم که با کد اتاق G29 معرفی می‌شود، نخستین گام باواریایی‌ها در زبان جدید طراحی این خودروساز بود. Z4 نسل سوم از سال ۲۰۱۸ تا به امروز روی خط تولید بامو حضور دارد و اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی توسط طراحان بامو دستخوش تغییرات اندک قرار گرفت

کابین لوکس و البته اسپرت

طراحان بامو برای به‌وجود آوردن فضای مدرن و پیشرفته یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی را برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی را برای سیستم اطلاعات - سرگرمی در نظر گرفته‌اند تا این حس را به‌خوبی القا کنند. طراحی داشبورد میتمایل و ساده در کنار این المان‌های پیشرفته، کابین فوق جذابی را به‌ارمغان آورده است. طراحی غریب‌گفتمان M با دو پدال شیفر مینز بومی پشت آن و دسته‌دنده کوچک اسپرت در کنار صندلی‌های اسپرت به‌سبک بامو رانندگی با این رودستر چموش را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی Z4 M40i می‌توان به سیستم هدآپ‌دیسپلی، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته، سیستم پیشرفته کمکی پارک، سیستم ترمز اضطراری خودکار مبتنی بر کمکی رانندگی، کروزر کنترل هوشمند، سامانه پایش نقاط کور، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم کنترل فواصل پارک، ۱۸ ایربگ، صندلی راننده ۸-حجه با تنظیم حافظه‌دار، سیستم منصرفه‌فرداگزوز فعال و سیستم ترمز پرفورمنس IM اشاره کرد.

مختصات فنی

قلب تپنده Z4 M40i یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژر B50B30 تشکیل می‌دهد که حداکثر می‌تواند ۳۸۲ اسب‌بخار قدرت را در ۶۵۰۰ دور بر دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۵۰۰ نیوتون‌متر را در ۲۵۰۰ دور بر دقیقه به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک استی‌ترونیک به چهار چرخ منتقل می‌شود و ظرف ۴.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. حداکثر سرعت این رودستر نیز ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت است. برخی از رسانه‌ها خبر از نسل بعدی تمام‌الکتریکی Z4 می‌دهند و بر این اساس قرار است از سال ۲۰۲۵ میلادی به بعد دیگر این خودرو رودستر اسپرت با پیشرانه بنزینی به بازار عرضه نشود؛ اما ارزش این نسخه برابر با ۶۶ هزار و ۳۰۰ دلار خواهد بود.



کشف بزرگ‌ترین محموله قاچاق لاستیک در اصفهان



فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف حجم چشمگیری کالای قاچاق در قالب لاستیک و قطعات خودرو در یکی از انبارهای شهر اصفهان خبر داد. سردار حمید علینقیان یور گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان اصفهان در اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز و در پی اقدامات اطلاعاتی و عملیاتی هدفمند، موفق به شناسایی یک انبار غیر مجاز در این شهر شدند.» او افزود: «در بازرسی انجام‌شده از این انبار، ۴ هزار قلم انواع لاستیک و قطعات خودرو کشف شد.» این اقلام به دلیل عدم ثبت در سامانه جامع انبارها و طبق ماده ۶ مکرر ۲ و تبصره ۴ ماده

تولید کنندگان از رشد هزینه‌ها و افت حاشیه سود می‌گویند؛

افزایش رسمی قیمت لاستیک با تایید دولت



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در بازار پرنوسان خودرو، گاهی آن‌چه بیش از خودرو اهمیت پیدا می‌کند، هزینه‌های جانبی نگهداری آن است؛ از بیمه و سوخت گرفته تا قطعات مصرفی و لوازم‌بدکی. در این میان، یکی از مهم‌ترین مولفه‌هایی که هم با ایمنی سر و کار دارد و هم با جیب مصرف‌کننده، تایر یا همان لاستیک خودرو است. کالایی که شاید در ظاهر ساده به‌نظر برسد، اما پشت آن زنجیرهای پیچیده از تولید، واردات، مواد اولیه، نرخ ارز و سیاست‌گذاری‌های دولتی نهفته است. در ماه‌های اخیر، نشانه‌هایی از تغییر در این بازار به‌چشم می‌خورد؛ تغییراتی که نه تنها بر قیمت‌ها، بلکه بر رفتار مصرف‌کننده، تصمیم‌های تولیدکننده و حتی سیاست‌های تنظیم بازار تاثیر گذاشته‌اند. برخی از این نشانه‌ها در قالب آمارهای تولید و فروش ظاهر شده‌اند؛ برخی دیگر در قالب زمزمه‌هایی از جلسات صنفی و دولتی. اما آن‌چه اکنون اهمیت دارد، نه فقط عدد و درصد، بلکه درک روندی است که این بازار را به نقطه کنونی رسانده است. «مصطفی تنها» در گفت‌وگو با «تسنیم» از افزایش ۷ درصدی قیمت تایر خبر داد و گفت: «چندین ماه است

که درخواست افزایش قیمت‌ها را به مراجع ذی‌ربط ارائه کرده بودیم که خوشبختانه با مصوبه ستاد تنظیم بازار مجوز افزایش ۷ درصدی قیمت‌ها صادر شد.» وی افزود: «با وجود تمام مشکلات موجود، صنعت تایر توانسته است از نظر تعداد حلقه یک درصد و از نظر وزن سه درصد رشد تولید داشته باشد. این آمار نشان می‌دهد که به‌رغم محدودیت‌ها و فشارهای اقتصادی، تولیدکنندگان داخلی هنوز توانسته‌اند روند مثبت تولید را حفظ کنند؛ هرچند سوددهی این فعالیت بسیار پایین است.» اوایل امسال قیمت تایر به‌دلیل افزایش بهای تمام‌شده محصولات تولیدی ناشی از افزایش نرخ مواد اولیه، افزایش نرخ دستمزد و اثر تورمی سایر هزینه‌ها به‌میزان ۱۰ درصد افزایش یافته بود و آبان‌ماه امسال دومین مجوز افزایش قیمت تایر صادر شده است. کمتر از ۷ ماه پیش، قیمت تایر به‌علت افزایش بهای تمام‌شده محصولات تولیدی ناشی از گرانی نرخ مواد اولیه، افزایش یافته بود و حالا پس از چندین ماه، مجدداً دومین رشد قیمت در سال ۱۴۰۴ محقق شده است. افزایش ۷ درصدی قیمت لاستیک در آبان ۱۴۰۴ که با تایید ستاد تنظیم بازار و درخواست انجمن صنعت تایر صورت گرفت، نه تنها یک تغییر عددی در قیمت‌هاست، بلکه بازتابی از چالش‌های ساختاری در صنعت لاستیک کشور است. این دومین افزایش قیمت در سال جاری است و در شرایطی رخ داده که بازار خودرو نیز با موج جدیدی از گرانی مواجه شده است. هم‌زمانی



این دو روند، فشار مضاعفی بر مصرف‌کننده نهایی وارد می‌کند و نشان‌دهنده هم‌گرایی بحران‌های تولید، تورم و سیاست‌گذاری است. از منظر تولید، سخنگوی انجمن تایر اعلام کرده که با وجود محدودیت‌های اقتصادی، تولیدکنندگان داخلی توانسته‌اند رشد اندکی در تیراژ حلقه و وزن تولید داشته باشند. این رشد، هرچند

مثبت، اما در برابر افزایش هزینه‌های مواد اولیه، انرژی، حمل‌ونقل و نرخ ارز، ناکافی به‌نظر می‌رسد. به‌ویژه آن‌که کمتر از ۷ ماه پیش نیز شاهد افزایش قیمت تایر به‌دلیل گرانی مواد اولیه بودیم. این تکرار در بازه زمانی کوتاه، نشان می‌دهد که صنعت تایر در حال واکنش به فشارهای پیوسته و نه مقطعی است. از سوی دیگر، تایید افزایش

قیمت توسط ستاد تنظیم بازار، پرسش‌هایی را درباره رویکرد دولت در حمایت از تولید داخلی و کنترل تورم مطرح می‌کند. آیا این مجوزها بر اساس تحلیل دقیق از ساختار هزینه‌ای تولیدکنندگان صادر می‌شود یا صرفاً واکنشی به فشارهای صنفی است؟ در هر صورت، نبود شفافیت در فرآیند تصمیم‌گیری، اعتماد عمومی را نسبت به سیاست‌گذاری‌های صنعتی کاهش می‌دهد. در سطح بازار، افزایش قیمت تایر می‌تواند پیامدهای متعددی داشته باشد. نخست، افزایش هزینه نگهداری خودرو برای مصرف‌کنندگان، به‌ویژه در شرایطی که قیمت خودرو نیز در حال افزایش است. دوم، کاهش تقاضا برای تعویض تایر و افزایش ریسک‌های ایمنی در جاده‌ها. سوم، رشد تقاضا برای تایرهای وارداتی با قاچاق که می‌تواند به تضعیف تولید داخلی منجر شود. این چرخه، اگر کنترل نشود، به‌مرور صنعت تایر را از مسیر توسعه خارج خواهد کرد. در نهایت، آن‌چه در این افزایش قیمت باید مورد توجه قرار گیرد، لزوم بازنگری در سیاست‌های حمایتی، اصلاح ساختار هزینه‌ای تولید و ایجاد شفافیت در فرآیند قیمت‌گذاری است. صنعت تایر ایران با وجود ظرفیت‌های فنی و سابقه تولید، نیازمند یک نقشه راه پایدار است که بتواند در برابر نوسانات اقتصادی و فشارهای بازار مقاومت کند. بدون چنین نقشه‌ای، هر افزایش قیمت، تنها مُسکنی موقت خواهد بود؛ نه درمانی برای دردهای مزمن این صنعت.

کویر 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 و 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 - ساندرو استپ 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 - ساندرو استپ 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 - تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 - ام وی ام 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	تویوتا 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 وینارا - BYD S6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس - صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	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	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورتیج - هیوندای IX55 - لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا - T8 (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 - تویوتا 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		



تهران را پاک بگردیم



از نظر مشخصات فنی، مهندسان لامبورگینی هیچ چیز برای آن کم نگذاشته‌اند. یک موتور ۱۲ سیلندر وی-شکل به حجم ۶.۵ لیتر قلب تپنده این سوپراسپرت را تشکیل می‌دهد. جالب است بدانید که این موتور همان پیشرانۀ آونتادور است که با کد L545 معرفی می‌شود و دارای ساختار اتمسفریک است. این پیشرانۀ به‌لطف تغییرات اساسی در سیلندر و اتاقک احتراق و نسبت تراکم، حداکثر قدرت خروجی را به ۸۲۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۷۲۵ نیوتون‌متر می‌رساند. قرارگیری سه موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۳۶ نیوتون‌متر گشتاور به‌این قدرت و گشتاور می‌افزاید.

لامبورگینی آونتادور یکی از سوپراسپرت‌های جذاب و محبوب دنیای خودرو است که از سال ۲۰۱۱ میلادی تا اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی روی خط تولید این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی قرار داشت. این سوپراسپرت به‌حدی موفق بود که جانشین لایق آن در اواسط سال جاری میلادی با نام رونلتو به‌بازار جهانی معرفی شد. رونلتو در حقیقت مسیر آونتادور را در پیش گرفته و قرار است که با سطح بالایی از پرفورمنس، در این مسیر موفق شود. بر این اساس همچنان در طراحی بدنه رونلتو شاهد خطوط تیز و شکسته‌ای هستیم که با چراغ‌هایی که مزین به LED به‌فرمت Y شده، استایل کاملاً هیجان‌انگیزی را به‌ارمغان آورد.



عملکرد بالا با
لامبورگینی «رونلتو»

فرانسوی‌ها به دنبال تغییر استانداردهای لجستیک هستند؛

رنو «ترکس» در قلب شهر: جهش به سوی توزیع برقی

رنو ترکس تنها به کامیون‌های متوسط محدود نمی‌شود؛ بخش ون (LCV) شرکت نیز به سرعت در حال رشد بر مبنای استراتژی E-Tech است



نوآوری در رقابت: چرا این مدل‌ها مهم‌اند؟

مهم‌ترین نقطه قوت D14 و D12 این است که رنو ترکس توانسته نقطه‌ای از بازار را هدف بگیرد که بسیاری از رقبای پوشش نداده‌اند یا به آن کمتر توجه کرده‌اند: کامیون‌های متوسط برقی برای کارهای شهری. در محیطی که مقررات آلودگی روز به روز سخت‌تر می‌شود و شرکت‌های لجستیک فشار بیشتری برای الکتروموبیلیتی تجربه می‌کنند، داشتن یک کامیون چابک، کم‌صدا و پرفرمان دقیقاً چیزی است که می‌تواند مزیت رقابتی خلق کند. همچنین، ترکیب طراحی فنی (باتری LFP، شارژر AC)، خدمات دیجیتال و پشتیبانی حرفه‌ای، رنو را در موقعیتی قرار می‌دهد که نه فقط فروشنده یک محصول، بلکه شریک استراتژیک برای شرکت‌هایی باشد که در مسیر گذار به حمل‌ونقل پایدار هستند.

چشم‌انداز ون‌های برقی رنو: نه فقط کامیون

رنو ترکس تنها به کامیون‌های متوسط محدود نمی‌شود؛ بخش ون (LCV) شرکت نیز به سرعت در حال رشد بر مبنای استراتژی E-Tech است. در بیانیه اعلام‌شده، رنو ترکس از هدف گذاری برای عرضه سه مدل ون برقی در سال ۲۰۲۶ خبر داده است: یک ون، یک شاسی کاب (chassis-cab) و یک step-in van برای لجستیک شهری.

این اقدام در همکاری با شرکت Flexis SAS انجام می‌شود؛ شرکتی که رنو ترکس در آن نقش دارد و بخشی از گروه ولوو نیز هست. این ناوگان ون برقی بر اساس پلتفرمی کاملاً الکتریکی و متصل طراحی خواهد شد؛ تأکیدی بر چشم‌انداز رنو برای ارائه مجموعه‌ای کامل از وسایل نقلیه تجاری برقی، از دوچرخه‌های کارگو گرفته تا کامیون‌های سنگین.

چالش‌ها و ملاحظات

با وجود تمام مزایا، مسیر برقی شدن ناوگان شهری بی‌چالش نیست: هرچند شارژر داخلی ۴۳ کیلووات AC انعطاف‌پذیری خوبی فراهم می‌کند، اما شرکت‌ها باید زیرساخت مناسب را در پایانه‌ها فراهم کنند. در برخی شهرها، هزینه و فضای نصب ایستگاه شارژ می‌تواند مانعی جدی باشد. هزینه خرید کامیون برقی نسبت به نمونه‌های دیزلی هنوز بیشتر است، اما ترکیب این هزینه با خدمات پشتیبانی، مشاوره و بهینه‌سازی چرخه شارژ (مثل Optifleet Charge) می‌تواند توجیه اقتصادی ایجاد کند، به شرطی که شرکت‌ها نگاه بلندمدتی داشته باشند.

بسیاری از اپراتورهای هنوز به کامیون‌های دیزلی پایبندند؛ تغییر به برقی نه فقط یک تحول فنی، بلکه تحولی فرهنگی و سازمانی است. استفاده از بسته‌هایی مثل Serenity Pack می‌تواند ریسک این گذار را کاهش دهد. احتمالاً نیاز به آموزش تکنسین‌ها، تعمیرگاه‌ها و نیروی کار دارد تا بتوانند باتری‌ها، سیستم‌های الکتریکی و زیرساخت شارژ را به درستی نگهداری کنند.

رنو ترکس در لبه تحول حمل‌ونقل شهری

رنو ترکس با عرضه E-Tech D12 و D14، نشان داده که قصد دارد نه فقط در بازار بزرگ‌راهی یا بین‌شهری حضور داشته باشد، بلکه ریشه‌های خود را در قلب شهر پرورش دهد. این کامیون‌ها با طراحی جمع‌وجور، برد مناسب، سیستم شارژ انعطاف‌پذیر و پشتیبانی هوشمند، ابزاری قدرتمند برای شرکت‌هایی هستند که به دنبال تبدیل ناوگان خود به مدل‌های پایدارتر هستند. از سوی دیگر، گسترش ناوگان ون الکتریکی رنو نیز نشان می‌دهد که تفکر آن‌ها محدود به یک بخش نیست، بلکه هدف گذاری وسیع‌تری در جهت یک اکوسیستم حمل‌ونقل برقی وجود دارد. اگر شهرها مسیر مشتقات آمیز کاهش انتشار را ادامه دهند و شرکت‌های لجستیک فشار بیشتری برای پایبندی به اهداف فنی تجربه کنند، مدل‌هایی مانند E-Tech D14 می‌توانند نقش محوری در تغییر بازی داشته باشند. رنو ترکس با ترکیب فناوری، خدمات و طراحی دقیق، خود را نه به عنوان یک تولیدکننده کامیون، بلکه به عنوان شریک استراتژیک در تحول لجستیک شهری معرفی می‌کند.

الکتروموبیلیتی مستلزم ارائه خدمات پشتیبانی هوشمند و جامع است. به همین دلیل، شرکت خدمات متعددی را با مدل‌های E-Tech ارائه می‌دهد.

ابتداءً، اپلیکیشن Driver، به رانندگان اجازه می‌دهد وضعیت شارژ، مصرف انرژی و اطلاعات مرتبط را از راه دور بررسی کنند. سپس مازول Optifleet Mission برای مدیران ناوگان کمک می‌کند تا مسیرها را برنامه‌ریزی کرده و استفاده از وسایل نقلیه را بهینه کنند.

اگر مدیر ناوگان بخواهد کنترل بیشتری روی شارژ خودروها داشته باشد، گزینه مازول Optifleet Charge نیز وجود دارد؛ این مازول امکان مدیریت از راه دور وضعیت شارژ باتری را فراهم می‌کند و چرخه‌های شارژ را طوری زمان‌بندی می‌کند که در دسترس بودن وسیله نقلیه به حداکثر برسد یکی دیگر از پیشنهادات رنو، Serenity Pack است؛ یک قرارداد سرویس‌محور برای سال اول بهره‌برداری که نظارت پیشرفته، گزارش عملکرد و راهنمایی تخصصی را در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهد. این بسته می‌تواند به ویژه برای شرکت‌هایی که برای اولین بار اقدام به برقی‌سازی ناوگان می‌کنند، آرامش بیشتری فراهم کند. علاوه بر این، رنو برنامه مشاوره‌های E-Tech Programme را پیشنهاد می‌دهد که شامل تحلیل ناوگان، شبیه‌سازی مسیر و برآورد ارزیابی ظرفیت انرژی در پایانه‌ها و محاسبه کاهش CO2 می‌شود. این مشاوره استراتژیک به شرکت‌ها کمک می‌کند نقشه راه برقی‌سازی بلندمدت خود را طراحی کنند.

تولید و بستر صنعتی: پشتوانه محکم

این مدل‌های جدید در کارخانه رنو ترکس واقع در Blainville-sur-Orne در فرانسه تولید می‌شوند، همان مکانی که بسیاری از کامیون‌های برقی متوسط این شرکت ساخته می‌شوند. این امر نشان‌دهنده تعهد رنو ترکس به تولید برقی در اروپا و سرمایه‌گذاری بلندمدت در زیرساخت بومی است.

با افزودن D12 و D14 به سبد محصولات برقی، رنو ترکس اکنون مدل‌هایی از ۱۲ تا ۲۶ تن در بخش توزیع ارائه می‌دهد. این تنوع به شرکت‌هایی که مسیرهای مختلف توزیع دارند (از شهر تا حومه) اجازه می‌دهد که به انتخابی متناسب با کاربری‌شان دست یابند.



رنو ترکس (Renault Trucks)

با رونمایی از مدل‌های جدید E-Tech D12 و D14 گامی بلند در جهت تقویت حضور خود در بازار کامیون‌های برقی شهری برداشته است. این خودروها برای لجستیک شهری طراحی شده‌اند، جایی که فشار دمی معیار، محدودیت فضای اقامت‌گاهش آلایندگی به یک چالش همیشگی برای شرکت‌های حمل‌ونقل تبدیل شده است. با معرفی این امکانات، رنو ترکس قصد دارد به عنوان باز یگری پیشرو در بازار توزیع برقی، پاسخگوی نیازهای سخت‌گیرانه کاربری شهری باشد



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

شده‌اند، جایی که فشار دمی معیار، محدودیت فضای اقامت‌گاهش آلایندگی به یک چالش همیشگی برای شرکت‌های حمل‌ونقل تبدیل شده است. با معرفی این امکانات، رنو ترکس قصد دارد به عنوان باز یگری پیشرو در بازار توزیع برقی، پاسخگوی نیازهای سخت‌گیرانه کاربری شهری باشد

طراحی شهری: وقتی اندازه مهم است

یکی از معضله‌نکاتی که رنو ترکس در معرفی این مدل به آن تأکید ویژه دارد، طراحی بسیار جمع‌وجور آن‌هاست. شاسی این کامیون‌ها تنها ۲٫۳۹ متر عرض دارد و طول محور (Wheelbase) آن‌ها ۳٫۸ متر است، که برای یک کامیون با ظرفیت متوسط وزن بسیار فشرده به حساب می‌آید. بر مبنای این ساختار، شعاع گردش این اتوبوس-کامیون (turning radius) کمتر از ۷٫۳ متر است، عددی که نشان می‌دهد این خودرو در معابر تنگ شهری، کوچه پس‌کوچه و سکوی بارگیری پرفت‌وآمد، عملکردی بسیار چابک خواهد داشت. این نکته اصلاً تصادفی نیست؛ لجستیک در شهر به معنای توقف‌های مکرر، بارگیری و تخلیه مداوم و چرخش‌های زیاد است. وقتی کامیونی بتواند در فضای محدود شهری به شکل موثری حرکت کند، هزینه‌های نگهداری، بنزین (یا برق) و زمان توقف بسیار کاهش می‌یابد.

ظرفیت بار و راحتی رانندگی: تعادل هوشمندانه

رنو ترکس مدل D12 و D14 را دقیقاً برای کاربرد توزیع شهری طراحی کرده است، نه برای حمل بار سنگین بین‌استان‌ها یا جاده‌های بین‌شهری. در نتیجه، ظرفیت بار (payload) آن‌ها بهینه شده است؛ D12 قابلیت حمل حدود ۵٫۶ تن بار دارد و D14 چیزی در حدود ۶٫۷ تن. اما صرفاً ظرفیت بار کافی نیست؛ راحتی راننده در مسیرهای شهری (که اغلب با توقف و حرکت همراه است) نیز نقش مهمی دارد. به همین دلیل، رنو برای این مدل‌ها سیستم تعلیق کامل هوایی (full air suspension) در دو محور جلو و عقب را در نظر گرفته است. یک ویژگی منحصر به‌فرد در این رده‌وزنی از کامیون‌های برقی که در رقبایه ندرت دیده می‌شود. این تعلیق هوایی باعث می‌شود رانندگی نرم‌تر باشد، بار کمتر آسیب ببیند و حتی بارگیری در ارتفاعات مختلف راحت‌تر انجام شود.

برد و باتری: طراحی برای الکتروموبیلیتی واقعی

یکی از نگرانی‌های کلیدی برای کامیون‌های برقی، برد واقعی در استفاده روزانه است. رنو ترکس برای مدل‌های D12 و D14 از چهار باتری LFP استفاده کرده که مجموعاً ظرفیت ۱۷۶ کیلووات‌ساعت دارند. این پیکربندی بردی در حدود ۲۲۰ کیلومتر را فراهم می‌کند که رنو آن را برای استفاده یک‌روز کامل در مسیرهای درون‌شهری کافی می‌داند. اما نکته قابل توجه‌تر شارژ داخلی این کامیون است؛ این خودرو مجهز به شارژر AC داخلی با توان ۴۳ کیلووات است. این یعنی رانندگان می‌توانند از ایستگاه‌های AC رایج (نه فقط ایستگاه‌های DC سریع) برای شارژ استفاده کنند، که انعطاف‌پذیری عملیاتی بیشتری برای ناوگان ایجاد می‌کند. این انتخاب فنی نه تنها هزینه نصب زیرساخت را کاهش می‌دهد، بلکه برنامه‌ریزی شارژ را برای شرکت‌هایی ساده‌تر می‌کند که در حال گذار به ناوگان برقی هستند.

خدمات هوشمند و پشتیبانی: بیش از صرافا خودرو

رنو ترکس به خوبی می‌داند که فروش یک کامیون برقی به تنهایی کافی نیست؛ موفقیت در بازار



تصمیم گیری درباره چندنرخی شدن بنزین فراتر از وزارت نفت است

«محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت گفت: «درباره بنزین در کار گروهی جمع‌بندی و هم‌اندیشی می‌شود و شاید لازم به تأیید ارکان حاکمیتی هم باشد و بعد تصمیم نهایی ابلاغ می‌شود.» پاک‌نژاد درباره قیمت نرخ سوم بنزین تصریح کرد: «هیچ اقدامی انجام نخواهد شد که مردم عزیز در محدودیت یا مضیقۀ قرار بگیرند؛ این موضوع از اصول قطعی دولت است. سهمیه بنزین مردم، چه در

میزان و چه در قیمت، تغییری نخواهد کرد. جزئیات این طرح در کارگروه‌های کارشناسی در حال بررسی است و پس از نهایی شدن، اطلاع‌رسانی شفاف به مردم انجام خواهد شد.» وی افزود: «تمام تلاش ما در مجموعه وزارت نفت این است که سوخت با کیفیت و بدون محدودیت برای استفاده عموم مردم عرضه شود.»

سرنوشت نرخ بنزین و کارت سوخت چیست؟

بنزین سوپر در بورس برای خودروهای لوکس



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

هفته گذشته خبری منتشر شد مبنی بر این که نخستین محموله بنزین سوپر در بورس انرژی کشور عرضه خواهد شد. این خبر در سطح کشور بازتاب زیادی داشت و با نگرانی‌هایی نیز همراه بود. در کنار انتشار این خبر درباره افزایش قیمت حامل‌های انرژی گمانه‌زنی‌هایی صورت گرفت و برخی از رسانه‌ها این تصمیم را مقدمه‌ای بر افزایش قیمت سوخت دانستند. اما مسئولان دولتی و بورسی اعلام کردند جای هیچ‌گونه نگرانی در این رابطه نیست و نرخ بنزین کماکان ثابت خواهد ماند. نخستین محموله ۱۰ میلیون لیتری بنزین سوپر وارداتی به‌زودی در بازار عرضه خواهد شد؛ اقدامی که به‌نظر می‌رسد تعریف تازه‌ای برای شفافیت قیمتی، مدیریت مصرف و تنظیم بازار فرآورده‌های سوختی باشد. پس از سال‌ها کمبود بنزین سوپر در جایگاه‌های سوخت کشور، وزارت نفت از آغاز طرحی جدید در این باره خبر داد. طبق اعلام وزیر نفت، به‌زودی عرضه بنزین سوپر با قیمت تمام‌شده و بدون تأثیر بر سهمیه‌های یارانه‌ای آغاز خواهد شد. این اقدام که با همکاری بخش خصوصی و تحت نظارت بورس انرژی انجام می‌شود، پاسخی به نیاز خودروهای مدرن با موتورهای حساس به سوخت اکتان بالا خواهد بود. در سال‌های اخیر

پالایشگاه‌های کشور تمرکز خود را بر تولید بنزین معمولی گذاشتند. همین مساله موجب شد عرضه بنزین سوپر به‌شدت کاهش یابد و در بسیاری از شهرها این نوع سوخت به کالایی کمیاب تبدیل شود. با این حال وزارت نفت اعلام کرده مجوز واردات بنزین سوپر به بخش خصوصی واگذار شده است. بر این اساس تاکنون پنج مجوز قطعی برای واردات صادر شده و به‌زودی نخستین محموله‌های آن به بازار عرضه خواهد شد.

نرخ بنزین و کارت‌های سوخت شرکت بورس انرژی ایران در اطلاعیه‌ای از آغاز عرضه بنزین سوپر در تاریخ دوم آذر ۱۴۰۴ خبر داده و قیمت پایه بنزین سوپر در این عرضه ۶۸ هزار و ۸۰۰ تومان اعلام شده است. بر اساس اطلاعیه رسمی منتشر شده از سوی بورس انرژی ایران، عرضه بنزین ویژه شرکت دارنده مجوز واردات روز یکشنبه ۲ آذرماه ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. اوایل شهریورماه بود که محسن پاک‌نژاد، وزیر نفت از برنامه‌ریزی برای عرضه بنزین ویژه وارداتی با قیمتی متفاوت از نرخ مصوب خبر داد؛ بنزینی که افزون بر تفاوت در نرخ، در کیفیت و استاندارد نیز با سوخت سهمیه‌ماهان و بنزین عرضه‌شده در جایگاه‌های سوخت تفاوت دارد. انتشار همین خبر کافی بود تا گمانه‌زنی‌هایی درباره احتمال تغییر نرخ بنزین سهمیه‌ای آغاز شود. حتی شایع شد عرضه این نوع سوخت با نرخ فوب خلیج‌فارس مقدمه‌ای برای آزادسازی قیمت بنزین باشد؛ موضوعی که بارها از سوی دولتمردان تکذیب و گفته شده این سیاست هیچ ارتباطی

با نظام سهمیه‌ای فعلی سوخت ندارد. پس از گذشت حدود سه ماه از سخنان وزیر نفت، اطلاعیه جدید بورس انرژی می‌گوید از این پس، عرضه و فروش بنزین سوپر وارداتی با قیمت پایه هر لیتر ۶۵ هزار و ۸۰۰ تومان انجام خواهد شد. عرضه‌کنندگان بنزین وارداتی که در بورس انرژی فعال هستند، ممکن است در مرحله نهایی عرضه در جایگاه‌ها، هزینه حمل‌ونقل و نگهداری را نیز محاسبه کنند. هر چند تعیین سقف آن مستلزم حضور ناظران است، اما بی‌تردید این فرآیند نیز هیچ تأثیری بر نرخ بنزین سهمیه‌ای در کارت‌های سوخت نخواهد داشت. این عرضه، بازاری کوچک و خصوصی است که نه بر میزان سهمیه تأثیر می‌گذارد و نه در قیمت یارانه‌ای تغییری ایجاد می‌کند.

خوب یا بد؟

وزیر نفت در گفت‌وگوهای مختلف تأکید کرده بود که بنزین سوپر ویژه برای متقاضیانی در نظر گرفته شده که خودروهای وارداتی و مدل بالا دارند و ترجیح می‌دهند از سوخت با کیفیت‌تر استفاده کنند تا نیازی به استفاده از مکمل نداشته باشند. وی گفته بود عرضه این نوع بنزین محدود و در سطح چند جایگاه سیار خواهد بود؛ بنابراین ارتباطی با قیمت و میزان بنزین سهمیه‌ای موجود در کارت‌های سوخت ندارد. در نهایت پس از حدود سه ماه، اطلاعیه عرضه سوخت سوپر ویژه وارداتی در بورس انرژی منتشر شد تا آغاز رسمی عرضه بنزین وارداتی اعلام شود؛ سوختی که قرار است با قیمت فوب خلیج‌فارس عرضه شود.



قیمت بنزین در فوب خلیج‌فارس معادل ۶۰ تا ۷۰ سنت (حدود ۶۵ تا ۷۵ هزار تومان) است؛ این رقم، قیمت پایه عرضه سوخت در بورس انرژی محسوب می‌شود و قیمت نهایی خرید را تا بلوی معاملات بورس تعیین خواهد کرد. به‌نظر می‌رسد در این فرآیند، عرضه‌کننده با توجه به هزینه‌های تامین، قیمت‌های منطقه‌ای، شرایط بازار و سیاست‌های داخلی خود، نرخ پایه را مشخص و ثبت می‌کند و معاملات بر اساس رقابت سالم خریداران مجاز انجام می‌شود. این رویکرد باعث می‌شود بازار بنزین سوپر هم‌زمان شفاف، قابل پیش‌بینی و قانونی باشد و به‌شکل موثری از نوسانات غیرمنطقی و قیمت‌گذاری‌های خارج از شبکه جلوگیری کند. این عرضه ضمن تأمین بخشی از نیاز مصرف‌کنندگان، نشان‌دهنده حرکت بازار به سمت سازوکارهای قانونی، شفاف و قابل رصد است. یکی از نکات مهم در این روند این است که قیمت پایه بنزین ویژه وارداتی

توسط عرضه‌کنندگان تعیین می‌شود و مرجع بازار فقط نقش زیرساخت معاملاتی و ناظر قانونی را دارد. به عبارت دیگر هیچ نهاد یا مرجعی در بازار دخالتی در تعیین، تغییر یا اعلام نرخ این فرآورده ندارد و این موضوع باعث می‌شود که روند کشف قیمت کاملاً مبتنی بر هزینه‌های تامین، شرایط بازار و سیاست‌های داخلی عرضه‌کننده باشد. خرید بنزین سوپر تنها توسط توزیع‌کنندگان مجاز انجام می‌شود و جایگاه‌داران سراسر کشور این سوخت را از مسیر رسمی شبکه دریافت خواهند کرد. وزیر نفت تصریح کرده بود هیچ تصمیم یا محدودیتی که زندگی مردم را متاثر کند، در دستور کار دولت نیست و عرضه بنزین وارداتی فقط برای پوشش مقطعی نیاز بازار و توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و سهمیه و قیمت بنزین برای مردم هیچ تغییری نخواهد کرد. در زمینه فروش و توزیع سوخت، در حال حاضر هیچ مشکل یا دغدغه‌ای وجود ندارد. برای شرایط مختلف، تمهیدات لازم پیش‌بینی شده و اگر زمانی محدودیت‌ها بیشتر شود، برای همان مقاطع نیز تدابیر ویژه‌ای در نظر گرفته‌ایم. دولت برای هر وضعیت احتمالی آماده است و هیچ نگرانی در این زمینه وجود ندارد. پاک‌نژاد درباره نحوه اجرا و توزیع نیز گفته بود: «بخش خصوصی بر اساس هزینه تمام‌شده واردات شامل حمل‌ونقل، توزیع و عوارض قانونی اقدام به واردات خواهد کرد. از هفته آینده، میزان واردات در بورس انرژی عرضه می‌شود و شرکت‌های توزیع‌کننده از طریق بورس آن را خریداری خواهند کرد. بنزین عرضه‌شده از این مسیر، از نوع سوپر و وارداتی است و به‌صورت محدود، متناسب با قیمت تمام‌شده عرضه خواهد شد.» کارشناسان حوزه انرژی بر این باورند که عرضه پایدار بنزین سوپر می‌تواند عمر مفید موتور خودروها را افزایش داده و از هزینه‌های تعمیر بکاهد. همچنین با این کار تا حدی فشار تولید از روی پالایشگاه‌های داخلی برداشته خواهد شد. در عین حال ممکن است کیفیت سایر سوخت‌ها متناسب با استانداردهای جهانی ارتقا پیدا کند تا آلودگی خودروها روند نزولی داشته باشد.

XSS PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: 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 ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلورد
Billboard

کونیگزگ اگرادر فهرست سریع ترین خودروهای جهان

«هایپرساز سوئدی کونیگزگ یکی از بزرگان این عرصه است. این کمپانی بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ میلادی محصول‌های پرفورمنسی خود، یعنی «اگرا» را روی خط تولید قرار داد. این خودرو به لطف موتور ۵ لیتری ۸ سیلندر وی-شکل توپین-توربو قدرت ۱۳۰۰ اسببخار و گشتاور ۱۴۰۰ نیوتون متری را فراهم می‌آورد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این هایپرکار سوئدی تنها ۲.۸ ثانیه است که همچنان در فهرست سریع‌ترین‌های جهان قرار دارد.



لزوم تسهیل تامین مالی خودروسازان و قطعه‌سازان

صنعت خودرو و قطعه‌سازی طی سال‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های مالی مواجه بوده‌اند که بخش زیادی از آن به محدودیت‌های اعتباری و کمبود تسهیلات بانکی بازمی‌گردد. درشرایطی که این صنایع نقش مهمی در اشتغال، زنجیره تولید و رشد صنعتی کشور دارند، باید بر لزوم بازنگری جدی در سیاست‌های تامین مالی صنعت خودرو تاکید کرد. در شرایط حاضر خودروسازان و قطعه‌سازان با رشد هزینه‌های مواد اولیه، نوسانات نرخ ارز، بدهی‌های انباشته و کمبود سرمایه در گردش مواجه هستند. این درشرایطی است که فعالان صنعت خودرو و قطعه‌سازی مهم‌ترین عامل این وضعیت را کمبود

تسهیلات بانکی متناسب با نیازهای صنعت می‌دانند. سهم صنعت خودرو و قطعه‌سازی از کل تسهیلات بانکی درمقایسه با سایر صنایع بسیار اندک است. در این راستا، اصلاح سیاست‌های اعتباری و افزایش سقف تسهیلات باید همراه با بازطراحی ابزارهای مالی باشد. این درحالی است که بازار سرمایه به دلیل تنوع ابزارهای مالی انعطاف‌پذیری بالایی در جذب منابع برای تامین مالی صنعت خودرو دارد. انتشار اوراق بدهی، اوراق سلف، صندوق‌های پروژه و افزایش سرمایه از محل آورده نقدی یا تجدید ارزیابی دارایی‌ها، تنها بخشی از ظرفیت‌هایی هستند که می‌توانند به صورت هدفمند در خدمت تولید قرار گیرند. این ابزارها برخلاف تسهیلات بانکی، فشار بازپرداخت کوتاه‌مدت ایجاد نمی‌کنند و می‌توانند منابع بلندمدت و قابل برنامه‌ریزی را در اختیار خودروسازان و قطعه‌سازان قرار دهند. همچنین استفاده از ظرفیت بورس کالا برای عرضه خودرو یا تامین مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان می‌تواند به طور چشمگیری به ایجاد یک چرخه مالی قابل پیش‌بینی کمک کند. با این مکانیزم‌ها می‌توانند از پیش منابع لازم را برای تولید جذب کرده و ریسک نوسانات قیمتی را کاهش دهند.

حرف آخر
The Last Word



رامتین بیات

روزنامه‌نگار



قیمت خودرو در بازار در آخرین روز هفته گذشته بدون تغییر ماند



رسپکت بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



کی‌ام‌سی X5 بدون تغییر در بازار ۲ میلیارد و ۳۱۱ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X22 پرو دستی بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۳۳۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۳۸۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



کرم‌ان‌موتور



K E R M A N M O T O R

K M E S R 3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کاتالوگ