



معاون وزیر صمت خبر داد:
جایگزینی ۶۵ هزار خودرو
فرسوده در کشور

صفحه ۱۵



آیا کراس اوور «مزدا» قابلیت
آفرودی دارد؟



استارت
Start

حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

چرا افراط و تفریط؟!

شرایط حاکم بر صنعت خودرو ایران به گونه ای است که نور رستگاری در ناصیه آن دیده نمی شود؛ زیرا از هر طرف محاط در مشکلات بزرگی مانند: تورم بیش از حد نیروی...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

۱۰۰ هزار فرصت شغلی جدید ایجاد شد؛

سرمایه گذاری چشمگیر
خودروسازی ژاپن در پاکستان

صفحه ۶

خودروهای چینی مونتاژی
هم قیمت وارداتی ها

صفحه ۱۰

بنیان گذار «یزد تایر» مطرح کرد:

ماموریت تایر ایرانی در بازار
۴۰۰ میلیون نفری منطقه

صفحه ۱۳

خودروهایی با ارزش بیش از ۷,۵ میلیارد تومان
یک درصد مالیات خواهند داشت؛

دریافت مالیات از لوکس سواران
در سال آینده

صفحه ۷

در راستای واگذاری بلوک ۴۲ درصدی سهام

نارنجی پوشان جاده مخصوص؛

«سایپا» ۳۳۶ همت
ارزش گذاری شد

ارزش گذاری رسمی سهام گروه خودروسازی سایپا را
می توان نقطه عطفی در مسیر واگذاری بلوک...

صفحه ۵

عضو هیات مدیره انجمن وارد کنندگان

خودروهای تجاری مطرح کرد؛

تیر خلاص به پیکر
نوسازی حمل و نقل با
امضای طلایی

صفحه ۹

یک کارشناس بیمه در گفت و گو با

«دنیای خودرو»:

بیمه خودرو باید
از هر نظر جامع باشد

تصادفات رانندگی یکی از عوامل اصلی تحمیل

هزینه های مالی و جانی به جامعه است. با افزایش ...

صفحه ۲



در گفت و گو با نایب رئیس اول انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

سهم قطعه سازان از وعده های استانی رئیس جمهور، پشت در بانک ها

صفحه ۱۴

۰۲۱-۲۲۶۶۶۶۹۸ اتصالات هوانی

۰۲۱-۲۶۲۰۳۸۱۴ حس خوب، خرید مطمئن



برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



امارات متحده عربی پرده‌برداری جهانی شده بود. طراحی ظاهری آی کار ۷۲۷ با خطوط صاف، بدنه جعبه‌ای و ظاهری عضلانی، کاملاً شخصیت یک خودروی آفرودی را به نمایش می‌گذارد. در نمای جلو، یک جلوپنجره بار یک در کنار چراغ‌های مربعی با نوارهای نوری دایره‌ای شکل، چهره‌ای منحصر به فرد ایجاد کرده‌اند که البته بی‌شباهت به لندروور دیفندر نیست. این شاسی‌بلند در دو نسخه با طول ۵.۰۵۵ میلی‌متر (نسخه با لاستیک زاپاس روی در عقب) و ۴.۹۰۹ میلی‌متر (نسخه با جعبه کوچک)، عرض ۱.۹۷۶ میلی‌متر و ارتفاع ۱.۸۵۵ میلی‌متر (۱.۸۹۴ میلی‌متر با باربند) عرضه خواهد شد و فاصله محوری آن ۲٫۹۱۰ میلی‌متر است.

برند آی کار متعلق به چری، سرانجام از جدیدترین محصول خود، ۷۲۷ در نمایشگاه خودرو گوانگژو رونمایی کرد. این خودرو که یک شاسی‌بلند بزرگ است و ابعادی نزدیک به لندکروز سری ۳۰۰ دارد، به‌عنوان اولین محصول آی کار با قوای محرکه بردافزا و پرچم‌دار این برند، جایگاه ویژه‌ای دارد. آی کار ۷۲۷ قرار است در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۶ با بازه قیمتی تخمینی ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار یوان (معادل ۲۸ تا ۴۲ هزار دلار) وارد بازار شود. برای مقایسه، قیمت لندکروز ۳۰۰ در بازارهای جهانی از حدود ۶۵ هزار دلار آغاز می‌شود. این رونمایی در گوانگژو در واقع اولین نمایش عمومی ۷۲۷ در چین است در حالی که پیش‌تر در ماه آگوست با برند iCar در



افزایش تنوع در محصولات برند «iCar» چری

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بیمه خودرو باید از هر نظر جامع باشد

از برداشت‌های ناصحیح ارائه کرده‌است؛ به این معنی که سقف تعهد بیمه‌گر صرفاً حد تعهد شرکت بیمه است و مقصر حادثه در صورت لزوم باید مازاد خسارت را جبران کند. «وئوق با اشاره به تجربه عملی شرکت‌های بیمه خاطرنشان کرد: «ترکیب بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه به همراه افزودن پوشش‌های تکمیلی، نقش موثری در کاهش ریسک و هزینه اقتصادی رانندگان دارد. داده‌های آماری نشان می‌دهد رانندگانی که بیمه جامع دارند، حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد هزینه‌های ناشی از تصادف‌های جاده‌ای و برخورد با حیوانات را جبران می‌کنند، در حالی که رانندگانی که فقط بیمه شخص ثالث دارند، بار مالی قابل توجهی را شخصاً تحمل می‌کنند.» او هشدار داد: «آگاهی از محتوای قرارداد بیمه، انتخاب پوشش مناسب و توجه به شرایط قانونی، کلید مدیریت موثر ریسک در حوادث دیه و برخورد با حیوانات است. این اقدامات نه تنها هزینه‌های مالی را کاهش می‌دهد بلکه از بروز اختلافات حقوقی بین بیمه‌گذار و شرکت بیمه جلوگیری کرده و امنیت روانی و اقتصادی رانندگان را افزایش می‌دهد.»

وی در پایان افزود: «سرمایه‌گذاری بر بیمه جامع، به‌ویژه برای خودروهای با ارزش بالا و رانندگان فعال در مسیرهای پرتردد و مناطق حیوان‌خیز، به‌طور مستقیم با کاهش آسیب‌های مالی و اجتماعی رابطه دارد.»

وی افزود: «برخورد با حیوانات در تصادفات، اگرچه از نظر منطق خسارتی مشابه برخورد با اجسام متحرک دارد، معمولاً تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار نمی‌گیرد. برای جبران خسارت‌های مالی خودرو باید بیمه بدنه فعال باشد.»

او گفت: «بیمه بدنه شامل پوشش‌های اصلی و اضافی است که خسارت‌های ناشی از برخورد با اجسام ثابت یا متحرک، سرقت، آتش‌سوزی و سایر خطرات را جبران می‌کند و می‌تواند ظرفیت جبران هزینه‌های ناشی از برخورد با حیوانات را نیز فراهم آورد.»

وئوق تصریح کرد: «اطلاع دقیق از جزئیات قرارداد و محدودیت‌های مکانی و زمانی پوشش، به‌ویژه برای رانندگانی که در مسیرهای روستایی یا مناطق حیوان‌خیز سفر می‌کنند، ضروری است.»

به گفته وی، داده‌های آماری داخلی و بین‌المللی نشان می‌دهد تعداد تصادفات با حیوانات در چند سال اخیر رشد داشته و هزینه جبران خسارت‌های ناشی از آن تا ۲۰ درصد افزایش یافته است، که این امر اهمیت بیمه‌های بدنه و پوشش‌های تکمیلی را برجسته می‌کند.

این کارشناس بیمه در توضیح جزئیات حقوقی افزود: «سقف تعهدات بیمه‌گر در بیمه شخص ثالث بر اساس نرخ دیه تعیین می‌شود و قانون‌گذار اصلاحاتی برای جلوگیری



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

تصادفات رانندگی یکی از عوامل اصلی تحمیل هزینه‌های مالی و جانی به جامعه است. با افزایش سفرهای بین‌شهری و ترافیک جاده‌ای، اهمیت بررسی پوشش بیمه خودرو در مواجهه با ریسک‌های مختلف، به‌ویژه پرداخت دیه و برخورد با حیوانات جاده‌ای بیش از پیش آشکار می‌شود. تحلیل دقیق قوانین و داده‌های اخیر نشان می‌دهد آگاهی از جزئیات بیمه می‌تواند بار اقتصادی و حقوقی این حوادث را به‌طور محسوسی کاهش دهد و رانندگان را در مواجهه با حوادث غیرمترقبه توانمند سازد. علی وئوق، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر تمایز پوشش‌های بیمه اظهار داشت: «بیمه شخص ثالث مسئول پرداخت خسارت‌های بدنی و مالی واردشده به اشخاص ثالث است و میزان تعهدات مالی و جانی آن بر اساس نرخ دیه و سقف‌های قانونی تعیین می‌شود.»

به گفته او، براساس قانون بیمه اجباری خسارت وارد شده به شخص ثالث، خسارت بدنی شامل دیه و هزینه درمان و خسارت مالی به اموال اشخاص ثالث است که بیمه‌گر موظف به پرداخت آن در چارچوب قانون می‌باشد.

چرا افراط و تفریط!؟

و ادامه کار به‌صورت روزمره‌گی و سلیقه‌ای است. شاید به همین دلیل است که کارشناسان اعتقاد دارند:

توسعه از نوع و شکل با پیدار اندرین صنعت ننشسته به بار

مهم‌ترین الزامات توسعه در صنعت خودرو را می‌توان شامل: تولید در مقیاس انبوه، برخورداری از بازار بزرگ داخلی و امکان دستیابی به بازار صادراتی و نیز برخورداری از تکنولوژی پیشرفته و به‌روز آن هم به‌طور مستمر دانست که امکان دسترسی به همه آن‌ها به شرط تدوین استراتژی و راهبرد جامع و اجرای آن با عنایت به توانمندی‌های صنعتی کشور در داخل وجود دارد و تنها کمبود ما در این زمینه اراده لازم برای صرف فعل «خواستن» است.

فرجام سخن این‌که: مسئولان سیاست‌گذار صنعتی ما باید از اتخاذ تصمیمات مبتنی بر افراط و تفریط بپرهیزند؛ به‌ویژه در این زمان حساس که بحث حقوق گمرکی واردات خودرو تا ۴ درصد در مجلس شورای اسلامی مطرح است.

بارها نوشته‌ایم و گفته‌ایم در این گونه موارد باید از تجارب مفید کشورهای دیگر بهره بگیریم و راه درستی را انتخاب و اجرایی کنیم تا الزامات نسرا بیم و نخوانیم:

کره و مالزی و کشور چین

که چون ما بوده‌اند روز نخستین

ز ایران گوی سبقت را ربودند

چه خودروها به ما صادر نمودند

اگر این شیوه‌ها باید ادامه

مدبران را بود این، کارنامه

به‌زودی کشور بحرین و افغان

به‌جای سوئد و ژاپن و آلمان

بیایند در دشان در مان نمایند

ره دشوارشان آسان نمایند



حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

شرایط حاکم بر صنعت خودرو ایران به‌گونه‌ای است که نور رستگاری در ناصیه آن دیده نمی‌شود؛ زیرا از هر طرف محاط در مشکلات بزرگی مانند: تورم بیش از حد نیروی انسانی، عقب‌ماندگی تکنولوژیک و ... است.

در چنین شرایطی مسئولان صنعتی ما به جای اندیشیدن به هدف‌های توسعه و راه‌های رسیدن به آن درباره موضوعاتی فکر می‌کنند که می‌بایست حداقل از ربع قرن پیش به آن می‌پرداختند و حالا دیگر شاید خیلی دیر و بی‌فایده است.

به‌عنوان مثال امروز دیگر تدوین و اجرای طرح‌هایی مانند تولید موتور خودرو با استاندارد «یورو-۵» چندان مفید فایده نیست و تنها نشانگر آن است که ما با توسعه صنعت خودرو جهان فاصله زیاد داریم و فرزند زمان خود نیستیم. به این معنا که صنعت خودرو جهان به دلایل زیست‌محیطی و جلوگیری از نابودی کره زمین تا سال ۲۰۳۰ قرار است تولید انواع خودرو با موتور احتراق داخلی را به شدت کاهش داده و یا آن را به صفر برساند و تمهیدات لازم را هم اندیشیده است.

ولی ما در ایران هنوز نتوانسته‌ایم مساله واردات جهت پاسخگویی به بخشی از نیاز بازار داخلی را حل کنیم! زیرا گاهی مانند اوایل پیروزی انقلاب اسلامی در تعیین تعرفه راه افراط در پیش می‌گیریم و خودرو را به چشم یک کالای لوکس نگاه کرده و برای واردات آن تعرفه شگفتی‌آور تا ۳۰۰ درصد را توصیه و وضع می‌کنیم و زمانی هم راه تفریط را برمی‌گزینیم و آن‌قدر میزان حقوق گمرکی واردات خودرو را کاهش می‌دهیم تا مثلاً به ۴ درصد برسد! و برای هر یک هم استدلال‌های خاصی ارائه می‌دهیم. اگر این گونه افراط و تفریط را بررسی دقیق کنیم به یک دلیل عمده می‌رسیم که همان نداشتن راهبرد و استراتژی جامع و مدون



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

و ماجراجویانه‌تر به خود گرفته است. در حالی که تویوتا در بسیاری از بازارهای جهانی، راوفور را صرفاً با پیش‌ران‌های هیبریدی عرضه می‌کند، خریداران چینی همچنان حق انتخاب دارند. در کنار دو پیش‌ران هیبریدی ۲ لیتری با ۱۹۳ اسب بخار و ۲.۵ لیتری چهارچرخ محرک با ۲۳۶ اسب بخار، یک موتور ۲ لیتری بنزینی خالص تنفس طبیعی با توان ۱۶۹ اسب بخار نیز قابل سفارش است. این یک مزیت بزرگ برای کسانی است که هنوز پیش‌ران‌های سنتی را ترجیح می‌دهند. البته خبری از نسخه پلاگین هیبریدی یا مدل اسپرت GR Sport هم در این بازار نیست. مهم‌ترین برگ برنده دوقلوهای راوفور در چین، قیمت‌گذاری رقابتی آن‌هاست.

پس از معرفی و عرضه نسل جدید تویوتا راوفور در بازارهای جهانی، حالا نوبت به نسخه‌های بازار چین رسیده است. این خودرو برای بازار چین توسط دو جوینت‌ونچر کک تویوتا با نام وایلدلندر و فاو-تویوتا با همان نام اصلی راوفور تولید می‌شود. این نسخه‌ها که در ظاهر تفاوت‌هایی با یکدیگر دارند، با بهره‌مندی از نمایشگر بسیار بزرگ‌تر، امکان سفارش پیش‌ران بنزینی غیرهیبریدی و قیمتی به‌مراتب ارزان‌تر، از نسخه‌های جهانی متمایز می‌شوند. این دو شاسی‌بلند به‌طور ویژه برای پاسخ به سلیقه و نیاز بازار چین طراحی شده‌اند. مدل وایلدلندر ظاهری سادانه‌تر و نزدیک به نسخه بین‌المللی راوفور دارد، در حالی که رافور چینی با الهام از تریه‌های آفرودی مانند وودلند، چهره‌ای خشن‌تر



ارزان‌سازی تویوتا «راوفور» برای بازار چین



سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت و گو با «دنیای خودرو»؛

حقوق گمرکی ۴ درصدی امکان تعدیل قیمت و ارتقای کیفیت خودرو را فراهم می‌کند

اگر دولت با یک نگاه هوشمندانه، تعداد خودروهای وارداتی را به شکل معناداری افزایش دهد، حتی با سود بازرگانی کمتر، مجموع درآمد حاصل می‌تواند بیشتر شود



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو سال‌هاست در گیرنوعی ناترازی مزمن میان عرضه و تقاضاست؛ ناترازی‌ای که خود را در فاصله قابل توجه قیمت کارخانه و بازار، شکل‌گیری تقاضای سرمایه‌ای، کاهش قدرت انتخاب مصرف‌کننده و افزایش ناراضی عمومی نشان داده‌است. در چنین شرایطی، سیاست‌گذاری در حوزه واردات خودرو همواره یکی از بحث‌برانگیزترین ابزارهای تنظیم‌گری بوده‌است؛ ابزاری که هر بار با تغییرات مقرراتی، امید به رقابتی‌تر شدن بازار را زنده کرده اما در مرحله اجرا با موانع متعددی روبه‌رو شده‌است. اکنون مجلس شورای اسلامی با تعیین حقوق گمرکی ۴ درصدی برای واردات خودرو در سال آینده و واگذاری اختیار تعیین سود بازرگانی به دولت، کوشیده است چارچوب تازه‌ای برای مدیریت حقوق ورودی تعریف کند؛ چارچوبی که اگر با سیاست‌گذاری هوشمندانه همراه شود، می‌تواند همزمان دو هدف افزایش عرضه و تعدیل قیمت را دنبال کند. در عین حال، تجربه سال‌های گذشته نشان داده‌است که فاصله میان قانون‌گذاری و اجرا گاه به اندازه‌ای بوده که اثرگذاری تصمیمات تقنینی را با تردید مواجه کرده‌است. از همین رو جهت بررسی ابعاد این تصمیم، سازوکار حقوق ورودی، نقش دولت در تعیین سود بازرگانی، اثر احتمالی

آن بر قیمت و کیفیت خودرو و همچنین چالش‌های اجرایی پیش‌رو با «محمدرستمی»، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، به گفت و گو پرداختیم؛

مجلس شورای اسلامی حقوق گمرکی خودرو ۴ درصدی را برای سال آینده تعیین کرده‌است. لطفاً توضیح دهید این تصمیم در چارچوب حقوق ورودی چه تغییری ایجاد می‌کند و چه اختیاراتی برای دولت در نظر گرفته شده‌است؟

اقدام اخیر مجلس در واقع بازتعریف یکی از اجزای حقوق ورودی خودرو است. همان‌طور که می‌دانید، حقوق ورودی از دو بخش اصلی تشکیل می‌شود: حقوق گمرکی و سود بازرگانی. در مصوبه اخیر، حقوق گمرکی برای خودرو ۴ درصد تعیین شده است. اما سود بازرگانی همچنان در اختیار دولت قرار دارد تا متناسب با شرایط بازار، میزان عرضه داخلی، سطح تقاضا و سیاست‌های کلان اقتصادی درباره آن تصمیم‌گیری کند. به بیان دیگر، مجلس چارچوب پایه را مشخص کرده و ابزار تنظیمی سود بازرگانی را در اختیار دولت گذاشته‌است تا بتواند متناسب با شرایط، آن را کاهش یا افزایش دهد. این انعطاف‌پذیری می‌تواند به دولت کمک کند تا سیاستی متعادل اتخاذ کند؛ به گونه‌ای که هم منافع عمومی تأمین شود و هم بازار از حالت التهاب خارج شود.

با توجه به تجربه سال‌های گذشته، این بر سرش مطرح است که آیا حقوق گمرکی به تنهایی می‌تواند به کاهش

قیمت خودرو در بازار منجر شود یا این موضوع کاملاً به نحوه تعیین سود بازرگانی وابسته است؟

قطعاً نحوه تعیین سود بازرگانی نقش تعیین‌کننده دارد. اگر دولت نگاه صرف‌فرامدی به این موضوع نداشته باشد و بخواهد از این ابزار برای تنظیم بازار استفاده کند، می‌تواند با کاهش سود بازرگانی و افزایش تیراژ واردات، هم درآمد خود را حفظ کند و هم به تعدیل قیمت‌ها کمک کند. فرض کنید واردات محدود و سود بازرگانی بالا باشد؛ در این صورت ممکن است تعداد خودروهای وارداتی پایین بماند و اثر چندانی بر بازار نگذارد. اما اگر دولت با یک نگاه هوشمندانه، تعداد خودروهای وارداتی را به شکل معناداری افزایش دهد، حتی با سود بازرگانی کمتر، مجموع درآمد حاصل می‌تواند بیشتر شود. به عبارت دیگر، افزایش تعداد خودروهای وارداتی می‌تواند کاهش نرخ سود بازرگانی را جبران کند و در عین حال، به افزایش عرضه در بازار منجر شود. در صورت افزایش عرضه، طبیعتاً فشار قیمتی کاهش می‌یابد و فضای رقابتی شکل می‌گیرد. این رقابت هم بر قیمت اثر می‌گذارد و هم بر کیفیت تولیدات داخلی. خودروسازان داخلی در فضای رقابتی ناگزیر خواهند بود برای حفظ سهم بازار، کیفیت را ارتقا دهند و قیمت‌ها را منطقی‌تر تنظیم کنند.

برخی معتقدند مجلس شورای اسلامی در سال‌های اخیر تلاش‌های متعددی برای تسهیل واردات انجام داده، اما در مرحله اجرا یا چالش‌هایی از سوی دولت یا سایر موانع مواجه شده‌است. اگر این بار نیز اجرای مصوبه با

کندی یا مقاومت روبه‌رو شود، مجلس چه واکنشی خواهد داشت؟

واقعیت این است که امروز یکی از مهم‌ترین چالش‌های دولت، موضوع افزایش قیمت خودرو و ناراضی عمومی ناشی از آن است. تقریباً می‌توان گفت هیچ‌یک از ذی‌نفعان اصلی از وضعیت فعلی رضایت ندارند؛ نه مردم، نه تولیدکنندگان و نه حاکمیت. بنابراین حل مسأله خودرو به یک ضرورت تبدیل شده‌است. مصوبه اخیر با هماهنگی‌های لازم انجام شده و انتظار می‌رود در مرحله اجرا نیز همراهی صورت گیرد. اگر اراده‌ای برای اصلاح بازار وجود داشته باشد، ابزار قانونی آن فراهم شده است. به نظر من، با توجه به شرایط فعلی، دولت نیز انگیزه کافی برای اجرای این سیاست دارد؛ چرا که ادامه وضعیت موجود به نفع هیچ‌کس نیست. امیدواریم سال آینده، با اجرای دقیق این برنامه، بازار خودرو به سمت سامان‌یافتگی حرکت کند.

در شرایطی که تقاضای انباشته در بازار خودرو بالاست و بخشی از تقاضایز ماهیت سرمایه‌ای پیدا کرده، آیا صرف افزایش واردات می‌تواند این تقاضا را مدیریت کند یا نیازمند مجموعه‌ای از سیاست‌های مکمل هستنیم؟

بدیهی است که بازار خودرو تنها با یک ابزار اصلاح نمی‌شود. امسا واردات یکی از مهم‌ترین ابزارها برای ایجاد تعادل در بازار است. وقتی عرضه محدود باشد، حتی تقاضای مصرفی نیز به سمت رفتارهای سرمایه‌ای سوق پیدا می‌کند. اگر عرضه به اندازه کافی افزایش یابد و فاصله قیمت کارخانه و بازار کاهش پیدا کند، انگیزه‌های سفته‌بازانه نیز کم‌رنگ‌تر خواهد شد.

البته سیاست‌های مکمل مانند اصلاح نظام قیمت‌گذاری، بهبود بهرهوری در تولید داخلی، شفافیت در فروش و نظارت دقیق بر زنجیره توزیع نیز ضروری است. اما در مجموع، برای تعدیل قیمت و افزایش کیفیت، چارهای جز ایجاد فضای رقابتی وجود ندارد و واردات می‌تواند موتور محرک این رقابت باشد.

به عنوان پرسش پایانی، چه توصیه‌ای به وزیر صمت و خودروسازان در زمینه قیمت‌گذاری و کیفیت محصولات دارید؟

صنعت خودرو سهم قابل توجهی در اقتصاد کشور دارد و یکی از نگاه‌های بزرگ تولیدی محسوب می‌شود. طبیعی است که وزارت صنعت مسئولیت مهمی در این حوزه بر عهده دارد. توصیه ما این است که نگاه بلندمدت و رقابتی بر این صنعت حاکم شود. برای تعدیل قیمت و افزایش کیفیت، باید رقابت را به رسمیت شناخت.

واردات ممکن است خروج ارز به همراه داشته باشد، اما در مقابل می‌تواند رضایت مصرف‌کننده را افزایش دهد و صنعت داخلی را به سمت بهرهوری بیشتر سوق دهد. رضایت مردم باید در کانون تصمیم‌گیری‌ها قرار گیرد. در کنار مصوبه اخیر، پیشنهاد دیگری نیز در حوزه خودرو در حال بررسی است که اگر مورد توجه نمایندگان قرار گیرد، می‌تواند اثرگذاری بیشتری بر بازار داشته باشد. جزئیات این پیشنهاد به زودی مطرح خواهد شد. امیدواریم مجموعه این اقدامات، به اصلاح ساختار بازار خودرو و بازگشت آرامش به یکی از حساس‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور منجر شود.

این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KIA NIRO EV



انحصاری به نام آبی سرس یا خاکستری و اتنا عرضه می‌شود. این رنگ با جزئیات تیره مانند قاب مشکی آینه‌ها، تزئینات کروم دودی و رینگ‌های ۱۹ اینچی تیره تکمیل شده است که در پشت آن‌ها، کالیبرهای ترمز مشکی رنگ برمی‌خیزند. می‌کنند. صندوق عقب برقی نیز یکی دیگر از ویژگی‌های استاندارد این تریه است؛ اما نکته اوج طراحی این نسخه، فضای داخلی آن است. کابین با چرم نایابی اولترامارین پوشیده شده که تضاد رنگی چشمگیری با دوخت‌ها و کمربندهای ایمنی نارنجی رنگ ایجاد می‌کند. پوشش سقف از جبر میکرو فیبر ساخته شده و یک نمایشگر دیجیتال ۱۱.۲۳ اینچی سه‌بعدی پشت فرمان قرار گرفته است.

جنسیس، برند لوکس هیوندای، در نمایشگاه خودروی لس آنجلس از نسخه‌ای جدید و انحصاری برای سدان اسپرت خود با نام G70 پرستیز گرفت. رونمایی کرد. این تریه که منحصر برای بازار آمریکای شمالی طراحی شده، با ترکیبی از رنگ‌های منحصر به فرد، کابین چشم‌نواز و پیشرفته قدرتمند V6 تلاش می‌کند تا رقیب سرسخت بامو سری ۳ را دوباره در کانون توجه قرار دهد. این مدل جدید با هدف ارائه عناصر طراحی جسورانه همراه با تجربه رانندگی سطح بالا به بازار عرضه می‌شود. تمرکز اصلی در این نسخه بر ایجاد تمایز ظاهری و حس لوکس تر بوده است. در بخش پیرونی، G70 پرستیز گرفت با یک رنگ



تیپ باپرستیز از جنسیس «جی ۷۰»

مدیرعامل ایران خودرو در افتتاحیه ممیزی سیستم‌های مدیریتی مطرح کرد؛

پیشبرد پروژه‌های توسعه‌ای در ایران خودرو و صفر شدن تعهدات معوق



ایکوپرس: جلسه افتتاحیه ممیزی مراقبتی سیستم‌های مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی و مدیریت محیط زیست ایران خودرو، در حالی برگزار شد که مدیرعامل این شرکت کاهش قابل توجه تعهدات، تمرکز جدی بر ارتقای کیفیت و پیشبرد پروژه‌های توسعه محصول را از اهم فعالیت‌های سال جاری یاد کرد و گفت: «مسیر جدید شرکت بر کیفیت، توسعه محصول و تبدیل استانداردها به فرهنگ سازمانی» استوار است. در این نشست، عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به شرایط یک سال گذشته گفت: «تقریباً همین ایام سال قبل، مجموع تعهدات ایران خودرو به مشتریان حدود ۲۴۰ هزار دستگاه بود. این عدد اکنون به ۴۷ هزار و ۶۰۰ دستگاه رسیده است.»

وی افزود: «از میان این ۲۴۰ هزار دستگاه، حدود ۳۷ هزار دستگاه موعد تحویل‌شان سررسید شده و در برخی موارد تا سه یا چهار ماه تاخیر ایجاد شده بود.»

پیرمحمدی تاکید کرد: «۳۷ هزار دستگاه تعهد معوق شرکت اکنون به صفر رسیده و حتی در دی و بهمن مواردی وجود داشته که خودروهای موعده بهمن و اسفند، زودتر تحویل شده‌اند.»

او گفت: «ایران خودرو زمانی می‌تواند سر بلند باشد که در کیفیت موفق باشد و این موضوع را به صورت عملی در هیات مدیره پیگیری می‌کنیم.» مدیرعامل ایران خودرو در ادامه به فروش اینترنتی بدون قرعه‌کشی با تحویل یک‌ماهه اشاره کرد و آن را اقدامی در راستای تنظیم بازار دانست.

گواهینامه‌ها زمانی معنا دارند که به فرهنگ کاری تبدیل شوند

او بخش مهمی از سخنانش را به مفهوم «فرهنگ سازمانی» اختصاص داد و گفت: «در یافت گواهینامه‌ها و سرتفیکیت‌ها امر بارزشی است؛ اما زمانی برای ما

معنادار تر می‌شود که عملکرد ما با رضایت مشتریانمان همراه شود. الزامات این گواهینامه‌ها در عمل باید به فرهنگ کاری تبدیل شده باشد. به گفته وی، بسیاری از استانداردها حاصل شناسایی ریسک‌ها یا وقوع حوادث در گذشته‌اند که به مرور به رویه کاری و سپس به استاندارد مدون تبدیل شده‌اند و امروز بهره‌برداری می‌شوند.» مدیرعامل ایران خودرو خاطر نشان کرد: «ما زمانی یک گواهینامه می‌گیریم که آن الزام تبدیل به فرهنگ سازمانی شده باشد.»

پیرمحمدی با تاکید بر این که ایران خودرو با توسعه محصول زنده است، به پروژه‌های در دست اجرا اشاره کرد و گفت: «چند برنامه به صورت هم‌زمان در حال پیشرفت است. از جمله یک محصول جدید در سایت خراسان (سفیر

به روزانه ۲۰۰ دستگاه است.

مدیرعامل ایران خودرو در ادامه به پروژه گیرکس اتوماتیک DCT در شرکت نیرومحر که اشاره کرد و ابراز امیدواری کرد که تسار هیبریدی که خودرویی با مصرف سوخت کمتر از ۵ لیتر در صد کیلومتر است، تا پایان شهر پور سال آینده به تولید انبوه برسد.

مدیرعامل ایران خودرو در بخش دیگری از سخنانش به چالش‌های سال جاری همچون حادثه بندرعباس، جنگ ۱۲ روزه و ناترازی انرژی که تولید را در مقطعی با محدودیت مواجه کرد پرداخت و گفت: «شرکت در تابستان با تولید روزانه حدود ۲۸ مگاوات برق تلاش کرده بخشی از نیاز خود را تأمین کند و هم‌زمان پروژه ۱۰ مگاواتی انرژی خورشیدی را نیز آغاز کرده است تا وابستگی به شبکه برق منطقه‌ای کاهش یابد و تولید پایدار تضمین شود.»

در این نشست همچنین سرژیک صادقی، ممیز ارشد سیستم‌های مدیریت کیفیت، ایمنی و بهداشت شغلی و محیط‌زیست، توضیحاتی درباره روند ممیزی ارائه کرد

نگاه



امیر حسن کاکایی

کارشناس صنعت خودرو

تغییر نرخ ارز عامل افزایش اخیر قیمت خودرو

افزایش رسمی قیمت خودرو اتفاقی بود که از قبل قابل پیش‌بینی بود، هفته گذشته هم اعلام شده بود و فقط زمان اجرای آن کمی جابه‌جا شد. اجرای طرح یکسان سازی تالارهای ارزی در مرکز مبادله سبب شد تا قیمت حواله ارز برای تأمین واردات افزایش یابد، این اقدام سبب افزایش نرخ تأمین کالاهای صنعتی شد زیرا نرخ ارز در تالار اول حدود ۷۰ هزار تومان بود، که به حدود ۱۲۵ تا ۱۳۵ هزار تومان افزایش یافت و به این ترتیب تولیدکنندگان مجبور هستند مواد اولیه را گرانتر از گذشته تهیه کنند. در زمانی که نرخ ارز افزایش می‌یابد، کالای ثابت باید با هزینه‌ای بسیار بالاتر خریداری شود و در این میان کالاهایی که به‌طور مستقیم به ارز وابسته هستند، بیشترین تأثیر را از شرایط جدید می‌پذیرند.

البته خودروسازانی مانند ایران خودرو و سایپا بخشی از قطعات خود را داخلی‌سازی کرده‌اند و میزان داخلی‌سازی آن‌ها معمولاً بین ۴۰ تا ۶۰ درصد است. به همین دلیل، خودروهایی که وابستگی ارزی بیشتری دارند، افزایش قیمت بالاتری را تجربه کرده‌اند و آن‌هایی که داخلی‌سازی بیشتری دارند، کمتر تحت تأثیر قرار گرفته‌اند؛ هرچند برخی اقلام داخلی هم هنوز افزایش قیمت خود را نشان نداده‌اند. نکته مهم این است که حتی مواد اولیه‌ای مثل فولاد که در داخل کشور تولید می‌شود، در بورس کالا بر اساس نرخ ارز رسمی صنعتی قیمت‌گذاری می‌شود بنابراین به محض این که دولت اعلام می‌کند مبنای قیمت‌گذاری ارز به تالار دوم منتقل شده، در همان لحظه قیمت‌ها پشال می‌رود، حتی اگر معامله‌ای در همان لحظه انجام نشود، فردای آن روز معاملات با قیمت جدید صورت می‌گیرد. موضوع مهم دیگری که کمتر به آن توجه می‌شود، هزینه‌های پنهان و ناگهانی است که به خودروسازان تحمیل شده است، امسال به‌ویژه در تخصیص ارز تاخیرهای بسیار طولانی وجود داشت، در برخی موارد تا ۲۵۰ روز این تخصیص‌ها به طول می‌انجامید هرچند این مساله فقط مختص خودروسازان نبود و قطعه‌سازان و سایر صنایع را هم درگیر کرده بود. گمرکات برای جلوگیری از توقف تولید، اجازه می‌دادند تا ۹۰ درصد قطعات به صورت امانی وارد کشور شود و مستقیماً به خط تولید برود. از سویی، تا به امروز، قیمت‌گذاری دستوری در مجموع حدود ۳۰۰ هزار میلیارد تومان زیان رسمی به ایران خودرو و سایپا تحمیل کرده است.

خبر

News

تقویت تیم مدیریتی سایپا در مسیر تأمین پایدار تولید و عبور از چالش‌ها؛

قائم مقام مدیرعامل در امور شرکت‌های تولیدی و تأمین منصوب شد

به گزارش سایپانیوز، به منظور تقویت تیم راهبری و افزایش بهره‌وری، تولید، تأمین و تحویل و همچنین اجرای راهکارهای عملیاتی، چند تغییر و تمیم در ترکیب مدیریت ارشد گروه خودروسازی سایپا انجام شد.

بر این اساس با حکم علی شیخ‌زاده مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، شهرام صالحی که پیش از این مدیرعامل شرکت سازه گستر بود، به عنوان قائم‌مقام مدیرعامل در امور شرکت‌های تولیدی و تأمین گروه خودروسازی سایپا منصوب شد. صالحی با بیش از ۲۸ سال سابقه فعالیت در صنعت خودرو، از مدیران باسابقه و متخصص این حوزه به‌شمار



می‌رود و در زمینه‌های برنامه‌ریزی و استراتژی تأمین و تولید، لجستیک، خدمات پس از فروش و مدیریت زنجیره تأمین سوابق اجرایی گسترده‌ای هم در ایران خودرو و هم در سایپا دارد. همچنین با این انتصاب، محسن دستخوش جوان به عنوان مدیرعامل جدید شرکت سازه گستر معرفی شد. وی پیش از این معاون خرید گروه خودروسازی سایپا بوده و از مدیران دارای تجربه و با سابقه موثر در حوزه‌های تأمین و بازرگانی صنعت خودرو محسوب می‌شود.

لازم به ذکر است که وی در کارنامه خود معاون خرید گروه صنعتی ایران خودرو، مدیرعامل و نایب رئیس هیات مدیره شرکت بازرگانی پترواکسیر کیش وابسته به شرکت بازرگانی پتروشیمی PCC و ... را داشته است.

در ادامه این تغییرات، محمدرضا زندی‌منش، معاون بازرگانی شرکت پارس خودرو نیز به عنوان معاون جدید خرید گروه خودروسازی سایپا منصوب شد. وی نیز از مدیران باسابقه در حوزه بازرگانی و زنجیره تأمین صنعت خودرو به‌شمار می‌رود که سوابق اجرایی قابل توجهی در این حوزه دارد.

همچنین در این مراسم، از زحمات شایسته یوسف طوقانی، مشاور و مدیر حوزه مدیرعامل، تقدیر و محسن صمدی مرزونی مشاور مدیرعامل گروه سایپا در امور دفاتر و شرکت‌های خارجی، به عنوان جایگزین وی معرفی و معارفه شد

اطلاعیه ایران خودرو در خصوص طرح فروش اینترنتی محصولات؛

تداوم ثبت نام متقاضیان جوانی جمعیت و خودروهای فرسوده

فروش اینترنتی ایران خودرو از ساعت ۱۰ صبح امروز از طریق سامانه esale.ikco.ir آغاز شده است، که متقاضیان خرید خودرو در طرح جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده می‌توانند تا ساعت ۲۴ امروز ثبت نام کنند. افرادی که در روش بدون قرعه‌کشی موفق به خرید شده‌اند در فرآیند اولویت‌بندی، شرکت داده نخواهند شد.

شرکت ایران خودرو اعلام کرد ظرفیت سهمیه عادی طرح فروش اینترنتی این شرکت در این مرحله تکمیل شده است. به گفته این شرکت، ثبت نام از سهمیه طرح جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده همچنان تا ساعت ۲۴ امروز ادامه دارد. بر اساس این اطلاعیه، در صورت وجود ظرفیت باقیمانده از طرح‌های فوق، فردا ساعت ۱۰ صبح سایت فروش برای عموم (فارغ از نوع سهمیه) مجدداً باز خواهد شد



زاپاس

Spare Tire



تاکید «لیپ‌موتور» بر گسترش برقی‌های اقتصادی



«شاسی بلند برقی جدید لیپ‌موتور A10 با برد ۵۰۰ کیلومتر و قیمت زیر ۱۵ هزار دلار، رقیبی جدی برای رقبا در بازار چین و حتی اروپا خواهد بود. لیپ‌موتور که تحت حمایت استلانتیس است، در نمایشگاه خودروی گوانگژو از جدیدترین محصول خود، شاسی‌بلند برقی و کوچک A10 رونمایی کرده است. این خودروی برقی با مشخصات فنی قابل توجه از جمله برد حرکتی ۵۰۰ کیلومتر و بهره‌گیری از تراشه قدرتمند اسنپ‌دراگون 8295P، با قیمتی کمتر از ۱۰۰ هزار یوان معادل ۱۴ هزار دلار به بازار عرضه خواهد شد تا مستقیماً به رقابت با محصول پرفروش بی‌وای‌دی یعنی آتو ۲ بپردازد. این کراس‌اوور کوچک قرار است به‌عنوان یک مدل اقتصادی و پیشرفته

ویژه‌ها

مجلس حقوق گمرکی خودرو را ۴ درصد تعیین کرد



نمایندگان در جلسه علنی نوبت عصر روز شنبه قوه مقننه و در جریان بررسی الزامات منابع لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ کل کشور، حقوق گمرکی خودرو را به میزان ۴ درصد تعیین کردند. همچنین نمایندگان میزان تخفیف حقوق ورودی تبدیل پلاک خودروهای مناطق آزاد به پلاک ملی را به میزان ۲۰ درصد مشخص کردند. از سوی دیگر، ابلاغیه گمرک در رابطه با تعیین حقوق ورودی واردات خودروی سواری شخصی ایرانیان مقیم خارج از کشور توسط مدیر کل دفتر واردات گمرک جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد

دیگه چه خبر؟

تصمیم تازه مجلس برای بازار خودرو؛ آیا واردات جان می‌گیرد؟



با توجه به تصویب مجلس و بر اساس بند «ر» تبصره ۱ قانون بودجه ۱۴۰۴ کل کشور، بانک مرکزی مکلف شده است حداقل دو میلیارد یورو از محل منابع پیش‌بینی‌شده در قانون برنامه هفتم پیشرفت یا سایر منابع مورد تایید را برای واردات خودروی سواری نو و کارکرده (حداکثر پنج سال ساخت) اختصاص دهد. نکته مهم در این حکم، الزام به توزیع فصلی ارز است؛ به گونه‌ای که در هر فصل سال، حداقل ۲۰ درصد از این منابع باید تخصیص یابد.

در راستای واگذاری بلوک ۴۲ درصدی سهام نارنجی پوشان جاده مخصوص؛

«سایپا» ۳۳۶ همت ارزش گذاری شد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«ارزش گذاری رسمی سهام گروه خودروسازی سایپا را می‌توان نقطه عطفی در مسیر واگذاری بلوک ۴۲ درصدی این شرکت و انتقال مدیریت آن دانست، اقدامی که علاوه بر انجام یک تکلیف قانونی، پیامدهای مهمی برای شفافیت بازار سرمایه، اعتماد سهامداران و آینده راهبردی این خودروساز به همراه دارد.

در همین رابطه و بر اساس اعلام علیرضا بیاتی معاون اقتصادی سایپا، فرآیند کارشناسی سهام با همکاری مرکز کارشناسان و وکلای قوه قضائیه انجام و ارزش هر سهم ۲۰۷۵ ریال برآورد شده است رقمی که ارزش کل شرکت را به حدود ۳۳۶ هزار میلیارد تومان می‌رساند. تعیین این قیمت پایه، مهم‌ترین پیش‌نیاز ورود رسمی بلوک مدیریتی به تابلو معاملات بورس است و می‌تواند از بروز ابهام، اختلاف و چالش‌های حقوقی در مراحل بعدی جلوگیری کند.

ارزش گذاری مبتنی بر گزارش رسمی کارشناسی، نخستین اثر خود را در ارتقای شفافیت نشان می‌دهد. به شرايطی که بازار سرمایه نسبت به واگذاری‌های بزرگ حساس است، اعلام یک عدد مشخص و مستند، مبنای تصمیم‌گیری خریداران بالقوه و تحلیلگران را روشن می‌کند. این شفافیت می‌تواند به کاهش ریسک ادراک‌شده سرمایه‌گذاران و شکل‌گیری رقابت سالم‌تر در فرآیند عرضه منجر شود.

واگذاری سهام تودلی در چارچوب ماده ۵ قانون برنامه هفتم توسعه، از منظر حاکمیت شرکتی نیز حائز اهمیت است. خروج سهام تودلی

اینفوگرافشی

Infography

رشد در آمد شرکت مهر کام پارس

درآمدی‌ماه

1.158

میلیارد تومان



میزان رشد در آمد ۱۰ ماهه

56

درصد

میزان در آمد

۱۰ ماهه

10.665

میلیارد تومان

شرکت مهر کام پارس در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱۰,۶۶۵ میلیارد تومان در آمد شده است.

زده يك

First gear

درآمد «مرسدس بنز» نصف شد

حاضر جواب: وقتی خبر رسید درآمد مرسدس‌بنز نصف شده، بعضی‌ها در بازار خودروی ما با نگرانی گفتند: «کنند اینجا هم نصف شود؟» البته منظورشان قیمت نبود؛ منظورشان اختلاف قیمت بود! چون در این جا اگر چیزی نصف شود، معمولاً شایعه است نه واقعیت. در اروپا وقتی درآمد خودروساز کم می‌شود، جلسه می‌گذارند، نمودار می‌کشند، تحلیل می‌کنند که چرا تقاضا کم شده، بازار اشباع شده یا فناوری تغییر کرده.



در اولین سوال این است: «طرح فروش فوق‌العاده کی می‌آید؟» اما کاهش درآمد یک خودروساز بزرگ جهانی یعنی صنعت خودرو دیگر آن ماشین چاپ پول سابق نیست. رقابت شدید شده، مقررات محیط‌زیستی سخت‌تر شده، مشتری هم دیگر فقط به ستاره روی کاپوت نگاه نمی‌کند؛ به مصرف سوخت، فناوری، خدمات و حتی نرم‌افزار هم توجه دارد. خلاصه این که دنیا به سمت بهروری می‌رود، ما هم به سمت ثبت‌نام.

۱.۵ میلیون متقاضی در ۴۸ ساعت؛ وقتی شکاف قیمت، بازار خودرو را ملتهب می‌کند

حاضر جواب: در کمتر از دو روز، ۱.۵ میلیون نفر ثبت‌نام کردند. اگر این عدد را به جمعیت بعضی کشورهای اروپایی مقایسه کنیم، می‌شود گفت یک کشور کوچک تصمیم گرفته خودرو بخرد! البته همه این ۱.۵ میلیون نفر نیاز فوری به خودرو نداشتند. بعضی‌ها خودرو دارند، بعضی‌ها دو تا دارند، بعضی‌ها پارکینگ ندارند، اما همه یک چیز دارند: ماشین حساب.



وقتی اختلاف قیمت کارخانه و بازار به حدی می‌رسد که از سود بعضی کسب‌وکارها بیشتر است، طبیعی است که ثبت‌نام تبدیل به یک «رویداد اقتصادی» شود. در چنین شرایطی خودرو دیگر فقط وسیله حمل‌ونقل نیست؛ تبدیل می‌شود به جدول اکسل چهارچرخ. در کشورهای دیگر مردم برای خرید خودرو وام می‌گیرند تا رفت‌وآمدشان راحت‌تر شود. این‌جا بعضی‌ها ثبت‌نام می‌کنند تا بازدهی سرمایه‌شان بهتر شود. تفاوت فرهنگی نیست؛ تفاوت ساختار قیمتی است.

مجوز رشد قیمت خودرو بعد از هیاهوی دو هفته‌ای صادر شد

حاضر جواب: دو هفته بحث، تحلیل، گمانه‌زنی و در نهایت مجوز افزایش قیمت.

بازار خودرو در این دو هفته شبیه مسابقه دوی امدادی بوده؛ هر روز یک خبر را به خبر بعدی می‌داد.

وقتی مجوز صادر شد، بعضی‌ها گفتند «بالاخره تکلیف روشن شد». بعضی دیگر گفتند «حالا دوباره بازار منتظر مرحله بعدی می‌شود».



واقعیت این است که قیمت خودرو در کشور ما بیشتر از این که تابع هزینه تولید باشد، تابع فضای خبری است. یک خبر می‌آید، بازار مکش می‌کند. یک تذکره می‌آید، بازار لیخند می‌زند. یک مجوز صادر می‌شود، بازار حساب می‌کند. اگر روزی برسد که قیمت خودرو آرام و پیش‌بینی‌پذیر باشد، احتمالاً خیلی‌ها دچار دل‌تنگی می‌شوند؛ چون هیجان صبحگاهی‌شان کم می‌شود.

برای چه؟

تعیین تکلیف نوسازی تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌های فرسوده

حاتمی تصریح کرد: «در حال حاضر، اجرای فرایند نوسازی در حوزه تاکسی‌های فرسوده و موتورسیکلت‌ها تکلیف شده که در قالب این طرح، تصمیم داریم به‌صورت نمادین ۲۲ دستگاه تاکسی آماده تحویل را عرضه کنیم. با این اقدام، گام اجرایی طرح به‌طور رسمی آغاز می‌شود و در ادامه مسیر نوسازی، برنامه ویژه‌ای برای کلان‌شهرها در نظر گرفته شده است.»

چرا؟

آمار خودروهای فرسوده

محمدصادق حاتمی افزود: «بر اساس آمار پلیس راهور، نزدیک به ۴۲ میلیون دستگاه ناوگان در حال تردد است که بیش از ۲۲ میلیون آن دستگاه‌های فرسوده هستند. همچنین تعداد ۳۱۳ هزار دستگاه تاکسی درون‌شهری فعال وجود دارد. در مجموع، نزدیک به ۲۲ میلیون دستگاه خودروی فرسوده در کشور شناسایی شده که از این میان، حدود ۲۲۰ هزار دستگاه مربوط به تاکسی‌های درون‌شهری فرسوده است.»

چند تلند؟

اسقاط ۲.۶ میلیون خودروی فرسوده طی ۱۸ سال

مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل ایدرو با تشریح عملکرد طرح اسقاط خودروهای فرسوده اعلام کرد: «از سال ۱۳۸۶ تاکنون حدود دو میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده از رده خارج و جایگزین شده است.» وی همچنین گفت: «در این طرح، به‌طور کلی تولیدکنندگان، واردکنندگان، مراکز اسقاط، صندوق حمایت از صنایع پیشرفته، سهامداران و بانک‌ها به‌عنوان عوامل تأمین مالی ایفای نقش می‌کنند.»



اصلی اینیوس در هامباخ فرانسه، از این تصمیم مصون مانده است. ریشه‌های این بحران فراتر از بخش خودرو سازی است. جیم راتکلیف، میلیاردر و بنیان‌گذار اینیوس، مالک شرکت پتروشیمی عظیم اینیوس هم هست که با بدهی‌های سنگینی نزدیک به ۱۴ میلیارد دلار دست‌وپنجه نرم می‌کند. این مشکلات مالی به بخش خودرو نیز سرایت کرده و اینیوس اتوموتیو در سال گذشته زبانی تقریباً ۴۰۰ میلیون دلاری را به ثبت رسانده است. تعرفه‌های گمرکی در ایالات متحده که بزرگ‌ترین بازار گران‌دیر محسوب می‌شود، ضربه دیگری به فروش این خودرو گران قیمت و خاص وارد کرده است.

آینده شرکت بریتانیایی اینیوس، سازنده شاسی‌بلند آفرودی گران‌دیر با زبان‌های مالی سنگین و تعدیل نیروی گسترده در هاله‌ای از ابهام قرار گرفته است. اینیوس، خودروساز بریتانیایی که با شاسی‌بلند جان سخت گران‌دیر رویای آفرود به‌سیک کلاسیک را زنده کرده بود، با چالشی جدی روبه‌رو شده است. این شرکت اعلام کرده که قصد دارد چند صد نفر از کارکنان خود را تعدیل کند؛ خبری که با توجه به مجموع یک‌هزار و ۷۰۰ نفری کارکنان اینیوس، نشان از یک بحران عمیق دارد. به گزارش «گاردین» این تعدیل نیرو عمدتاً شامل کارکنان فنی در شعب مختلف این شرکت در سراسر اروپا و بریتانیا می‌شود و به‌نظر می‌رسد کارخانه



شاسی‌بلند ساز بریتانیایی در یک قدمی ورشکستگی

شاسی‌بلند «شیائومی» پیش از رونمایی در آمریکا دیده شد



حضور غیرمنتظره خودرو برقی شیائومی در آمریکا، توجه رسانه‌ها را به خود جلب کرده و پرسش‌هایی درباره آینده خودروسازی این برند مطرح شده است. رویت شاسی‌بلند برقی شیائومی YU7 در یکی از بزرگراه‌های آمریکا، توجه رسانه‌ها و کاربران شبکه‌های اجتماعی را به خود جلب کرد. این خودرو با پلاک تولیدکننده ایالت ایلینوی در بزرگراه Interstate 5 دیده شد و همین موضوع به گمانه‌زنی‌هایی درباره برنامه‌های بین‌المللی شیائومی دامن زد. لی جون، مدیرعامل شیائومی پس از انتشار تصاویر اعلام کرد که این شرکت فعلاً قصد ورود به بازار خودرو آمریکا را ندارد. به گفته او، خودرو مشاهده‌شده را احتمالاً

یکی از شرکت‌های فعال در صنعت خودرو یا تامین‌کنندگان آمریکایی برای بررسی و مقایسه فنی خریداری کرده است. به‌نوشته iThome، پلاک نصب‌شده روی YU7 پیش‌تر روی خودروهای آزمایشی شرکت ریویان نیز دیده شده است. از آن‌جا که خرید محصولات رقبا برای تست و ارزیابی در صنعت خودرو امری رایج محسوب می‌شود، حضور این خودرو در آمریکا الزام‌ناشانه ورود رسمی شیائومی به این بازار نیست. YU7 نخستین شاسی‌بلند و دومین محصول تولیدی شیائومی پس از سدان برقی SU7 به‌شمار می‌رود.

۱۰۰ هزار فرصت شغلی جدید ایجاد شد؛

سرمایه‌گذاری چشمگیر خودروسازی ژاپن در پاکستان

گذار هوشمندانه به سمت هیبرید

یکی از محورهای اصلی این سرمایه‌گذاری، انتقال تکنولوژی خودروهای هیبریدی به پاکستان است. با توجه به زیرساخت‌های ضعیف برق در پاکستان و قیمت بالای بنزین، خودروهای تمام‌الکتریکی (EV) هنوز گزینه‌ای عمومی محسوب نمی‌شوند. ژاپن با درک دقیق این واقعیت، «تکنولوژی هیبرید» را به‌عنوان راهکار میانه برگزیده است. این حرکت هوشمندانه، نه تنها به پاکستان در کاهش تراز منفی واردات سوخت کمک خواهد کرد، بلکه ژاپن را به‌عنوان شریک راهبردی در مسیر «کربن‌زدایی» پاکستان معرفی می‌کند.

سلاحی در برابر نوسانات ارزی

بخش بزرگی از این سرمایه‌گذاری صرف «داخلی‌سازی» (Localization) قطعات کلیدی می‌شود. این استراتژی، پاشنه آشیل صنعت خودرو پاکستان، یعنی وابستگی شدید به واردات قطعات (CKD) را هدف قرار داده است. با داخلی‌سازی قطعات، خودروسازان ژاپنی می‌توانند قیمت نهایی محصول را در برابر سقوط ارزش روپیه پاکستان بیمه کنند. این اقدام، علاوه بر ایجاد اشتغال گسترده، زنجیره تامین محلی را تقویت کرده و پاکستان را به یک پایگاه بالقوه برای صادرات قطعات در منطقه تبدیل می‌کند.

پاکستان؛ دروازه‌ای به بازارهای نوظهور

نگاه ژاپن به پاکستان، فراتر از مرزهای این کشور است. جمعیت جوان و نرخ پایین مالکیت خودرو در پاکستان، پتانسیلی انفجاری برای دهه آینده ایجاد کرده است. ژاپن با تثبیت جایگاه خود در این مقطع حساس، دروازه در حال خریدن سهم آینده بازاری است که می‌تواند مرکز ثقل خودرویی در جنوب آسیا باشد. سرمایه‌گذاری ژاپن در پاکستان نشان داد که در استراتژی‌های کلان صنعتی، «تاب‌آوری» و «آینده‌نگری» بر سودآوری سریع ارجحیت دارد. ژاپنی‌ها با پذیرش ریسک‌های اقتصادی پاکستان، در حال بازسازی «زنجیره ارزش» خود در منطقه‌ای هستند که چین سودای تسخیر آن را دارد. موفقیت این سرمایه‌گذاری نه تنها آینده صنعت خودرو پاکستان را تغییر می‌دهد، بلکه مدلی برای حضور خودروسازان جهان در بازارهای پریسک‌اما پرتپاسیل خواهد بود.



پاکستان، در حالی که این کشور با چالش‌های بزرگ اقتصادی و نوسانات ارزی روبه‌رو است، حاوی پیامی روشن به بازارهای جهانی است: ژاپن قصد ندارد پیشگام بودن خود در بازارهای در حال توسعه را فدای عدم قطعیت‌های کوتاه‌مدت کند. حضور غول‌هایی نظیر تویوتا، سوزوکی و هوندا در پاکستان، صرفاً یک حضور تجاری نیست؛ بلکه یک نفوذ سیستماتیک است که اکنون با تزریق سرمایه جدید، وارد فاز «تکنولوژیک» می‌شود.

سد دفاعی در برابر پیشروی اژدهای چینی

پاکستان یکی از مهم‌ترین میدان‌های نبرد در رقابت صنعتی میان ژاپن و چین است. با پیشروی پروژه «یک کمربند، یک جاده» (OBOR) و حضور پررنگ خودروسازان چینی نظیر ام‌جی، چانگان و چری در بازار پاکستان، ژاپنی‌ها با خطر جدی از دست دادن سهم بازار روبه‌رو شدند. سرمایه‌گذاری جدید تویوتا و سوزوکی برای بومی‌سازی قطعات و راه‌اندازی خطوط تولید خودروهای هیبریدی، پاسخی مستقیم به مدل‌های اقتصادی و پرزرق‌وبرق چینی است. ژاپن با تکیه بر «اعتبار برند» و «خدمات پس از فروش گسترده»، در تلاش است با کاهش هزینه‌های تمام‌شده از طریق تولید داخلی، رقابت‌پذیری خود را حفظ کند.

مسیری که صنعت خودرو پاکستان را به تدریج جهانی نزدیک‌تر می‌کند. ۱۰ فوریه ۲۰۲۶ (بهمن، سمنبار) تجاری ژاپن-پاکستان در اسلام‌آباد برگزار شد. در آن رویداد، مقام‌های دولتی و نمایندگان بخش خصوصی دو کشور درباره گسترش همکاری‌های صنعتی گفت‌وگو کردند. سفیر ژاپن اعلام کرد شرکت‌های خودروسازی این کشور تاکنون بیش از ۱۰۰ هزار فرصت شغلی در پاکستان ایجاد کرده‌اند و با داخلی‌سازی بیش از ۶۰ درصد قطعات، شبکه تامین محلی شکل داده‌اند. به گفته او، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید با هدف رشد صنعتی و کاهش اثرات زیست‌محیطی ادامه دارد. در بخش تخصصی این نشست، تمرکز بر صنعت خودرو بود. شرکت‌های ژاپنی و تامین‌کنندگان پاکستانی درباره تولید انبوه پایدار، ارتقای کیفیت و آموزش نیروی انسانی بر پایه الگوهایی مانند کایزن و 5S تبادل نظر کردند. توسعه تامین‌کنندگان محلی، ترویج خودروهای هیبریدی، سرمایه‌گذاری در سوخت بیوگاز و ارتقای استانداردهای ایمنی نیز از محورهای اصلی بحث بود.

دلایل قمار ژاپنی‌ها در خطوط تولید پاکستان

سرمایه‌گذاری جدید و گسترده ژاپن در صنعت خودرو



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در جغرافیای پیچیده و پُر تلاطم صنعت خودرو جهان، برخی مناطق حکم «قلعه‌های استراتژیک» را دارند؛ سرزمین‌هایی که تصاحب خیابان‌هایشان، نه تنها یک پیروزی تجاری، بلکه نمادی از نفوذ تکنولوژیک و قدرت‌نمایی در برابر رقبای دیرینه است. در حالی که بازارهای اشباع‌شده غرب درگیر گذار کند به انرژی‌های نو شده‌اند، نگاه‌ها به سمت جنوب آسیا و مرزهای همسایه دوخته شده است؛ جایی که یک «غول بی‌صدا» با میراثی از مهندسی دقیق، تصمیم گرفته است تا ورق بازی را در یکی از پُرچالش‌ترین اما پُر پتانسیل‌ترین بازارهای منطقه برگرداند. تصور کنید در میانه توفان‌های اقتصادی و نوسانات بی‌پایان ارزی که هر سرمایه‌گذار محتاطی را به عقب‌نشینی وادار می‌کند، یک استراتژی جسورانه با تمرکز بر «بومی‌سازی» و تزریق «ژن تکنولوژی‌های میانه»، در حال نضج گرفتن است. این حرکت، تنها یک توافق مالی ساده برای گسترش چند ابزار مونتاز نیست؛ بلکه پاسخی مقتدرانه به پیشروی‌های رقیبی است که با اژدهای آتشین خود، سودای تسخیر تمام جاده‌های نوظهور را در سر دارد. پرسش اصلی این جاست: چرا صبوری سنتی این بازیگر کهنه کار، ناگهان جای خود را به یک هجوم سرمایه‌گذاری در قلب بحران داده است و این گذار، چگونه قرار است تعریف ما از «حیات صنعتی» را در یک جغرافیای مشترک تغییر دهد؟ در ادامه، ابعاد این قمار استراتژیک را در شریانی کالبدشکافی می‌کنیم که آینده حمل‌ونقل منطقه به آن گره خورده است. ژاپن در حال تقویت سرمایه‌گذاری خود در صنعت خودرو پاکستان است؛ اقدامی که می‌تواند بیش از ۱۰۰ هزار شغل جدید ایجاد کند، سهم داخلی‌سازی قطعات را به بیش از ۶۰ درصد برساند و زنجیره تامین محلی را تقویت کند.

استراتژی «دفاع از قلمرو»

تمرکز این همکاری بر به‌کارگیری روش‌های نوین تولید و توسعه فناوری خودروهای هیبریدی و سبز قرار دارد؛

رقیب اصلی لندکروز در «بی‌وای‌دی»

بی‌وای‌دی گریت‌تانگ به‌عنوان شاسی‌بلند پرچم‌دار این برند طراحی شده و ویژگی‌هایی دارد که آن را به رقیب قدرتمند لندکروز تبدیل می‌کند. خودرو جدید بی‌وای‌دی با نسام «گریت‌تانگ» به‌عنوان پرچم‌دار جدید این برند چینی وارد بازار خواهد شد. این مدل در رقابت مستقیم با شاسی‌بلندهای لوکس همچون لندکروز ۳۰۰ قرار دارد. BYD که به دلیل تولید خودروهای مقرون‌به‌صرفه و با کیفیت شناخته می‌شود، حالا در تلاش است تا با معرفی مدل‌های لوکس خود، پایگاه بازار خود را گسترش دهد. به‌نوشته AutoBlog، گریت‌تانگ در کلاس خودروهای فول‌سایز قرار دارد و طول آن حدود ۵٫۲ متر است. این شاسی‌بلند با وزن ۳۲۵۰ کیلوگرم از ساختار مستحکم و



ابعاد بزرگی بهره می‌برد که آن را به رقیبی جدی برای لندکروز تبدیل می‌کند. از طرفی طراحی مدرن این خودرو با حفظ هویت برند، بسیار چشم‌نواز و جذاب به‌نظر می‌رسد. BYD برای تامین قدرت گریت‌تانگ دو گزینه موتور در نظر گرفته است: یک مدل با موتور ۴۰۰ اسب‌بخار و سیستم محرک عقب و یک مدل برقی با توان ۴۹۶ اسب‌بخار. همچنین نسخه دو موتوره خودرو با قدرت ترکیبی ۷۸۴ اسب‌بخار عرضه خواهد شد. این خودرو به فناوری شارژ سریع ۱۰۰۰ کیلوواتی مجهز است که یکی از ویژگی‌های مهم آن محسوب می‌شود. گریت‌تانگ زبان طراحی جدیدی را معرفی می‌کند که ظاهری مدرن و ساده‌تر نسبت به مدل‌های قبلی دارد. جلوپنجره خودرو بسته شده است و فقط لوگوی روی آن (Tang) به چشم می‌خورد. طراحی عمودی ورودی‌های هوا و دستگیره‌های در نیمه‌مخفی از دیگر مشخصات آن هستند که زیبایی و کارایی را در کنار هم ارائه می‌دهند. در مجموع، گریت‌تانگ نه تنها با ویژگی‌های فنی برجسته خود، بلکه با طراحی مدرن و به‌روز می‌تواند نظر علاقه‌مندان به خودروهای لوکس را به خود جلب کند و وارد رقابت با برندهای معروف جهانی مانند تویوتا لندکروز شود.



تحول در «Atto 3 Evo» از بخش طراحی شروع می‌شود

کراس‌اوور برقی جدید BYD Atto 3 Evo به‌زودی روانه بازارهای جهانی عرضه خواهد شد. این مدل با استفاده از سیستم ولتاژ 800V و باتری بزرگ‌تر 74.88 کیلووات-ساعتی، توانایی شارژ سریع از ۱۰ تا ۸۰ درصد در مدت ۲۵ دقیقه را دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن در نسخه RWD حدود 5.5 ثانیه و در نسخه چهارچرخ‌محرک (4WD) حدود 3.9 ثانیه است. نسخه پایه Atto 3 Evo با موتور الکتریکی در محور عقب به‌قدرت ۲۳۰ کیلووات (۳۰۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر می‌رسد. این مقدار قدرت ۱۰۷ اسب‌بخار بیشتر از مدل فعلی Atto 3 است. علاوه بر این، موتور از محور جلو به‌محور عقب منتقل و باعث افزایش کارایی و پایداری خودرو شده است. به‌نوشته CarNewsChina، نسخه چهارچرخ‌محرک

کراس‌اوور برقی جدید BYD Atto 3 Evo به‌زودی روانه بازارهای جهانی عرضه خواهد شد. این مدل با استفاده از سیستم ولتاژ 800V و باتری بزرگ‌تر 74.88 کیلووات-ساعتی، توانایی شارژ سریع از ۱۰ تا ۸۰ درصد در مدت ۲۵ دقیقه را دارد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن در نسخه RWD حدود 5.5 ثانیه و در نسخه چهارچرخ‌محرک (4WD) حدود 3.9 ثانیه است. نسخه پایه Atto 3 Evo با موتور الکتریکی در محور عقب به‌قدرت ۲۳۰ کیلووات (۳۰۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر می‌رسد. این مقدار قدرت ۱۰۷ اسب‌بخار بیشتر از مدل فعلی Atto 3 است. علاوه بر این، موتور از محور جلو به‌محور عقب منتقل و باعث افزایش کارایی و پایداری خودرو شده است. به‌نوشته CarNewsChina، نسخه چهارچرخ‌محرک



کاربرد سازی بنز «E53» در بسته ۷۰۰ براپوس



«براپوس با معرفی پکیج ۷۰۰، مرسدس AMG E53 هیبریدی را به یک هیولای ۷۰۰ اسببخاری تبدیل کرده که حتی E63 افسانه‌ای را به چالش می‌کشد. در حالی که مرسدس AMG هنوز نسخه جدید E63 را معرفی نکرده، براپوس وارد میدان شده و با رونمایی از مدل جدید ۷۰۰، خلأ یک سدان فوق‌سریع را به بهترین شکل ممکن پر کرده است. این هیولای جدید که بر پایه آخرین نسل مرسدس AMG E53 ساخته شده، با قدرت خیره‌کننده ۷۰۰ اسببخار و شتابی دیوانه‌وار، حتی بامو M5 را هم تهدید خواهد کرد. برای ارائه چنین قدرتی، براپوس یک مازول از تقاء پر فورمنس به نام B53-700 را تدارک دیده که بدون نیاز به تغییر خاصی روی موتور نصب می‌شود

و خروجی بیش‌ازانه هیبریدی ۲ لیتری ۶ سیلندر خطی E53 را به ۷۰۰ اسببخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رساند. نتیجه این تقویت موتور، رسیدن از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها ظرف ۲.۶ ثانیه برای مدل سدان و ۲.۷ ثانیه برای مدل استیشن است. برای درک بهتر این جهش، کافی است نگاهی به اعداد وارقام مدل استاندارد مرسدس E53 داشته باشیم. این خودرو در حالت استاندارد ۵۸۵ اسببخار قدرت و ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور دارد که در حالت ریس استارت به ۶۱۲ اسببخار می‌رسد و شتاب صفر تا صد ۲.۸ ثانیه‌ای را فراهم می‌کند. براپوس اما با مهندسی خود، این سدان قدرتمند را به قلمرو سوپراسپرت‌ها وارد کرده است.

خودروهایی با ارزش بیش از ۷،۵ میلیارد تومان یک درصد مالیات خواهند داشت؛

دریافت مالیات از لوکس‌سواران در سال آینده



نمایندگان خانه ملت روز گذشته در جلسه صحن علنی میزان مالیات بر خودروهای لوکس را تعیین کردند. بر

این اساس خودروهایی که مازاد بر ۷،۵ میلیارد تومان ارزش دارند، یک درصد بر میزان مازاد، مالیات خواهند داشت. این مصوبه در ادامه بررسی منابع لایحه بودجه ۱۴۰۵ بوده است.

مالیات بر خودروهای لوکس از سال ۱۴۰۰ کلید خورد. در سال شروع این قانون خودروهای لوکس به محصولاتی اطلاق می‌شد که بالای یک میلیارد تومان قیمت داشتند. همین تعریف در سال ۱۴۰۱ نیز برقرار ماند؛ اما در سال بعد از آن تعریف از خودروهای لوکس تغییر کرده به‌طوری که به محصولاتی که ارزش آن‌ها در بازار به بالای ۳ میلیارد تومان می‌رسید، برچسب لوکس زده می‌شد. در سال ۱۴۰۳ این رقم به ۳،۵ میلیارد تومان رسید. در سال جاری نیز مالیات لوکس‌سواران از دارندگان خودروهایی که ارزش آن‌ها بیش از ۵ میلیارد تومان بود، اخذ می‌شد. حالا طبق مصوبه مجلس قرار است کف ارزش خودرو برای دریافت مالیات ۷،۵ میلیارد تومان باشد. نکته قابل توجه این که مالیات از مازاد ارزش خودرو نسبت به کف اعلامی اخذ می‌شود. برای مثال اگر خودرویی در بازار به بهای ۱۰ میلیارد تومان خرید و فروش شود، ارزش آن ۲،۵ میلیارد تومان بیشتر از کف اعلامی است؛ بنابراین یک درصد از این مازاد یعنی ۲۵ میلیون تومان میزان مالیات بر خودروهای لوکس این محصول خواهد بود.

این میزان مالیات برای لوکس‌سواران در حالی مقرر شده که دولت در لایحه بودجه خود که در دی‌ماه به مجلس تحویل داد، اقدام به حذف «مالیات بر خودروهای گران قیمت» از فهرست درآمدهای مالیاتی خود کرده بود.

در جدول درآمدهای دولت در لایحه بودجه، درآمد پیش‌بینی‌شده از محل این شکل از مالیات به صفر رسیده بود؛ اما نمایندگان مجلس در کمیسیون تلفیق، مالیات لوکس‌سواران را بازگرداندند و حالا مصوبه کمیسیون تلفیق در صحن علنی نیز به تصویب رسیده است.

مالیات بر خودروهای لوکس در حالی همچنان در سال آینده نیز اعمال خواهد شد که ابهاماتی در تعریف آن در میان است. برای مثال تعریف خودرو لوکس بر اساس این قانون بر مبنای ارزش آن در بازار است؛ اما با توجه به تورم عمومی حاکم بر اقتصاد کلان کشور و افت روزانه ارزش پول ملی احتمالاً خودروهای زیادی که امروز در تعریف لوکس جای نمی‌گیرند تا انتهای سال ۱۴۰۵ جزو خودروهایی که باید این شکل از مالیات را پرداخت کنند، قرار خواهند گرفت.

این در صورتی است که اساساً در کشورهای توسعه‌یافته مالیات‌ستانی از خودرو براساس قیمت آن صورت نمی‌گیرد (حتی در شرایطی که ثبات قیمت‌ها در این

کشورها بیشتر از ایران است). بررسی‌ها نشان می‌دهد در این کشورها مالیات‌ستانی بر سه محور خرید، سوخت و مالکیت خودرو بنا شده است. بدین معنا که دولت‌ها در وهله اول از مالکان خودرو

مالیات بر خرید و ثبت‌نام خودرو را وصول می‌کنند. مالیاتی که اگر در کشور مادر دستور کار قرار بگیرد می‌تواند تا حدود زیادی از واسطه‌گری و دلالتی جلوگیری کند. در وهله بعد مالیات بر مالکیت خودرو است که بر پایه میزان انتشار CO2، ظرفیت موتور و نوع سوخت استوار است. در نهایت نیز دریافت مالیات از مصرف سوخت صورت می‌گیرد که بسیاری از کشورها این نوع مالیات را در دستور کار دارند.

بدین ترتیب کارشناسان تأکید دارند که بهتر است دولت در اخذ مالیات از خودرو و تأمل بیشتری کند؛ چرا که صرف گرفتن مالیات از خودروهای لوکس نمی‌تواند راه‌حل مناسبی برای مصرف سوخت، ترافیک و دلالتی بازار خودرو باشد.

رشد بهای چشمگیر مونتازی‌ها و وارداتی‌ها خودروهای مونتازی رشد بهای چشمگیر ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۱ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ووی یافری (۲۰۲۵) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۹ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان آلتیما (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

در بازدید مدیران ارشد بانک صنعت و معدن از شرکت «زامیاد» مطرح شد؛

حمایت از خودروسازان با سابقه در اولویت بانک صنعت و معدن است

افزوده شده است. وی با بیان این که حدود ۷۵ درصد ناوگان حمل‌ونقل باری سبک کشور در اختیار محصولات زامیاد است، خاطرنشان کرد: «این خودروها نقش راهبردی در بخش‌هایی همچون کشاورزی، دامداری، خدمات شهری و روستایی ایفا می‌کنند و سهم مهمی در پشتیبانی از زنجیره تأمین کشور دارند.» مدیرعامل زامیاد همچنین با اشاره به تمرکز این شرکت بر توسعه خودروهای دوگانه‌سوز گفت: «در حال حاضر بیش از ۵۰ درصد محصولات زامیاد به‌صورت موضوع در کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های بهره‌برداری موثر است.» گل محمدی از برنامه‌های توسعه‌ای این شرکت نیز خبر داد و افزود: «عرضه محصولاتی نظیر پیکاپ هانت‌ر پلاس، کامیونت دوکابین پادرا پلاس، اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری و همچنین پروژه Z25 صحرا با موتور و گیربکس جدید، با هدف پاسخ‌گویی به نیاز بازار و مشارکت فعال در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور در دستور کار قرار دارد.»



«به گزارش «سایپانیوز» سعید توتونچی، عضو هیأت‌مدیره بانک صنعت و معدن در این بازدید با تأکید بر نقش این بانک در پشتیبانی از صنایع تولیدی کشور اظهار کرد: «بانک صنعت و معدن به‌عنوان یک بانک تخصصی زیرمجموعه وزارت صنعت، معدن و تجارت، حمایت از خودروسازان با سابقه‌ای همچون زامیاد را در چارچوب مأموریت‌های توسعه‌ای خود دنبال می‌کند؛ شرکت‌هایی که سهم قابل‌توجهی در توسعه حمل‌ونقل تجاری کشور دارند.»

وی با اشاره به ضرورت تنوع‌بخشی به سبد محصولات خودروسازان افزود: «عبور از ساختار تک‌محصولی، راهکاری کلیدی برای مواجهه با چالش‌هایی نظیر تغییر استانداردها، الزامات زیست‌محیطی و به‌روزرسانی پلتفرم‌های تولید است و زامیاد در این زمینه اقدامات موثری انجام داده است.» در ادامه، داریوش گل‌محمدی مدیرعامل شرکت زامیاد با اشاره به تازه‌ترین محصول این شرکت تصریح کرد: کامیونت زامیاد EX با رعایت کامل استانداردهای ۸۵ گانه و با حفظ قابلیت‌های تجاری مورد انتظار مشتریان، به سبد محصولات شرکت



صوتی ۲۳ بلندگوی Mark Levinson و نورپردازی داخلی، حس لوکس مدرن را تقویت می‌کند. در بخش فنی، LS500 FSPORT به موتور ۳.۴ لیتری V6 تونین توربو مجهز است که ۴۱۶ اسب‌بخار قدرت و ۵۷۳ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. ایسن نیرو از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به محور عقب یا هر چهار چرخ منتقل می‌شود. سیستم تعلیق مولتی‌لینک، فرمان‌پذیری تطبیقی و حالت‌های رانندگی اسپرت، پویایی حرکتی را بهبود می‌دهند. قیمت پایه نسخه FSPORT در بازار آمریکا حدود ۸۸ هزار دلار آغاز می‌شود و با آپشن‌ها افزایش می‌یابد.

نسخه FSPORT از سدان پرچم‌دار Lexus در سال ۲۰۲۵ با تمرکز بر ترکیب لوکس‌گرایی سنتی و شخصیت اسپرت توسعه یافته است. در نمای خارجی، جلوپنجره دوکی‌شکل اختصاصی FSPORT با مش تیره، سپرهای بازطراحی‌شده و رینگ‌های ۲۰ اینچی آلایژی، چهره‌ای تهاجمی‌تر نسبت به نسخه‌های استاندارد ایجاد می‌کند. خطوط کشیده بدنه، چراغ‌های LED باریک و فرم فست‌بک‌گونه سقف، هویت پرچم‌دار این سدان را حفظ کرده‌اند. در کابین، ترم‌های آلومینیومی Naguri و صندلی‌های اسپرت با حمایت جانبی بیشتر، فضای داخلی را متمایز می‌سازند. همچنین نمایشگر ۱۲.۳ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی، سیستم



لکسوس «LS500»؛
خاص‌ترین سدان لوکس

«CX-5» جدید؛ سامورایی خفته در هیجان!

آیا کراس‌اوور «مزدا» قابلیت آفرودی دارد؟



قلب تپنده سامورایی جسور مزدا



کمپانی مزدا در نسل سوم CX-5 موسوم به KI دیگر از موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس طبیعی اسکای-اکتیو جی بهره نگرفته، بلکه از دو پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی ۲.۵ لیتری اتمسفریک (اسکای-اکتیو-جی) و پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی تنفس طبیعی ۲.۵ لیتری هیبریدی استفاده کرده است. در نسخه بنزینی موتور ۴ سیلندر ۱.۶ سوپاپ ۲.۵ لیتری اسکای-اکتیو-جی به لطف تکنولوژی پاشش سوخت مستقیم و تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ و طراحی بهینه‌سازی شده محفظه احتراق و نسبت تراکم ۱۱.۵ به یک می‌تواند حداکثر ۱۸۷ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. در نسخه هیبریدی به لطف ساختار هیبریدی متوسط MHEV با فناوری ۲۴ ولت و موتور بنزینی اسکای-اکتیو-جی می‌تواند حداکثر ۲۵۵ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. هر دو پیش‌رانه با گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک اسکای-اکتیو-درایو Skyactive-Drive کوپل شده‌اند تا قدرت را به چهار چرخ منتقل کنند. در حقیقت سامانه AWD نسل جدید مزدا یعنی i-Activ به پاسخ‌دهی بهینه‌شده و توزیع هوشمند گشتاور را با حالت‌های رانندگی مختلف انجام می‌دهد. حالت‌های رانندگی یا مد رانندگی در مزدا CX-5 نسل سوم موسوم به Mi-Drive بوده که در نسخه بنزینی چهار حالت نرمال، اسپرت، اسپرت پلاس و آفرود را دارد و در نسخه هیبریدی از پنج حالت نرمال، اسپرت، اسپرت پلاس، آفرود و هیبریدی بهره می‌برد.

سواری و عملکرد هندلینگ



مهندسان کمپانی مزدا برای CX-5 نسل سوم در محور جلو از ساختار مک‌فرسون استرات با طبق‌های نسل جدید بهره گرفته‌اند و در محور عقب نیز سیستم مولتی‌لینک مستقل به کار رفته تا سواری با کیفیتی را در اختیار سرنشینان بگذارد. ناگفته نماند که تایرهای ۲۲۵/۵۵ رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در ارتقای کیفیت سواری نقش چشمگیری دارد. چراکه این نوع ساختار سیستم تعلیق و سازه تایر به جذب ضربات بهتر و کاهش ارتعاشات در کابین کمک بسزایی می‌کند. از سوی دیگر به لطف توزیع وزن مناسب یعنی ۵۲ به ۴۸ و استفاده از فرمان مکاترونیک و فناوری‌های دینامیکی G-Vectoring Control Plus عملکرد خودرو از نظر هندلینگ بی‌نظیر بوده و فرمان‌پذیری کاملاً مطمئنی دارد. این ساختار کنترل بدنه دقیق‌تر در پیچ‌ها، توزیع وزن بهینه‌تر، دیفرانسیل الکترونیک مبتنی بر ترمز با کمک‌فترهای جدید، فرمان‌پذیری دقیق‌تر و سواری نرم با پایداری بالاتر سرعت را به ارمغان آورده است. سیستم ترمز در هر چهار چرخ دیسکی خنک‌شونده بوده که با سیستم‌های ABS، EBD، ESC، TCS و کمکی ترمز عملکرد بی‌نظیری دارد.

تجربه رانندگی با کراس‌اوور کامپکت مزدا



CX-5 جدید همچنان یکی از لذت‌بخش‌ترین کراس‌اوورهای کامپکت برای رانندگی محسوب می‌شود. بر این اساس ویژگی‌هایی مانند فرمان‌پذیری تیز و دقیق، هندلینگ اسپرت، سواری نرم در مسیرهای شهری، پایداری بالا در بزرگراه و تمرکز ویژه بر «ارتباط راننده و خودرو» سبب شده است مزدا CX-5 نسل سوم به یکی از بهترین انتخاب‌ها در بازار جهانی بدل شود. ناگفته نماند که نسل سوم این خودرو در سازمان یورونکپ به بالاترین سطح ایمنی دست یافته است. به عبارت دیگر کسب ۵ ستاره در خشان ایمنی و امتیاز ۹۰ از ۱۰۰ در ایمنی سرنشینان بزرگسال، امتیاز ۸۹ از ۱۰۰ در ایمنی کودک، امتیاز ۹۳ از ۱۰۰ در ایمنی عابر پیاده و کمکی ایمنی ۸۳ از ۱۰۰ منجر به برتری CX-5 شده است.

بر اساس اعلام رسمی مزدا، قیمت این مدل که از سال آینده روانه بازار می‌شود، در نسخه پایه از ۲۹ هزار و ۹۹۰ دلار آغاز می‌شود و در تیپ پریمیوم پلاس به ۳۸ هزار و ۹۹۰ دلار می‌رسد.

مزدا CX-5 همواره یکی

از ستون‌های اصلی سبد محصولات مزدا در بازار جهانی بوده و در بسیاری از سال‌ها پر فروش‌ترین محصول این برند

ژاپنی محسوب شده است. نسل جدید یا مدل ۲۰۲۶ میلادی این کراس‌اوور کامپکت با هدف حفظ DNA دینامیکی مزدا و در عین حال ارتقای فناوری، ایمنی و کیفیت سواری در ۱۰ جولای سال ۲۰۲۵ میلادی معرفی شده است. این نسخه یک تغییر نسل به حساب می‌آید؛ اما مجموعه‌ای از اصلاحات عمیق در طراحی، کابین، پلت‌فرم، تجهیزات و تجربه رانندگی را به همراه دارد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

ظاهر پویا و جسورانه سامورایی



مزدا CX-5 نسل سوم موسوم به KI در حقیقت تکامل زبان طراحی Kodo «کودو» مزدا است. این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی در CX-5 جدید همچنان به فلسفه طراحی «Kodo-Soul of Motion» وفادار مانده، اما آن را تکامل داده است. فرم بدنه حالتی پویاتر و عضلانی‌تر پیدا کرده و خطوط بدنه با دقت بیشتری حجم‌دهی شده‌اند تا حس حرکت حتی در حالت سکون منتقل شود. در واقع این نوع طراحی منجر به پدید آمدن بدنه تنومندتری نیز شده است. پروفیل مزدا CX-5 نسل سوم به لطف رینگ‌های ۱۹ اینچی جدید، گل‌گیرهای برجسته و خط شانه ممتد تا چراغ عقب با ستون‌های مشکی پویایی برای حالت شناور سقف، کراکتر اسپرت و نافذی به این سامورایی جسور بخشیده است. جلوپنجره Signature Wing نیز بزرگ‌تر و سه‌بعدی‌تر شده و با گرافیک جدید چراغ‌های LED ترکیب شده است. در عین حال امضای نوری دولا به مشابه محصولات بام‌و در دی‌لایت‌ها جلوه‌ای مدرن و تکنولوژیک ایجاد می‌کند. در نمای عقب شاهد طراحی چراغ‌های باریک به فرم ۱.۸ م‌م به LED هجستیم که مشابه محصولات باورایی هاست. این نوع طراحی سبب شده است زیبایی در این مدل به اوج خود برسد. ناگفته نماند که اضافه شدن دو آگزوز گرد در طرفین سپر به همراه دیفیوزر و اسپویلر الحاقی روی در صندوق چاشنی هیجان را دوچندان می‌کند. از نظر ابعاد و تناسب بدنه نیز با خودرو نسبتاً بزرگ‌تری مواجه هستیم؛ زیرا فاصله محوری ۲۷۷۵ میلی‌متر، طول ۴۶۹۰ میلی‌متر، عرض ۱۸۶۰ میلی‌متر و قامت ۱۶۹۵ میلی‌متری به بهبود فضای کابین نیز منتج شده است. طراحی عقب حالتی مینیمال اما مدرن دارد و هماهنگی بیشتری با جلو پیدا کرده است.

فضای داخلی ساده و جذاب اما مدرن

با ورود به کابین CX-5 نسل سوم با رویکرد «مینیمالیسم کاربردی» همراه می‌شویم تا طراحی کابین را بسیار جذاب و منحصر به فرد جلوه دهد. چراکه هدف ایجاد فضایی آرام، ارگونومیک و راننده‌محور بوده تا تمرکز اصلی آن کاهش حواس پرتی و افزایش لذت رانندگی باشد. به لطف استفاده از کلاستر ۱۲ اینچی تمام‌دیجتالی با کیفیت، طراحی نمایشگر ۱۲.۹ اینچی افقی لمسی برای مولتی‌مدیا و در صورت سفارش گذاری نمایشگر ۱۵.۶ اینچی افقی که در محصولات مزدا بزرگ‌ترین سایز به حساب می‌آید، کاملاً جلوه مدرن و پیشرفته‌ای را به نمایش می‌گذارد. سیستم جدید اطلاعات-سرگرمی مبتنی بر Google Built-in بوده و رابط کاربری آن شبیه گوشی‌های هوشمند طراحی شده است. از نظر کیفیت متریا ل در کابین از چرم طبیعی و مصنوعی بهره گرفته شده تا با استفاده از دکوراتیو آلومینیومی، پلاستیک نرم Soft Touch و دوخت تزئینی دقیق و کیفیت بسیار بالای سطح مونتاژ، کاملاً لوکس به نظر برسد. هر چند که نورپردازی LED نواری و سقف پانورامیک سبب فضای دلنشین نیز شده است. در عین حال



نورپردازی Ambient در رودری‌ها و داشبورد، فضایی لوکس ایجاد می‌کند و امکان شخصی‌سازی رنگ نور نیز وجود دارد. سطح مونتاژ با کیفیت لمس تریال همچنان از نقاط قوت مزدا CX-5 نسل سوم محسوب می‌شود. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی در نسل جدید این کراس‌اوور جذاب مزدا می‌توان به ۱۸ ایربگ، فرمان‌پذیری لمسی ارتقا یافته، کنترل صوتی، نمایشگر دیجیتال راننده، هدآپ دیسپلی روی شیشه جلو، اتصال LTE و به‌روزرسانی OTA، صندلی‌های چرمی، صندلی برقی ۱۰ حالت راننده و حافظه صندلی، گرمکن و سردکن صندلی‌های جلو، گرمکن صندلی عقب، فرمان گرم‌شونده، سانروف پانورامیک، در صندوق برقی، سیستم شخصی‌سازی راننده با دوربین داخلی، آینه الکتروکرومیک، رموت یونینوسال منزل، سیستم صوتی پیشرفته، شیشه‌های دودی عقب، سیستم ارتقا یافته ایمنی i-Activsense، ترمز اضطراری خودکار جلو و عقب، تشخیص عابر و دوچرخه‌سوار، کروز کنترل تطبیقی، دستیار حفظ حرکت بین خطوط، هشدار خروج از خط، سیستم پایش نقاط کور، هشدار ترافیک عقب، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم آنالیز ترافیک و پیشگیری از برخورد از جلو و عقب اشاره کرد.



کرایسلر «پاسیفیکا» ارزش خرید دارد؟



«مینی‌ون پاسیفیکا مسدل ۲۰۲۲ با طراحی مدرن و خانوادگی، یکی از لوکس‌ترین گزینه‌های این کلاس محسوب می‌شود. در نمای خارجی، جلو پنجره مشبک عریض، چراغ‌های LED باریک و خطوط نرم بدنه، ظاهری به‌روز تر نسبت به نسل‌های پیشین ایجاد کرده‌اند. رینگ‌های آلایزی و درهای کشویی برقی نیز کاربری روزمره را آسان‌تر می‌کنند. در کابین، فضای جادار هفت‌نفره با کیفیت، صندلی‌های چرمی، کنسول‌های ذخیره‌سازی متعدد و نمایشگر ۱۰.۱ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی دیده می‌شود. سیستم Uconnect، اتصال بی‌سیم، درگاه‌های USB متعدد و امکانات

رفاهی کامل، تجربه‌ای خانوادگی و مدرن فراهم می‌کند. در بخش فنی، نسخه بنزینی به‌موتور ۳.۶ لیتری V6 پنتاستار مجهز است که ۲۸۷ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۵ نیوتومتر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به‌محور جلو یا سامانه چهارچرخ‌محرك منتقل می‌شود. سیستم تعلیق نرم و ظرفیت یدک‌کشی حدود ۱۶۳۳ کیلوگرم، پاسیفیکا را به‌گزینه‌ای کاربردی برای سفرهای خانوادگی تبدیل می‌کند. قیمت پایه این مینی‌ون در بازار آمریکا از حدود ۳۷ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های فول مانند Pinnacle به‌حدود ۵۶ هزار دلار می‌رسد.

مزایده عمومی خودروهای تجاری بهمن دیزل بر گزار می‌شود



شرکت بهمن دیزل خودروهای خود را از طریق مزایده عمومی عرضه خواهد کرد.

در این مرحله از مزایده، کامیون‌ها و کامیونت‌های شیلر و ایسوزو عرضه خواهند شد. بر اساس اطلاعیه شرکت، بازدید از خودروها از روز شنبه ۲۵ بهمن تا شنبه ۲ اسفند ۱۴۰۴ از ساعت ۸ تا ۱۵، در شرکت بهمن دیزل به آدرس شهر قزوین، شهرک صنعتی البرز، خیابان حکمت دهم امکان‌پذیر است.

همچنین زمان اعلام قیمت و واریز سپرده شرکت در مزایده از ساعت ۸ صبح روز شنبه ۲۵ بهمن تا ساعت ۱۸ روز شنبه ۲ اسفند ۱۴۰۴ تعیین شده و تمامی مراحل از طریق سامانه Auction.bahman.ir انجام می‌شود.



عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری مطرح کرد؛

تیر خلاص به پیکر نو سازی حمل و نقل با امضاهای طلایی

در خصوص منشأ ارز نیز انتقاداتی وجود دارد؛ آیا واردکنندگان خودروهای سنگین در این زمینه با چالش مواجه هستند؟

این واردات باید از محل سرمایه‌گذاری خارجی انجام می‌شد؛ اما شواهد نشان می‌دهد ارز از بازار داخلی تامین شده است. اگر سرمایه‌گذاری خارجی واقعی صورت نگرفته باشد و صرفاً عنوان آن استفاده شده باشد، با یک دور زدن قانون مواجه هستیم. در شرایط حساس ارزی کشور، این موضوع اهمیت دوچندان دارد.

موضوع واردات از طریق بند یک ماده ۳۸ آیین‌نامه مقررات صادرات و واردات چیست؟

اخیراً چند شرکت دیگر با استناد به بند یک ماده ۳۸، بیش از ۳۰۰ دستگاه کامیون را از طریق مرز بازرگان وارد و به‌منطقه آزادانلی منتقل کرده‌اند. درحالی‌که این بند اساساً برای واردات محدود کالاهای غیر تجاری با هدف مهندسی معکوس یا الگوبرداری پیش‌بینی شده است. بر این اساس قانون‌گذار اجازه داده یک یا دو دستگاه برای یک واحد تولیدی دارای پروانه بهره‌برداری وارد شود، آن هم بدون حق فروش و شماره‌گذاری. اما وقتی صدها دستگاه وارد و قبض انبار می‌شود، دیگر نمی‌توان آن را در چارچوب آن ماده توجیه کرد.

پیامد وضعیتی که در واردات خودروهای سنگین به آن اشاره کردید برای بازار این محصول و رانندگان چیست؟

در سال‌های گذشته تجربه کردیم که برخی شرکت‌ها با تجمیع تعداد زیادی خودرو در گمرک، زمینه فشار برای اخذ مجوزهای بعدی را فراهم می‌کنند. در این میان، رانندگانی که بدون اطلاع کامل اقدام به خرید می‌کنند، ممکن است با مشکل شماره‌گذاری مواجه شوند.

از سوی دیگر شرکت‌هایی که در چارچوب بند «پ» ماده ۵۹ و با پرداخت هزینه اسقاط و رعایت ضوابط قانونی فعالیت کردند، در رقابت نابرابر قرار می‌گیرند. این مساله انگیزه فعالیت سالم را تضعیف می‌کند و در نهایت به ضرر نو سازی ناوگان تمام می‌شود.

به‌عنوان پرسش پایانی، درخواست شما از نهادهای ذی‌ربط برای واردات خودروهای سنگین چیست؟

انتظار داریم نهادهای نظارتی، سازمان راهداری به‌عنوان متولی حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و سایر دستگاه‌های مرتبط با جدیت به موضوع ورود کنند. اگر قرار است قانون برنامه هفتم به‌درستی اجرا شود، باید با هرگونه امضای طلایی، فروش مجوز و دور زدن مقررات برخورد شود. نو سازی ناوگان یک مطالبه ملی است. اگر تخلفات کنترل نشود، این روند می‌تواند به جای تقویت، به تضعیف نو سازی حمل‌ونقل کشور منجر شود.



نو سازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای سال‌هاست به‌عنوان یکی از گره‌های کور اقتصاد ایران شناخته می‌شود؛ ناوگانی فرسوده با میانگین سنی بالا که هم مصرف سوخت را افزایش داده، هم هزینه‌های نگهداری را سنگین‌تر کرده و هم ایمنی جاده‌ها را تحت تأثیر قرار داده است. قانون‌گذار در برنامه هفتم توسعه با پیش‌بینی ساز و کاری مشخص در بند «پ» ماده ۵۹ تلاش کرد مسیر خروج کامیون‌های بالای ۲۵ سال و جایگزینی آن‌ها با کشنده‌های استاندارد اروپایی را هموار کند؛ مسیری که به‌گفته فعالان این حوزه، با استقبال رانندگان و سرمایه‌گذاران نیز همراه شده است. اما هم‌زمان با آغاز اجرای این قانون، شنیده‌ها از بروز مشکلاتی در فرآیند صدور مجوز، ثبت سفارش و نحوه ورود برخی کامیون‌ها به کشور حکایت دارد؛ مسائلی که اگر صحت داشته باشد، می‌تواند بنیان نو سازی ناوگان را با چالش جدی مواجه کند. در همین رابطه با «داوود خداداد»، عضو هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری به‌گفت‌وگوی اختصاصی پرداختیم؛

بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم چه ظرفیتی برای نو سازی ناوگان ایجاد کرده است؟

بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم توسعه، یکی از کامل‌ترین و دقیق‌ترین مواد قانونی در حوزه نو سازی ناوگان است. این بند تصریح می‌کند که کامیون‌های بالای ۲۵ سال از چرخه خارج شوند و در مقابل، کامیون‌های اروپایی با برند معتبر جایگزین آن‌ها شوند. این قانون هم دغدغه هوای پاک را پوشش می‌دهد، هم مصرف سوخت را کاهش می‌دهد و هم نو سازی ناوگان را تسریع می‌کند. استقبال هم بسیار خوب بوده؛ در حال حاضر حدود ۴ هزار سهمیه با مشارکت شرکت‌های واردکننده، سرمایه‌گذاران و رانندگان به مرحله اجرا رسیده است؛ همین اقبال نشان می‌دهد قانون از پشتوانه کارشناسی برخوردار بوده است.

شنیده‌ها حاکی از آن است که در مسیر اجرای این قانون اتفاقاتی رخ داده است؛ ماجرا چیست؟

متأسفانه در حالی که شرکت‌ها در چارچوب قانون در حال واردات و نو سازی بودند، مطلع شدیم یک شرکت حمل‌ونقل موفق به اخذ مجوز ثبت سفارش برای حدود یک هزار و ۸۰۰ دستگاه کامیون از محل سرمایه‌گذاری خارجی شده است. در حالی که طبق قانون، کامیون‌هایی که از محل سرمایه‌گذاری خارجی وارد می‌شوند تا ۱۰ سال حق فروش و واگذاری ندارند،

گفته می‌شود این شرکت اقدام به فروش کرده است. در حال حاضر قیمت هر مجوز به چند میلیارد تومان رسیده و مجموع این فرآیند می‌تواند رقم بسیار بزرگی را تشکیل دهد. این اقدام اگر انجام شود، عملاً فروش مجوز است، نه اجرای قانون که پیش‌تر به آن اشاره کردم.

به‌منوعیت فروش ۱۰ ساله اشاره کردید؛ این ممنوعیت مستند به کدام مقرره است؟

در آیین‌نامه‌های اجرایی مربوط به ساماندهی خودرو تصریح شده که خودروهای وارد شده از محل سرمایه‌گذاری خارجی، تا ۱۰ سال حق واگذاری و فروش ندارند. فلسفه این حکم هم مشخص است؛ این خودروها باید در خدمت حمل و نقل کشور باشند، نه این‌که به ابزار سوداگری تبدیل شوند. اما وقتی مجوزها خرید و فروش شود، عملاً روح قانون زیر سوال می‌رود و مسیر برای واسطه‌گری باز می‌شود.

نویسنده

اخیراً چند شرکت دیگر با استناد به بند یک ماده ۳۸، بیش از ۳۰۰ دستگاه کامیون را از طریق مرز بازرگان وارد و به منطقه آزاد انزلی منتقل کرده‌اند. درحالی‌که این بند اساساً برای واردات محدود کالاهای غیر تجاری با هدف مهندسی معکوس یا الگوبرداری پیش‌بینی شده است.

نویسنده

نویسنده

اگر قرار است قانون برنامه هفتم به‌درستی اجرا شود باید با هرگونه امضای طلایی، فروش مجوز و دور زدن مقررات بر خور د شود. نو سازی ناوگان یک مطالبه ملی است. اگر تخلفات کنترل نشود این روند می‌تواند به جای تقویت به تضعیف نو سازی حمل و نقل کشور منجر شود

نویسنده



این اساس اخیراً نخستین سری از لندکروزهای وارداتی با قیمت ۴۵ تا ۵۲ میلیارد تومان (بسته به مدل و نوع آپشن) موفق به اخذ پلاک ملی شده‌اند.

در قانون جدید واردات خودرو به کشور بندی لحاظ شده که بر اساس آن شرکت‌های واردکننده مجاز به واردات مدل‌هایی از خودرو، بدون سقف قیمت و حجم موتور با تعداد محدود به کشور هستند. بر



لندکروزهای ۵۰ میلیارد تومانی پلاک گرفتند

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

خودروهای چینی مونتاژی هم قیمت وارداتی‌ها

صفر کیلومتر تمام خودروهای چینی مونتاژی در بازار، بالاتر از یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری می‌شوند و در ردیف قیمت مدل‌های وارداتی قرار می‌گیرند.

این مساله در مورد مدل‌های چینی وارداتی صدق نمی‌کند و بازار این مدل خودروها همچنان راکد و تا حدی خالی از مشتری است. بر این اساس این روزها نسخه‌های

توقف فروش خودروهای چینی مونتاژی بر طرفدار در طول یک ماه و نیم گذشته سبب شده است قیمت این مدل خودروها در بازار بارش چشمگیری مواجه شود. البته

جدول قیمت‌های 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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌بی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۳ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۶۰	۶۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۹۰۰	۳۰۰	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵ میلیارد	۱۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۳۳	۰	•
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۸	۰	•
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۷	۰	•
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	•
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۶۸۰	۰	•
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۰	•
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	•
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	•
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۳۸	۰	•
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۴۴	۰	•
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۵۸	۰	•
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	•
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۵۰	۰	•
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۵۴	۰	•
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	•
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۴۵	۰	•
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۴۵	۰	•
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۵۵	۰	•
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۶۷۰	۰	•
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	•
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۴۶۰	۰	•
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	•
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۵۴۸	۰	•
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۶۱۰	۰	•
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	•
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۱۵	۰	•
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۴۱۷	۰	•
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۴۷۳	۰	•
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۴۴۵	۰	•
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	•
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۹۵	۰	•
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۴۹۵	۰	•
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۵۹۵	۰	•
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۲۷	۰	•
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۶۸	۰	•
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	•
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۴۵	۰	•
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۶۸۵	۰	•
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	•
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۸۹	۰	•
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۹۲۰	۰	•
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	•
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۶۹۰	۰	•
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۵۰	۰	•

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	•
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۴ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
رنو اراگانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۴ میلیارد	۳۰۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۲۸۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
کیا استونیک (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	•
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فولکس ID. 4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد	۲۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
فولکس تی‌راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	•
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	•
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	•
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	۲ میلیارد	۰	•
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۵۵	۴ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۵ میلیارد	۰	•
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۵ میلیارد	۲۰۰	▲
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۳۵۱	۷ میلیارد	۲۰۰	▲



جریمه ۲۴ میلیارد ریالی به دلیل قاچاق روغن موتور

مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده و ثبت نبودن روغن موتورهای و فیلترهای هوا در سامانه جامع انبارها، اتهام انتسابی را محرز و مدیر عامل شرکت را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.»

رژا گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی، در بازرسی از انبار یک شرکت این تخلف را کشف و گزارش آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز از جریمه ۲۴ میلیارد ریالی مدیر عامل متخلف یک شرکت خبر داد. به گزارش ایسنا به نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی البرز، سلیمان رزاقی گفت: «پرونده قاچاق ۱۱ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور به ارزش ۲۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال و ۷۸۲۴ عدد فیلتر هوا به ارزش دو میلیارد و ۲۸۰ میلیون ریال در شعبه هفتم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان کرج رسیدگی شد.»

رمز گشایی از کدهای آلمانی؛ نبرد پنهان در لایه‌های نازک روغن؛

تاییدیه رسمی گروه «فولکس واگن» برای پکیج افزودنی اینفینیوم P6188



سهیل سیاوشی

s.siaivashi@autoworld.ir

در پیش‌رانه‌های نسل جدید که با هدف حفظ محیط‌زیست و کاهش مصرف سوخت، به شدت ظریف و حساس طراحی شده‌اند، دیگر روغن‌های معمولی کارساز نیستند. امروزه ما با مفاهیمی چون «مهندسی لایه‌های نازک» روبه‌رو هستیم؛ جایی که روغن باید به روانی آب باشد اما به سختی الماس از قطعات محافظت کند. مهندسان آلمانی که در وسواس فنی و سخت‌گیری علمی شهره آفاق‌اند، دهه‌هاست که برای ورود هر ترکیب شیمیایی به موتورهایشان، سدهای بلندی از استانداردهای پیچیده ساخته‌اند. عبور از این سدها برای بسیاری از تولیدکنندگان مواد شیمیایی، شبیه به پیمودن هفت‌خان رستم است.

با این حال، به تازگی خبری در محافل تخصصی روانکار پیچیده است که نشان می‌دهد یکی از قطب‌های فناوری افزودنی جهان، موفق به رمزگشایی از کدهای امنیتی یکی از سخت‌گیرترین گول‌های خودروسازی اروپا شده است. این دستاورد که در قالب تاییدیه رسمی برای یک پکیج افزودنی خاص متجلی شده، فراتر از یک خبر شرکتی، در واقع ترسیم‌کننده نقشه راه جدیدی برای موتورهای توربوشارژ و فوق‌کم‌مصرف آینده است. در این تحلیل، به

کالبدشکافی این موفقیت فنی می‌پردازیم که چگونه یک فرمولاسیون دقیق، توانسته است اعتماد مکانیک آلمانی را جلب کرده و فصل جدیدی را در علم روانکاری بگشاید؛ فصلی که در آن، شیمی به خدمت استقامت درآمده است. دستیابی به تاییدیه رسمی VW 508 00 / 509 00 توسط شرکت Infineum برای پکیج افزودنی جدیدش با نام P6188، فراتر از یک ثبت نام تجاری معمولی، نمایانگر عبور از سخت‌ترین پروتکل‌های آزمون موتور در اروپا است.

این محصول که برای فرمولاسیون روغن‌های موتور فوق‌لوکس با گرانروی 0W-20 طراحی شده، حالا به‌عنوان یکی از معدود پکیج‌های افزودنی در جهان شناخته می‌شود که توانسته است مهر تایید از مایشگاه‌های مرکزی فولکس‌واگن را دریافت کند.

استاندارد VW 508/509 که به دلیل ویژگی ظاهری‌اش در برخی بازارها به «روغن آبی» (Blue Oil) معروف است، الزامات بسیار سخت‌گیرانه‌ای را برای پایداری درازمدت (LongLife) و صرفه‌جویی در مصرف سوخت تعیین کرده است. پکیج Infineum P6188 با تکیه بر فرمولاسیون پیشرفته خود، توانسته است در سه جبهه کلیدی، استانداردهای مدنظر مهندسان آلمانی را برآورده کند:

۱. بهینه‌سازی حداکثری مصرف سوخت: نیل به شاخص‌های کاهش اصطکاک که منجر به افت چشمگیر مصرف بنزین و گازوئیل در موتورهای نسل جدید (مانند پیش‌رانه‌های EA888) می‌شود.



سیستم‌های توربوشارژر.

۲. حفاظت از سیستم‌های پس تصفیه: این پکیج با سطوح کنترل‌شده‌ای از خاکستر سولفات (Mid-SAPS)، سلامت کاتالیزورها و فیلترهای ذرات را در طول دوره‌های پیمایش

طولانی تضمین می‌کند.

عبور از فیلتر سنت‌ولف

استاندارد VW 508/509 برای موتورهای طراحی شده که با هدف کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، به سمت استفاده از روغن‌هایی با ویسکوزیته بسیار پایین حرکت کرده‌اند. چالش اصلی در این‌جا، حفظ پایداری لایه فیلم روغن در فشارهای عظیم حرارتی است.

این جاست که هنر اینفینیوم در فرمولاسیون P6188 تجلی می‌یابد. این پکیج افزودنی باید بتواند در عین «نازک بودن» لایه روغن، از تماس فلز با فلز جلوگیری کرده و نرخ سایش را به حداقل مطلق برساند. کسب این تاییدیه ثابت می‌کند که اینفینیوم توانسته است موازنه ظریفی میان «روانی» (برای کاهش اصطکاک) و «استحکام» (برای محافظت) ایجاد کند.

موتورهای مدرن فولکس‌واگن به سیستم‌های پایش آلایندگی بسیار حساسی مجهز هستند. افزودنی P6188 به گونه‌ای مهندسی شده که کمترین میزان خاکستر سولفات، فسفر و گوگرد (SAPS) را تولید کند. این موضوع برای طول عمر فیلترهای ذرات دیزل (DPF) و کاتالیزورهای بنزینی حیاتی است. در واقع، اینفینیوم با این پکیج، باری را از دوش سیستم‌های آگزوز برداشته و بخشی از فرآیند «پاک‌سازی» را به داخل خود سیلندر و در دل مولکول‌های روغن منتقل کرده است. اگر چه شاید در نگاه اول، روغن‌های 0W-20 با تاییدیه‌های فولکس‌واگن بازاری لوکس در ایران به نظر برسند، اما

این روند جهانی یک زنگ بیدارباش برای تولیدکنندگان داخلی روانکار است. با ورود خودروهای وارداتی جدید و تکنولوژی‌های توربو شارژر با پاشش مستقیم (GDI) به جاده‌های ایران، نیاز به پکیج‌های افزودنی سطح بالا نظیر آن‌چه اینفینیوم عرضه کرده، از یک کالای فانتزی به یک «ضرورت فنی» تبدیل خواهد شد. این تاییدیه نشان می‌دهد که دوران روغن‌های چندمنظوره قدیمی به پایان رسیده و صنعت به سمت «شخصی‌سازی افزودنی‌ها» برای هر خانواده موتور حرکت کرده است. دریافت این تاییدیه، جایگاه اینفینیوم را در برابر رقبای بزرگی چون «لوبریزول» و «افتون» تقویت می‌کند.

فولکس‌واگن در تست‌های خود هیچ تعارفی ندارد و کوچک‌ترین ناکارآمدی در کنترل رسوبات (Sludge) یا اکسیداسیون روغن در دمای بالا، منجر به رد صلاحیت فرمولاسیون می‌شود. موفقیت P6188 به معنای عبور از سخت‌ترین آزمون‌های «ثبات اکسیداسیون» و «پایداری برشی» در دوره‌های طولانی تعویض روغن (Long-life) است. تاییدیه VW 508 00 / 509 00 برای Infineum P6188، سندی بر حکمرانی «شیمی دقیق» بر «مکانیک سخت» است. برای صنعت خودروی ایران، رصد این تحولات به معنای درک جهت‌گیری آینده است؛ جایی که روغن موتور دیگر نه یک مایع مصرفی، بلکه یک «قطعه مهندسی شده» با وظایف پیچیده زیست‌محیطی و حفاظتی است. در دنیایی که موتورها کوچک‌تر، داغ‌تر و حساس‌تر می‌شوند، پکیج‌هایی نظیر P6188 تنها راه تضمین بقای پیش‌رانه در درازمدت خواهند بود.



[illegible]

به در تازیه‌ی روی تکنولوژی صنعت خودور، تمرکز خودروسازان بزرگ بار دیگر به صورت تازه‌ای توسعه سیستم‌های اتاندگی خودکار متمرکز شد؛ اما در این باره با آنکه به نسل جدید خودمغنوی پیوسته‌تر، گزارش‌های منتشر شده در رسانه‌های تخصصی نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری شرکت‌های «خودرها» پس از یک دوره رکود، اکنون وارد فاز تازه‌ای شده است. براساس این گزارش، خودروسازان و شرکت‌های فناوری در حال استفاده از مدل‌های هوش مصنوعی عمیق، برای پیمایش داده‌های کلان و یادگیری ماشین‌های فراخ‌پایه تحت تشخیص محیط، پس از زمانه اتانکار، و به‌دست‌م‌گرمی، لحاظ‌ها خودره هستند.



جهش در فناوری خودران توسط هوش مصنوعی

[illegible]

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

هشدار!



بادی این است که می‌توان از طریق صفحه‌نمایش مرکزی، ارتفاع خودرو را برای آسان‌تر شدن ورود و خروج یا بارگذاری تنظیم کرد (به‌عنوان مثال برای بارگیری راحت‌تر صندوق عقب، ارتفاع عقب خودرو قابل کاهش است). این سیستم همچنین از لولینگ (Leveling) خودکار بهره می‌برد؛ یعنی حتی هنگام قرار گرفتن بارهای سنگین در پشت خودرو، تعلیق می‌کوشد تا سطح خودرو صاف و متعادل باشد که این موضوع به افزایش ایمنی و راحتی کمک می‌کند. در مجموع، سیستم تعلیق بادی ولوو XC90 نسل جدید ترکیبی از راحتی، پایداری و تطبیق‌پذیری را ارائه می‌دهد که آن را برای استفاده شهری و سفرهای طولانی خانوادگی مناسب می‌سازد.

در Volvo XC90 مدل ۲۰۲۴ سیستم تعلیق بادی Air Suspension یکی از آپشن‌های مهم و پیشرفته است که تجربه سواری این SUV لوکس را به‌طور چشمگیری ارتقا می‌دهد. در این نسخه، سیستم تعلیق بادی جایگزین فنرهای سنتی شده و با کمک کنترل الکترونیکی، پاسخ‌گویی دقیق‌تری به شرایط جاده ارائه می‌کند. این سیستم به‌طور خودکار ارتفاع خودرو را تنظیم می‌کند تا همیشه در سطحی مناسب قرار داشته باشد. به‌طور مثال، در سرعت‌های بالاتر از حدود ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت ارتفاع خودرو کاهش می‌یابد تا آپروبنامیک و پایداری بهینه شود و در حالت‌های آفرود نااهوار ارتفاع بیشتر می‌شود تا برخورد کف خودرو با موانع کاهش یابد. یکی از ویژگی‌های کاربردی تعلیق



سیستم تعلیق منحصر به فرد ولوو «XC90»

در گفت‌وگو با نایب‌رئیس اول انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

سهم قطعه‌سازان از وعده‌های استانی رئیس جمهور، پشت دربانک‌ها

طرح پرداخت تسهیلات جبرانی برای تغییر نرخ ارز مطرح شده، اما کمبود نقدینگی و سابقه بی‌توجهی، امید قطعه‌سازان خودرو به حمایت بانکی را کمرنگ کرده است

باید محصول گران‌تری بخرد؛ در نهایت، هر دو طرف متضرر می‌شوند.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «اگر واحدی بتواند نقدینگی در اختیار داشته باشد، آن را به ریال نگه نمی‌دارد و به کالا یا مواد اولیه تبدیل می‌کند. برای ما تولیدکنندگان ورود به بازارهایی مانند طلا و ارز مفهوم ندارد و تبدیل نقدینگی به مواد اولیه، خود یک امتیاز محسوب می‌شود. بنابراین این که بتوانیم در پایان سال، مواد اولیه سال آینده را تامین کنیم، یک مزیت بزرگ است، اما متأسفانه برای بسیاری از واحدها، این امکان از بین رفته است.»

وی اضافه کرد: «در شرایط عادی، مواد اولیه وارداتی باید برای سه تا چهار ماه ذخیره شود، اما مواد داخلی معمولاً برای یک تا دو ماه کافی است. با این حال، گردش تولید برای ما اهمیت بیشتری دارد تا انبار کردن کالا. از طرفی در یک اقتصاد سالم و کم‌تورم، همه به دنبال «تولید به‌موقع» هستند؛ یعنی خرید سریع، فروش سریع و حداقل موجودی انبار. اما در اقتصاد تورمی، این منطق کاملاً برعکس می‌شود.»

کریمخان تصریح کرد: «در شرایط تورمی، موجودی انبار به‌نوعی سود تلقی می‌شود؛ چرا که حفظ ارزش دارایی است. بسیاری از تولیدکنندگان ناچار به نوعی ذخیره‌سازی احتیاطی هستند تا هم از افزایش قیمت‌ها منتفع شوند و هم در صورت کمبود مواد اولیه در بازار، دچار توقف تولید نشوند. این ذخیره‌سازی، واکنشی اجباری به شرایط بی‌ثبات اقتصادی و ترس از قفل شدن تولید در بحران هاست.»

افت تولید و تبعات ترخیص در صدی نایب‌رئیس اول هیأت‌رئیس‌انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این پرسش که عدم تخصیص ارز طی یک سال اخیر در مجموعه باعث چه مشکلاتی شده است؟ به «دنیای خودرو» گفت: «در مجموعه ما، حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش تولید اتفاق افتاده است. علاوه بر این، تمام واردات ما به‌صورت ترخیص در صدی انجام شده که خود منشأ زبان‌های بعدی است.»

وی افزود: «وقتی ترخیص در صدی انجام می‌شود، یعنی شما به‌دکار هستید و پول کالا را کامل پرداخت نکرده‌اید. در این فاصله، با کوچک‌ترین تغییر در نرخ ارز یا سیاست‌های ارزی، هزینه‌های شما چند برابر می‌شود. همچنین ما با خودروسازان کار می‌کنیم و قیمت‌ها بر اساس زمان تحویل محاسبه می‌شود، اما بدهی ارزی با نرخ روز تسویه می‌شود. این ناهماهنگی، واحد تولیدی را زمین‌گیر می‌کند.»

کریمخان در پاسخ به این پرسش که وعده پرداخت تسهیلات به صنایع شامل قطعه‌سازان هم می‌شود یا خیر؟ گفت: «محبت‌هایی در باره ارائه تسهیلات به صنایع برای جبران تغییر نرخ ارز مطرح شده، اما بعد می‌دانم چنین چیزی به قطعه‌سازان برسد. صنعت خودرو هیچ‌گاه از حمایت ویژه برخوردار نبوده است. وی افزود: «حتی وعده‌هایی که در سفرهای استانی رئیس جمهور داده می‌شود، عمدتاً اجرایی نمی‌شود. به‌عنوان مثال، در استان کرمانشاه وعده‌هایی برای پرداخت سرمایه در گردش داده شد، اما پس از گذشت یک سال، هیچ واحدی موفق به دریافت این منابع نشده است. پرداخت این منابع مالی به بانک‌ها واگذار می‌شود و بانک‌ها هم اعلام می‌کنند منابع ندارند و وعده‌ای محقق نمی‌شود.»

بن‌بست توسعه و چشم‌انداز نگران‌کننده صنعت کریمخان درباره نتایج استقبالی که در آخرین نمایشگاه بین‌المللی از قطعه‌سازان کشور از سوی صنعت گران خارجی صورت گرفت، گفت: «بخش قابل توجهی از برنامه‌های توسعه‌ای ما به دلیل تخصیص نیاقتن ارز متوقف شده است. این موضوع منتها روند توسعه را مختل کرده، بلکه اعتبار بین‌المللی قطعه‌سازان ایرانی را نیز خدشه‌دار کرده و در تعامل و همکاری با شرکای خارجی، ما را با مشکلات جدی مواجه ساخته است.» وی افزود: «در برخی موارد، برای ایفای تعهدات ناچار شدیم ارز مورد نیاز را از بازار آزاد تامین کنیم؛ اما با بسته شدن مسیرها و محدودیت‌های ایجاد شده، عملاً مذاکرات و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده بی‌نتیجه ماند.» کریمخان با اشاره به شرایط دشوار صنعت قطعه گفت: «امسال راصراً یادشواری فراوان پشت سر گذاشتیم. سالی بسیار سخت برای فعالان این صنعت بود و در حال حاضر نیز چشم‌انداز روشنی پیش‌روی قطعه‌سازی دیده نمی‌شود. در اقتصادی که تورم مهار نشود و منابع مالی لازم برای حمایت از تولید در دسترس نباشد، صنعت به تدریج دچار فرسایش شده و زمین‌گیر می‌شود.»



وابسته به دولت، طبیعتاً اولویت‌های بالاتری قرار می‌گیرند و از شرایط بهتری برای دریافت ارز برخوردارند. بخش خصوصی در این فرآیند، همواره در حاشیه بوده و مشخص نیست تصمیمات دقیقاً بر چه مبنایی اتخاذ می‌شود.» وی اظهار داشت: «ما در عمل می‌بینیم که دسترسی بخش خصوصی به ارز، هم دشوارتر است و هم با تاخیرهای طولانی همراه است؛ تاخیری که هزینه‌های سنگینی را به تولید تحمیل می‌کند.»

نقدینگی؛ گلوگاه اصلی تامین مواد اولیه کریمخان، درباره وضعیت تامین مواد اولیه با توجه به شرایط موجود گفت: «میزان تامین و انبار مواد اولیه، وابسته به نقدینگی است. اگر نقدینگی وجود داشته باشد، امکان خرید و ذخیره‌سازی هست، اما امروز بسیاری از قطعه‌سازان حتی در پرداخت حقوق پایان سال کارکنان خود با مشکل مواجه‌اند.» وی افزود: «در چنین شرایطی، دیگر نمی‌توان مانند گذشته مواد اولیه را برای چند ماه دیو کرد. قیمت‌ها به شدت افزایش یافته و نقدینگی کاهش پیدا کرده است. تورم، همه را ضعیف می‌کند؛ چه تولیدکننده و چه مصرف‌کننده. تولیدکننده با افزایش هزینه تمام‌شده مواجه است و مصرف‌کننده نیز

مسأله، دوباره آثار خود را بر قیمت‌ها می‌گذارد.» کریمخان تأیید کرد: «افزایش قیمت قطعات، به‌طور گریزناپذیر منجر به افزایش قیمت خودرو خواهد شد. این یک زنجیره به هم پیوسته است و نمی‌توان انتظار داشت که قطعات گران شوند اما قیمت خودرو ثابت بماند.»

انتظار یک‌ساله برای تخصیص ارز نایب‌رئیس اول هیأت‌رئیس‌انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره تخصیص ارز گفت: «من به‌عنوان یک قطعه‌ساز هنوز ارزی دریافت نکرده‌ام. از سایر همکاران شنیده‌ایم که به‌صورت کج‌دار و مریز، مقداری ارز به برخی واحدها تخصیص داده شده، اما مجموعه ما نزدیک به یک سال است که در انتظار تخصیص ارز مانده است.»

وی افزود: «هرچه این انتظار طولانی‌تر می‌شود و اختلاف نرخ ارز بیشتر می‌شود، نگرانی ما هم افزایش پیدا می‌کند. این ترس وجود دارد که در نهایت، ارز به ما تخصیص داده نشود و منابع محدود ارزی به کالاهایی اختصاص پیدا کند که به‌عنوان کالاهای اساسی شناخته می‌شوند.» کریمخان تصریح کرد: «در این میان، شرکت‌های دولتی و



نفس صنعت قطعه‌سازی کشور این روزها زیر فشار هم‌زمان جهش ارزی، کمبود نقدینگی و سیاست‌های ناپایدار به شماره افتاده است؛ صنعتی که با وجود زیان انباشته، تاخیر در تخصیص ارز و افزایش افسارگسیخته هزینه‌ها، همچنان بار تداوم تولید را به دوش می‌کشد تا زنجیره تامین خودرو از کار نیفتد. اما تداوم این وضعیت، توان تاب‌آوری تولیدکنندگان را فرسوده و آینده این صنعت را به‌رودی را با ابهام جدی روبه‌رو کرده است.

جهش ارزی و شوک قیمتی در زنجیره تامین بایک کریمخان، نایب‌رئیس اول هیأت‌رئیس‌انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی به «دنیای خودرو» گفت: «در پی انتقال مبادلات ارزی به تالار دوم، نرخ ارز دستخوش تغییر شده و این موضوع آثار متفاوتی بر بخش‌های مختلف بازار قطعه گذاشته است. در حوزه بازار لوازم‌دی، آن دسته از قطعاتی که پیش‌تر بر مبنای ارز آزاد قیمت‌گذاری می‌شدند، افزایش قیمت قابل توجهی را تجربه نکرده‌اند؛ اما قطعه‌سازانی که قیمت محصولات خود را بر اساس نرخ ارز تالار اول محاسبه می‌کردند، اکنون با افزایش چشمگیر هزینه‌ها و جهش محسوس قیمت‌ها مواجه شده‌اند.»

وی افزود: «قطعاتی که پیش‌تر با مبنای ارز تالار اول به بازار لوازم‌دی عرضه می‌شدند، به‌طور طبیعی از قیمت پایین‌تری برخوردار بودند؛ اما با تغییر سیاست ارزی و انتقال مبادلات به تالار دوم، در برخی اقلام شاهد افزایش قیمت ۳۰ تا ۴۰ درصدی هستیم. در همین چارچوب، ایران خودرو و نیز متاثر از تحولات ارزی، افزایش قیمتی در حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد را اعمال کرده و مجوز این اصلاح قیمت‌ها را نیز دریافت کرده است.»

کریمخان تصریح کرد: «بخش عمده قطعاتی که پیش‌تر به خودروسازان تحویل داده‌ایم، بر مبنای نرخ ارز تالار اول قیمت‌گذاری شده بود؛ اما با تغییر سیاست ارزی، تمامی این محاسبات ناگزیر باید مورد بازنگری و اصلاح قرار گیرد. این درحالی است که بسیاری از قطعه‌سازان، به دلیل باز نشدن تخصیص ارز، ناچار به ترخیص در صدی کالا شده‌اند و همچنان تسویه حساب نهایی این اقلام انجام نشده است.»

این مقام صنفی اظهار داشت: «با انتقال ارز قطعه‌سازان به تالار دوم، شرایط تسویه حساب به‌طور کامل تغییر کرده است. قطعه‌سازی که مواد اولیه خود را با نرخ‌های قبلی وارد کرده و محصولاتش را نیز با همان قیمت‌های گذشته فروخته، اکنون هنگام تسویه باید دالر حدود ۱۳۰ هزار تومانی بپردازد؛ درحالی که این نرخ پیش‌تر نزدیک به ۷۰ هزار تومان بود. این افزایش ناگهانی نرخ ارز، فشار مالی سنگینی به واحدهای تولیدی وارد کرده و اگر امکان دریافت مابه‌التفاوت برای آن‌ها فراهم نشود، برخی واحدها باز یا ن‌جس‌دی و حتی خطر توقف تولید مواجه خواهند شد.»

سیاست تک‌نرخ‌ی ارز و تداوم شکاف قیمتی کریمخان با اشاره به این که این مشکل فقط مختص قطعه‌سازان نیست و خودروسازان نیز با همین مسأله روبه‌رو هستند، بیان داشت: «ایران خودرو هم بخشی از واردات مواد اولیه خود را به صورت ترخیص در صدی انجام داده و اکنون باید با نرخ‌های بالاتر تسویه کند. این چالش هم در سطح خودروسازی و هم در سطح قطعه‌سازی وجود دارد و هنوز راهکار مشخصی برای آن اندیشیده نشده است.»

نایب‌رئیس اول هیأت‌رئیس‌انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: «با توجه به سیاست اعلام‌شده مبنی بر تک‌نرخ شدن ارز، در عمل چاره‌ای جز حرکت به سمت تالار دوم وجود نداشت؛ تالاری که مبادلات آن بر اساس توافق میان صادرکننده و واردکننده انجام می‌شود. با این حال، دوباره شاهد ایجاد فاصله میان نرخ تالار دوم و بازار آزاد هستیم.»

وی تصریح کرد: «این اختلاف قیمت، با سیاست دولت برای تک‌نرخ کردن ارز در تضاد است. یا باید نرخ تالار دوم افزایش پیدا کند یا دوباره همان شکاف قیمتی شکل می‌گیرد. در غیر این صورت، احتمال بازگشت به دالر آزاد وجود دارد که این

می‌توانند با مراجعه به سایت رسمی گروه خودرو سازی سایپا به نشانی www.saipacorp.com و یا سامانه فروش اینترنتی سایپا، نتایج قرعه‌کشی را مشاهده کنند. همچنین برای منتخبان پیامک واریز وجه ارسال خواهد شد.

به گزارش سایپانیز، مراسم قرعه‌کشی خودروهای 441P، 421P، اطلس GL با ترمز ESC و SBR، سساینا S با استاندارد ۸۵ گانه و SBR و کو بیگ GXR-L رینگ فولادی با ترمز ESC و SBR، با حضور مراجع ذی صلاح در ساعت ۱۴ روز گذشته (۱۴۰۴.۱۱.۲۶) برگزار شد. متقاضیان



قرعه‌کشی طرح فروش فوق‌العاده محصولات گروه سایپا برگزار شد



معاون وزیر صمت خبر داد:

جایگزینی ۶۵ هزار خودرو فرسوده در کشور

«به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «ایدر»؛ فرشاد مقیمی، رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدر) در آیین اجرای طرح ملی نوسازی ناوگان تاکسی‌های فرسوده اظهار کرد: «بخشی از خودروهای جایگزین شده امروز به صورت نمادین و با حضور مسئولان به متقاضیان تحویل می‌شود و امیدواریم با ارتقای کیفیت خدمات، رضایت شهروندان و مسافران بیش از پیش فراهم شود.»

وی افزود: «این طرح در سه استان قم، فارس و آذربایجان شرقی در حال اجراست و در استان تهران نیز فرآیند پرداخت تسهیلات و تحویل تاکسی‌ها در جریان است.»

رئیس ایدر و با اشاره به نوسازی تاکسی‌های برقی در تهران تصریح کرد: «تاکنون ۴۶ دستگاه تاکسی برقی جایگزین شده و ۶۰۰ دستگاه دیگر نیز پس از دریافت تسهیلات در فرآیند تحویل به شهر تهران قرار دارند.» مقیمی ادامه داد: «فارغ از این طرح، در سال ۱۴۰۴ نیز ۷۷۷۹ دستگاه تاکسی در قالب برنامه‌های مختلف نوسازی شده است. در مجموع نیز تعداد خودروهای فرسوده جمع‌آوری شده و جایگزین شده در کشور به ۶۵ هزار دستگاه، رسیده است که نسبت به دوره قبل، رشد ۱۰۳ درصدی را نشان می‌دهد.» وی با اشاره به الزامات خودرو سازان در فرآیند نوسازی گفت: «بر اساس سیاست‌های ابلاغی، ۲۰ درصد از عرضه خودرو سازان باید به موضوع نوسازی اختصاص یابد و این ظرفیت می‌تواند به تسریع فرآیند اسقاط و جایگزینی کمک کند.»

رئیس ایدر و درباره حمایت‌های مالی این طرح اظهار کرد: «برای تاکسی‌های برقی حدود ۱.۲ میلیارد تومان تسهیلات در نظر گرفته شده و برای تاکسی‌های معمولی نیز پیش‌تر ۴۰۰ میلیون تومان تسهیلات پیش‌بینی شده بود که با توجه به تغییرات قیمت خودرو، نیازمند بازنگری و به‌روزرسانی است.»

مقیمی افزود: «در حوزه موتورسیکلت نیز تسهیلات از ۲۰۰ میلیون تومان به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش یافته تا با توجه به شرایط اقتصادی کشور، انگیزه متقاضیان حفظ شود.»

همچنین موضوع قیمت خودروها و گواهی‌های اسقاط نیز در حال بررسی و نهایی‌سازی است و طی روزهای آینده تعیین تکلیف خواهد شد.

وی تأکید کرد: «اگر صرفه اقتصادی این طرح برای متقاضیان حفظ شود، نیازی به توصیه و اجبار نخواهد بود و خود شرایط اقتصادی، محرک اصلی مشارکت در نوسازی خواهد شد.»

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت بایبان این که اسقاط و نوسازی یک فرآیند مقطعی نیست، گفت: «نوسازی ناوگان باید به صورت مستمر دنبال شود و این موضوع صرفاً محدود به حمل و نقل جادما نیست، بلکه در حوزه‌های ریلی و دریایی نیز سیاست‌های مشخصی در چارچوب برنامه هفتم توسعه پیش‌بینی شده است.» مقیمی خاطر نشان کرد: «علاوه بر کاهش مصرف سوخت که در برخی خودروهای جایگزین تا ۵۰ درصد برآورد می‌شود، باید به ارتقای پلتفرم‌ها و ارائه خدمات بهتر نیز توجه شود؛ چرا که بخشی از انگیزه مردم برای استفاده از ناوگان عمومی، کیفیت و سطح خدمات دریافتی است.» وی با اشاره به پیگیری سیاست‌های صنعتی در این حوزه افزود: «مجموعه سیاست‌های مرتبط با نوسازی و اسقاط با جدیت در وزارت صنعت، معدن و تجارت دنبال می‌شود و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول می‌تواند زمینه اجرای یکپارچه و موثر این برنامه‌ها را فراهم کند.»

صرفه جویی ۲۴ میلیون لیتری سوخت با نوسازی ۲۰ هزار دستگاه تاکسی محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل

سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران در آیین طرح ملی نوسازی ناوگان تاکسی‌های فرسوده با خودروهای دوگانه‌سوز، برقی و کم‌مصرف در کل کشور اظهار کرد: «۲۲ میلیون و ۱۰۲ هزار و ۱۴۰ دستگاه خودرو فرسوده در کشور موجود است که از این تعداد ۷ میلیون و ۵۵۲ هزار و ۷۳۰ دستگاه سواری بوده و تعداد تاکسی‌های فرسوده نیز به ۲۲۰ هزار دستگاه می‌رسد.» وی افزود: «به طور کلی، از سال ۱۳۸۶ تا ۲۴ بهمن‌ماه سال جاری، نزدیک به دو میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده اسقاط شده است.»

مدیر نوسازی ناوگان حمل و نقل ایدر و با اشاره به اجرای طرح نوسازی ۹۶ هزار دستگاه تاکسی گفت: «در حوزه تاکسی برقی، نوسازی چهار هزار دستگاه در تهران و ۲ هزار دستگاه در کلانشهر هانیز در دستور کار است.» وی تأکید کرد: «به جز تهران که خودروهای برقی صرفاً برای آن تخصیص یافته است، سایر کلانشهر هانیز در حال طی مراحل اجرای طرح هستند و تاکنون در تهران تعدادی خودروی برقی (۴۶۰ دستگاه) تحویل شده است و روند تحویل همچنان ادامه دارد.»

نوسازی، پیش شرط کاهش سوانح و اصلاح الگوی ترافیک

سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در آیین رونمایی از طرح نوسازی ناوگان تاکسی‌های فرسوده، با ترسیم تصویری دقیق از وضعیت حمل و نقل کشور اظهار داشت: «اگر چه سرانه مالکیت خودرو در ایران نسبت به بسیاری از کشورهای توسعه یافته پایین تر است، اما مساله اصلی نه تعداد خودرو، بلکه الگوی بهره‌برداری از آن است.»

حسینی افزود: «در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، فرآیند تهیه خودرو و تسهیل شده، اما بهره‌برداری از آن تابع ضوابط سخت‌گیرانه، هزینه‌های جانبی و الزامات کنترلی دقیق است؛ در حالی که در ایران مسیر تملک خودرو دشوار، اما پس از خرید، محدودیت‌های بهره‌برداری به مراتب کمتر است. همین عدم توازن، بخشی از چالش‌های ترافیکی امروز کشور را شکل داده است.»

رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به ناکارآمدی برخی رویه‌های اجرایی در سال‌های گذشته تصریح کرد: «در حوزه نوسازی

روزانه ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار خودرو از شهرستان‌های تهران وارد پایتخت می‌شوند

مسعود نصرتی در آیین طرح ملی نوسازی ناوگان تاکسی‌های فرسوده اظهار داشت: «در ساعات اولیه صبح ۷۶ درصد ورودی خودروها به پایتخت را خودروهای سواری شخصی تشکیل می‌دهند.»

وی ادامه داد: «بعد از خطوط ریلی و اتوبوسرانی، تاکسی بیشترین نیاز داخل است، اگر تاکسی‌های اینترنتی در سطح شهر نبود، شهر هافلج بودند.»



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



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۷ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۹۰

STATION

ایستگاه

۱۶

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب 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

بیلپورد
Billboard

عملکرد بالا در عین منحصربه‌فرد و لوکس بودن

«سال ۲۰۲۳ میلادی پنتلی در یک کمپین تبلیغاتی جهانی برای سدان فوق‌اشرفی خود یعنی فلاینگ اسپور، بر انتقال هویت منحصربه‌فرد، عملکرد بالا و سبک زندگی خاص خریداران این نسخه تمرکز کرد. اشاره اصلی این کمپین به تجربه‌ای بود که برتند با شعارهای احساسی و ویدئوهای جذاب «How do you Bentley?» آن را به نمایش گذاشت و مخاطبان خود را به تعامل با ارزش‌ها، احساسات و شیوه زندگی مرتبط با پنتلی دعوت کرد.



پیامدهای نظارت ضعیف بر وضعیت بازار قطعات یدکی

این روزها وضعیت بازار لوازم یدکی خودرو چندان مناسب نیست. بر این اساس، در این بخش از بازار قیمت‌ها مدام تغییر می‌کند و مصرف‌کننده، بی‌پناه‌ترین حلقه این زنجیره است. در نهایت نبود نظارت موثر و مستمر بر قیمت قطعات، نه تنها هزینه نگهداری خودرو را افزایش داده، بلکه اعتماد عمومی به این بازار را نیز تحت تأثیر قرار داده است. در شرایطی که تولید و عرضه خودرو با چالش‌های متعددی روبه‌رو است، بازار خدمات پس از فروش و قطعات یدکی باید نقش ضربه‌گیر را ایفا کند؛ اما آنچه امروز مشاهده می‌شود، نظارت ضعیف و مقطعی بر قیمت قطعات خودرو است. نظارت مقطعی پیامدهایی فراتر از افزایش هزینه‌ها دارد. وقتی قیمت یک قطعه مصرفی در بازه‌ای کوتاه چندین بار

تغییر می‌کند، برنامه‌ریزی برای تعمیر و نگهداری خودرو دشوار می‌شود. عدم اطمینان، رفتارهای احتیاطی را تشدید می‌کند؛ برخی فروشندگان به امید افزایش بیشتر قیمت‌ها از عرضه خودروی می‌کنند و برخی مصرف‌کنندگان نیز به خرید مازاد روی می‌آورند. نتیجه، بازاری ملتهب و غیرقابل پیش‌بینی است. البته، با گذشت به قیمت‌گذاری دستوری و تعیین نرخ‌های غیر واقعی نیست. تجربه نشان داده است هرچا قیمت بدون توجه به هزینه‌های واقعی تولید و توزیع تعیین شده، زمینه برای شکل‌گیری بازار غیررسمی فراهم آمده است. آنچه امروز ضرورت دارد، «تنظیم‌گری هوشمند» است؛ نظارتی که با تکیه بر سامانه‌های شفافیت، رهگیری کالا از مبدأ تا مقصد و اعلام عمومی بازه‌های قیمتی، امکان سوءاستفاده را کاهش دهد. ایجاد بانک اطلاعاتی از قیمت مصوب تولیدکننده، درج کد رهگیری روی قطعات و الزام واحدهای صنعتی به اعلام شفاف قیمت‌ها می‌تواند نخستین گام در این مسیر باشد. در کنار آن، تقویت رقابت سالم میان عرضه‌کنندگان رسمی، به تعدیل طبیعی قیمت‌ها کمک خواهد کرد. بازار لوازم یدکی خودرو، به واسطه گستردگی و ارتباط مستقیم با زندگی روزمره مردم، نیازمند توجهی فراتر از نظارت مقطعی است. بازگشت نظم و شفافیت به این بازار، نه یک مطالبه صنعتی، بلکه ضرورتی اقتصادی برای حفظ تعادل در زنجیره حمل‌ونقل کشور است.



حرف آخر

Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار

قیمت برخی خودروها روز گذشته در بازار کاهش یافت

لاماری هیبرید با
۳۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۴ میلیارد
و ۶۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدرسپکت با
۳۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و
۷۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدشاهین اتوماتیک پلاس با
۴۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و
۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شددنا پلاس توربو اتوماتیک با
۴۵ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۹۸۵
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان جذاب با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و پیشرفته‌ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.



ایستاموتورارس

اترستارهانی

حس خوب، خرید مطمئن

برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8



ارتباط با ما

021-22666698 | 021-26203814