



معاون اجرایی شرکت ملی پالایش و پخش
فرآورده‌های نفتی اعلام کرد:
تولید ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین
و گازوئیل در برنامه هفتم توسعه

صفحه ۴



دلایل برگزیده شدن
لکسوس «LS500» چیست؟

صفحه ۸

استارت
Start



نهاد علی‌بیگزاده

روزنامه‌نگار

واردات خودرو و مسیری که
به بی‌راهه می‌رود

در آغاز سال جدید، سیاست‌گذاری‌های دولت در
حوزه واردات خودرو و بیش از پیش به دغدغه‌ای ملی
بدل شده است. افزایش تعرفه واردات به ۱۰۰ درصد...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

بررسی عملکرد ۳ ماهه تیم مدیریتی جدید در سایپا؛

چابک‌سازی در «سایپا»
و افزایش میزان تولید و تحویل

صفحه ۴

بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار
راننده در تهران جریمه شدند

صفحه ۱۵

تغییرات قیمتی مونتاژی‌ها
در راه است

صفحه ۱۰

در ادامه موفقیت برای فروش خودروهای صفر
پیگیری خواهد شد

تسخیر بازار کارکرده‌ها
توسط «آمازون»

صفحه ۶

«دنیای خودرو» وضعیت زامیاد در بازار را
بررسی کرد؛

وضعیت پیچیده «زامیاد»
در بازار خودروهای تجاری؛
زیر سایه نیشان آبی

صفحه ۹

با محوریت خودروهای کار و تجاری؛

عرضه خودرو در بورس
کالا به زودی آغاز می‌شود

در حالی که خودروسازان به اشکال مختلف تلاش می‌کنند
قیمت‌گذاری محصولات خود را از ذیل شورای رقابت...

صفحه ۵

مصرف ۲ میلیارد و ۸۲۳ میلیون لیتر بنزین
در تعطیلات عید

رکورد تاریخی توزیع
بنزین در ۲۹ اسفند ۱۴۰۳
شکسته شد!

صفحه ۱۵

تکرار مشکلات تولیدکنندگان قطعات خودرو در سال سرمایه‌گذاری برای تولید

بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان از ۴۰ هزار میلیارد تومان گذشت!

صفحه ۱۴



لنتیارس
PARS LENT
www.parslent.com



از ما نخرید ولی
لنتیارس بخرید

اف ایکس FX

FOWNIX



ترسیم‌آینده ۲
کمپین طراحی بر روی اف ایکس



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱
WWW.FOWNIX.COM
fownix.official

جهت دریافت اطلاعات تماس، نمایندگی‌ها، وبسایت فونیکس، مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایند.



کلاس خودروهای برقی رونمایی کرد و حاصل آن مینیون مگا بود. البته این خودرو موفقیتی به دست نیاورد ولی اتو پس از این شکست آماده حضور در بخش دیگری از کلاس خودروهای برقی با شاسی بلند جدید i8 است. برند یادشده قبلاً می خواست i8 را در سال ۲۰۲۴ عرضه کند و تصاویر جاسوسی چندماه پیش نیز نشان می داد که شاسی بلند جدید i8 از نظر طراحی ظاهری مشابه مینیون مگا است؛ اما با توجه به شکست مگا در بازار، چینی ها تصمیم گرفتند تغییراتی در ظاهر i8 اعمال کنند و به همین خاطر طرحی شبیه به مدل های موفق تر سری L را انتخاب کردند.

لی اتو i8 کراس اووری بزرگ و بدون آلایندگی است که طراحی آن را می توان ترکیبی از ظاهر موفق سری L و همچنین طراحی آینده نگرانه مدل مگا دانست. این خودرو جدید به عنوان پرچم دار محصولات سری آلی اتو در کشور چین عمل خواهد کرد. کمپانی مورد بحث جزو پرفروش ترین برندها در کشور چین بوده و سال قبل بیش از نیم میلیون خودرو را به دست مشتریان رسانده است. بخش اعظم فروش لی اتو را محصولات سری L تشکیل می دهد که شامل چهار کراس اوور EREV با ظاهری مشابه هستند. در اوایل سال ۲۰۲۴ بود که لی اتو از نخستین تلاش های خود برای حضور در



«لی اتو i8»: کراس اووری بدون آلایندگی

مشاورانچمن وارد کنندگان خودرو در گفت و گوبا «دنیای خودرو»

آینده تاریک واردات خودرو در ۱۴۰۴ با ورود کمتر از ۵۰ هزار دستگاه

بدون تخصیص ارز و اصلاح تعرفه ها، واردات خودرو در معرض توقف کامل قرار دارد

امیدوار بود. در غیر این صورت، نه تنها واردات متوقف خواهد شد، بلکه اعتماد عمومی به بازار نیز از دست خواهد رفت.»

به تازگی طی جلسه ای با حضور محمدرضا عرف، معاون اول رئیس جمهور و سید محمدتابک، وزیر صمت تغییراتی در تعرفه واردات صورت گرفت؛ به نظر شما این تغییرات چه تاثیری در بازار دارد؟

در جلسه اخیر براساس تصمیم مسئولین تعرفه واردات خودروهای «برقی» و «هیبرید» بدون تغییر باقی ماند. براین اساس خودروهای برقی با تعرفه ۴ درصد و خودروهای هیبرید با تعرفه ۱۵ درصد وارد می شوند. قیمت خودروهای برقی و هیبرید متأثر از نرخ ارز بوده و تعرفه چندان در بهای آن اثر گذار نیست. این تصمیم را می توان مهم ترین اقدام «دولت چهاردهم» عنوان کرد؛ اگر تصمیم دولت «رسانه ای» نمی شد، قطعاً این اقدام غیر کارشناسی چالش ایجاد می کرد.

بسیاری از کارشناسان به «دنیای خودرو» اعلام کردند که ارز برای واردات در سال جاری تخصیص نیافته و احتمالاً وزارت صمت به زودی سامانه را برای عرضه جدید باز کند؛ وارد کنندگان با این نوع برنامه ریزی چه چالش هایی دارند؟

متأسفانه وزارت صمت بدون تخصیص ارز به وارد کنندگان خودرو اقدام به عرضه خودرو در سامانه می کند و با این شرایط تجار معتقدند که چگونه باید محصول عرضه کنند؟ در این جایبدا اعلام کرد که این تصمیمات را افرادی اتخاذ می کنند که در ۲ دولت گذشته نیز حضور داشتند، تصمیمات این افراد ظاهراً بدون توجه به برنامه اقتصادی رئیس جمهور است. بهترین شیوه تأمین ارز برای واردات خودرو، استفاده از ارزششخص بایدون انتقال و محدودیت برای همه اقشار جامعه است. در حال حاضر اگر تجار موفق به کسب ارز حاصل از صادرات شوند، از این منشأ استفاده و در غیر این صورت منتظر دریافت ارز توسط دولت خواهند بود. از همین رو بعید می دانم که دولت در ماه جاری موفق به تخصیص ارز به وارد کنندگان خودرو شود. اگر تعرفه واردات خودروهای بنزینی نیز مانند خودروهای هیبرید و برقی اصلاح نشود، در سال ۱۴۰۴ کمتر

«در شرایطی که لایحه بودجه ۱۴۰۴ تصویب شده و سیگنال های ارزی همچنان ناپایدار است، بازار خودروهای وارداتی وارد فزای جدیدی از

بلا تکلیفی شده است. از یک سو دولت شعار حمایت از مصرف کننده و آزادسازی واردات می دهد و از سوی دیگر، با تعرفه هایی سنگین و محدودیت های ارزی، واردات را عملاً غیرممکن کرده است. مهدی دادفر، مشاورانچمن وارد کنندگان خودرو، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» از پشت پرده تناقضات، چالش های تعرفه گذاری، تاثیرات نرخ ارز و آینده مبهم واردات سخن می گوید. او معتقد است: «سیاست های موجود نه تنها باعث گرانی وارداتی ها شده، بلکه دومینویی از افزایش قیمت در کل بازار به راه انداخته که گر بیان مصرف کننده داخلی را هم خواهد گرفت.» وی در ادامه افزود: «افزایش قیمت خودروهای وارداتی فقط مختص قشر مرفه نیست؛ این گرانی به کل بازار خودرو سرایت کرده و اثرات مخربی بر قیمت محصولات داخلی گذاشته است.» دادفر با تگاهی دقیق به زنجیره اثر گذاری سیاست های تعرفه ای و ارزی، هشدار می دهد که اگر دولت سیاست رقابت پذیری را جایگزین رویکرد دستوری نکند، نه تنها بازار واردات، بلکه کل ساختار عرضه خودرو در کشور دچار آسیب جدی خواهد شد. او تأکید می کند که سیاست های ارزی نامشخص، تعرفه های ناکارآمد و عدم تخصیص درست منابع، عملراه تنفس را بر وارد کنندگان بسته است. دبیر اسبق انچمن وارد کنندگان خودرو تأکید کرد: «ورود خودرو به کشور نباید یک ابزار سیاسی یا هرم فشار برای کنترل موقتی قیمت ها باشد. واردات اگر در بستر رقابتی سالم و با سیاست گذاری شفاف صورت گیرد، می تواند نقش تعدیل گر و ارتقا دهنده کیفیت در کل صنعت خودرو را ایفا کند. اما آن چه امروز در لایحه بودجه و سیاست ارزی کشور مشاهده می شود، بیشتر بازتابی از بی اعتمادی ساختاری و نگاه قییم آانه به بازار است. اگر دولت به جای تعرفه های سنگین، سرکوب تقاضا و بازی های ارزی، به دنبال ایجاد یک بازار واقعی و رقابتی باشد، می توان به اصلاح وضعیت



مهری درخش

m.derakhsh@autoworld.ir



استارت

start

نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

واردات خودرو و مسیری که به بی راهه می رود

«در آغاز سال جدید، سیاست گذاری های دولت در حوزه واردات خودرو بیش از پیش به دغدغه ای ملی بدل شده است. افزایش تعرفه واردات به ۱۰۰ درصد و کاهش سقف ارز تخصیصی، اگر چه در ظاهر با هدف حمایت از تولید داخلی و مدیریت منابع ارزی صورت گرفته، اما در باطن، چالش های جدی را برای بازار خودرو، مصرف کنندگان و حتی خودروسازان داخلی به همراه خواهد داشت. افزایش تعرفه ها و محدودیت های ارزی، دسترسی مصرف کنندگان به خودروهای خارجی را دشوارتر کرده و قیمت این مدل خودروها را تا حد زیادی افزایش می دهد.

در چنین شرایطی، خودروهایی که می توانستند رقابتی سالم در بازار ایجاد کنند و کیفیت محصولات داخلی را بهبود بخشند، از دسترس عموم مردم خارج شده اند. در نتیجه، مصرف کننده ایرانی نه تنها گزینه های کمتری برای انتخاب دارد، بلکه مجبور است برای خودرویی که احتمالاً کیفیت و خدمات پس از فروش مناسبی ندارد، هزینه بیشتری بپردازد. در سوی دیگر، کاهش رقابت در بازار، انگیزه تولید کنندگان داخلی را برای بهبود کیفیت و کاهش قیمت محصولاتشان تا حد زیادی از بین می برد. حمایت از تولید داخل زمانی توجیه دارد که این صنعت توانایی رقابت پذیری را داشته باشد؛ نه این که با حذف رقبای خارجی، بدون هیچ فشاری مسیر سنتی خود را همچنان ادامه دهد. تجربه نیز نشان داده است که انحصار در بازار خودرو، نتیجه ای جز افزایش قیمت، کاهش کیفیت و نارضایتی عمومی به همراه نداشته است. از سوی دیگر، افزایش هزینه های واردات می تواند بازار خودروهای غیررسمی و قاچاق را رونق ببخشد. وقتی قوانین رسمی توان پاسخگویی به نیاز مصرف کننده را ندارد، بازارهای غیررسمی شکل می گیرند که نه تنها درآمد دولت را کاهش می دهند، بلکه مصرف کنندگان را نیز در معرض خرید خودروهای بی کیفیت و بدون خدمات پس از فروش قرار می دهند. این موضوع در بلندمدت سبب می شود سیاست گذاری های فعلی بیش از آن که به نفع اقتصاد ملی باشد، به ضرر آن تمام شود. بنابر آن چه گفته شد، تصمیمات اخیر در حوزه واردات خودرو نیازمند بازنگری اساسی است. در واقع حمایت از تولید داخلی نباید به بهای قربانی کردن حقوق مصرف کننده و از بین بردن فضای رقابتی تمام شود. در غیر این صورت، نه تنها شاهد رشد واقعی در صنعت خودرو نخواهیم بود، بلکه شرایط فعلی نیز وخیم تر خواهد شد.

سیاست گزاران باید به جای اتخاذ تصمیمات کوتاه مدت و مقطعی، به دنبال راهکارهای اصولی برای تقویت تولید داخلی و ایجاد بازاری رقابتی باشند که در آن هم خودروساز داخلی رشد کند و هم مصرف کننده از حق انتخاب و کیفیت قابل توجه بهره مند شود.

اتو خشنودانی
حس خوب، خرید مطمئن

امسال خودت برو!

تحويل فوری

شرایط اقساط

گلوت KALUT
850 میلیون پیش پرداخت

اطلاعات بیشتر: ۰۲۱-۸۸۴۲۷۱۰۵



توان کمتر برای مازراتی «گرن کابریو»



به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند به حداکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. از جمله دیگر ویژگی‌های نسخه پایه گرن کابریو می‌توان به سیستم تعلیق بادی، رنگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی، صندلی‌های چرمی اسپرت، صفحه آمپر دیجیتال ۱۲.۲ اینچی و نمایشگر ۱۲.۲ اینچی اطلاعات-سرگرمی اشاره کرد. قیمت این نسخه در ایتالیا از ۱۶۹ هزار و ۶۰۰ یورو آغاز می‌شود و آپشن‌هایی مثل سیستم صوتی پرمیوم، نمایشگر هدآپ و پکیج کامفورت با تهبویه صندلی‌های جلو برای آن قابل سفارش خواهد بود.

نسخه پایه جدید گرن کابریو به همان پیش‌رانه ۷۶ تونین توربو ولی با قدرت کمتر مجهز است و قیمت پایه ۱۷۰ هزار یورویی دارد. مازراتی طی رویدادی از نسخه پایه جدید گرن کابریو و همین‌طور یک نمونه تک ساخت بر اساس گرن کابریو ترافئو رونمایی کرده است. نسخه پایه جدید این کانورتیبل ایتالیایی به‌همان پیش‌رانه ۳ لیتری ۷۶ تونین توربو نتونو مجهز است که در این جا ۴۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. به لطف این موتور در کنار گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ‌محرك، گرن کابریو ظرف ۳.۹ ثانیه از حالت سکون

تخصیص کامل، این عدد پاسخ‌گوی تقاضای مصرف‌کنندگان نخواهد بود.

با توجه به سابقه تخصیص ارز سال گذشته، چه مقدار از این رقم احتمالا به واردات واقعی خودرو اختصاص خواهد یافت؟

اگر روند تخصیص ارز مانند سال گذشته باشد، حداکثر ۳۰ تا ۴۰ درصد این بودجه امکان تخصیص واقعی دارد. از این مقدار نیز بخش اعظم به واردات قطعات برای تولید و مونتاژ خودرو در کشور اختصاص پیدا می‌کند؛ چرا که به‌عنوان اولویت شناخته می‌شوند. واردات خودروهای سواری، به‌ویژه خودروهای اقتصادی، معمولاً در اولویت‌های بعدی قرار می‌گیرند. در سال گذشته شاهد آن بودیم که با وجود ثبت سفارش، بسیاری از شرکت‌ها نتوانستند تخصیص ارز دریافت کنند. در نتیجه، واردات در سطح انتظار صورت نگرفت یا خودروها با تاخیر فراوان به کشور رسیدند. تا زمانی که اولویت‌بندی تخصیص ارز اصلاح نشود و نگاه دولت به واردات سواری تغییر نکند، نمی‌توان انتظار داشت که واردات به‌صورت گسترده اتفاق بیفتد.

آیا انجمن پیشنهادی برای جایگزینی ارز دولتی با ارز آزاد برای واردات ارائه داده است؟ در این صورت، چه مدل جایگزینی را پیشنهاد می‌کنید؟

بله، ما بارها پیشنهاد داده‌ایم که واردات خودرو با ارز آزاد صورت گیرد؛ اما در عوض تعرفه‌ها متناسب کاهش یابد. این مدل در بسیاری از کشورهای منطقه نیز اجرا شده و نتیجه‌بخش بوده است. وقتی واردکننده بدانند با ارز آزاد می‌تواند خودرو وارد کند، دیگر منتظر دریافت ارز دولتی نمی‌ماند و بازار هم به‌سرعت واکنش مثبت نشان می‌دهد. در حال حاضر، وابستگی واردات به ارز دولتی بزرگ‌ترین مانع است. نه تنها تخصیص با تاخیر انجام می‌شود، بلکه به دلیل نوسان نرخ‌ها، واردکننده درگیر ریسک‌های سنگین مالی می‌شود. اگر دولت تعرفه‌ها را به‌صورت پلکانی کاهش دهد و اجازه واردات آزاد با ارز بازار را بدهد، شاهد رونق واردات و افت قیمت خودرو خواهیم بود.

با توجه به ترکیب تعرفه‌ها، نرخ ارز و محدودیت‌های تخصیص، چشم‌انداز شما از بازار وارداتی هادر سال ۱۴۰۴ چیست؟ آیا اصلاً بازار واردات شکل خواهد گرفت؟

با وضعیت فعلی، چشم‌انداز بازار وارداتی هادر سال ۱۴۰۴ بسیار مبهم و تیره‌است. نه تنها نشانه‌ای از بهبود سیاست‌ها دیده نمی‌شود، بلکه حتی سخت‌گیری‌ها بیشتر هم شده است. اگر در سال آینده هم رویکرد دولت مبتنی بر محدودسازی



از ۵۰ هزار دستگاه خودرو به کشور خواهد رسید.

آن طور که پیش‌تر مطرح شد، افزایش قیمت خودرو وارداتی سبب دومینویی در بازار خودرو می‌شود. این دومینو دقیقاً از کجا آغاز می‌شود و چگونه پیش می‌رود؟

افزایش قیمت خودرو وارداتی در حقیقت کف قیمتی بازار را جابه‌جا می‌کند. زمانی که ارزان‌ترین خودرو وارداتی در بازار با قیمتی چند میلیاردی عرضه می‌شود، خودرو ساز داخلی نیز برای محصولات میان‌رده و اقتصادی خود ادعای افزایش قیمت خواهد داشت. این افزایش به‌طور مستقیم در قیمت خودروهای داخلی، اعم از مونتاژی و تولید داخل، بازتاب پیدا می‌کند. دلیل آن روشن است؛ در غیاب رقابت، مرجع قیمت‌گذاری، وارداتی‌ها می‌شوند. تولیدکننده داخلی هم خود را با آن تطبیق می‌دهد؛ بی‌آن که کیفیت محصول خود را ارتقا داده باشد. در نتیجه، قیمت رشد می‌کند اما کیفیت نه تنها بهتر نمی‌شود، بلکه حتی کاهش هم می‌یابد. این دومینو به شدت خطرناک است؛ چرا که هم فشار بر مصرف‌کننده را بالا می‌برد و هم بی‌اعتمادی نسبت به بازار خودرو را عمیق‌تر می‌کند. آیا افزایش قیمت وارداتی‌ها می‌تواند سبب تحریک دوباره قیمت‌گذاری دستوری در داخل شود یا بالعکس، عاملی برای آزادسازی قیمت‌ها خواهد بود؟

از نظر منطقی، وقتی قیمت خودروهای وارداتی افزایش می‌یابد، باید قیمت‌گذاری دستوری کنار گذاشته شود و به سمت بازار آزاد حرکت کنیم. اما تجربه مادر ایران برعکس عمل کرده است. نهادهای سیاست‌گزار در مواجهه با

باشد، عملاً بازار واردات شکل نخواهد گرفت. آن‌چه شاهد خواهیم بود، تنها عرضه تعداد محدودی خودرو لوکس برای افراد خاص خواهد بود. در چنین شرایطی، نه رقابتی ایجاد می‌شود، نه بازار به تعادل می‌رسد. این روند به سود هیچ‌کس نیست؛ نه دولت، نه مردم، نه حتی خودروسازان داخلی. چرا که در نهایت، فشار اجتماعی و تورم انتظاری در بازار خودرو به شکل فرایندهای افزایش می‌یابد. ما به دولت هشدار داده‌ایم که اگر واردات آزاد نشود، با بحران شدیدتری در بازار مواجه خواهیم شد.

آیا ممکن است با ادامه این وضعیت، واردات خودرو به‌طور کامل از دستور کار کنار برود و صرفاً تمرکز بر تولید داخلی باشد؟

این خطر کاملاً واقعی است. اگر نگاه دولت همچنان بر حمایت انحصاری از تولید داخل متمرکز باشد و واردات را عامل تضعیف آن بداند، ممکن است واردات خودرو برای همیشه به حاشیه برود. این در حالی است که هیچ‌یک از کشورهای موفق دنیا صنعت خودرو را بدون رقابت خارجی شکل نداده‌اند. تولید داخلی نیازمند رقابت و انگیزه برای بهبود است؛ نه حمایت بدون قید و شرط. تمرکز صرف بر تولید داخل، بدون الزام به رقابت‌پذیری، تنها منجر به تولید انحصاری، گران و بی‌کیفیت می‌شود. از سوی دیگر، مردم هم حق انتخاب خود را از دست می‌دهند. اگر واردات به کلی حذف شود، صنعت خودرو داخلی در باتلاقی از خودکفایی توهمی غرق خواهد شد. بنابراین لازم است توازنی میان تولید و واردات برقرار شود.

برخی کارشناسان حوزه خودرو معتقدند واردات خودرو از ابتدا ابزار کنترل بازار داخلی بود، نه راهی برای تامین نیاز مصرف‌کننده. نظر شما چیست؟

این حرف تا حدودی درست است. در بسیاری از مقاطع، واردات به‌عنوان سوپاپ اطمینان برای مهار نارضایتی عمومی از قیمت‌ها و کیفیت داخلی استفاده شده است. اما اگر واردات صرفاً ابزار تنظیم بازار باشد، کارکرد خود را از دست می‌دهد. واردات باید یک فرآیند مستمر، شفاف و رقابتی باشد، نه یک ابزار موقت برای بازی باقیمت‌ها.

اگر نگاه ما به واردات به‌عنوان ابزاری برای توسعه صنعت، رقابت سالم و تامین سبب متنوع خودرو برای مردم باشد، آن‌گاه می‌توان از آن به‌درستی بهره برد. در غیر این صورت، هر بار با شوک‌های قیمتی، واردات به بازپچهای در دست سیاست‌گزاران بدل خواهد شد. ما در انجمن به دنبال نهادینه‌سازی این نگاه هستیم که واردات حق مصرف‌کننده و ضامن پیشرفت صنعت خودرو است.

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR



«هوندا آکورد مدل ۲۰۲۶ با طراحی به‌روز شده در بازار چین معرفی شد. این نسخه که همچنان نسل یازدهم آکورد محسوب می‌شود، تغییرات ظاهری جزئی اما قابل توجهی را تجربه کرده که چهره این سدان محبوب را اسیرتر و مدرن‌تر کرده است. با این حال، سساختار کلی خودرو و ویژگی‌های فنی آن بدون تغییر باقی مانده است. جالب است بدانید که در بازار چین، آکورد تنها سدان سائز متوسط هوندا نیست، هوندا اینسیا پر که توسط شریک تجاری دیگر این برند، یعنی دانگ‌فنگ تولید می‌شود، همان آکورد است؛ اما با طراحی متفاوت در جلو و عقب. اینسیا پر نیز مانند آکورد در نسخه‌های بنزینی و هیبرید عرضه می‌شود و گزینه‌ای دیگر برای مشتریان این کلاس محسوب می‌شود.



ظاهر تهاجمی‌تر هوندا «آکورد» ۲۰۲۶

بررسی عملکرد ۳ ماهه تیم مدیریتی جدید در سایپا؛

چابک‌سازی در «سایپا» و افزایش میزان تولید و تحویل



فراهم کند.

افزایش تولید و کاهش معوقات

بر اساس پیش‌بینی‌ها و شرایط پیش آمده در اوایل زمستان ۱۴۰۳، تعداد معوقات گروه سایپا به ۶۴ هزار دستگاه می‌رسید که ضمن نارضایتی شدید مشتریان، هزینه‌های مالی زیادی را هم به‌واسطه پرداخت جریمه تاخیر و هزینه نگهداشت خودرو و تمدید بیمه و ... به این خودروسازی تحمیل می‌کرد که با برنامه‌ریزی صورت گرفته و افزایش حدود ۲۰ درصدی تولید با وجود تمام مشکلات تامین و قطع مقطعی گاز و برق و ... این میزان معوقات با کاهش حدود ۲۶ هزار دستگاهی از ۶۴ هزار دستگاه به حدود ۳۸ هزار دستگاه کاهش پیدا کرد.

ادامه همکاری با شرکای خارجی و تمدید قرار دادهای در دوره مورد بررسی، سایپا توانسته است مذاکرات اثربخش و موثری برای ادامه همکاری با شرکای خارجی از جمله چانگان داشته باشد و برای حدود ۹ هزار دستگاه از محصولات این خودروساز تامین مالی انجام دهد. همچنین ضمن دریافت قطعاتی که از قبل سفارش گذاری شده بود، اما به دلیل وجود برخی مشکلات دچار تاخیر در تحویل بود، توانست پاسخگوی تعهدات معوق مشتریان شرکت در این زمینه باشد و برای ادامه همکاری و سودآوری مناسب از این محل، تولید خودروهای CKD را برای شرکت امکان پذیر کند.

هر شرکت یک خودرو و اختصاصی جدید

با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در این مدت سایپا ضمن احیای ظرفیت‌های خالی شرکت‌های تابعه و ایجاد زمینه برای رشد تولید و توسعه محصول در این شرکت‌ها، با تدوین یک استراتژی منسجم، به سبب محصول هر یک از خودروسازی‌های تابعه، محصول اختصاصی جدیدی را اضافه کرد و با این ترکیب، هر کدام از شرکت‌های تابعه گروه سایپا از جمله پارس خودرو، زامیاد، سایپا سیتروئن و بن رو با یک محصول سودآور و جدید به استقبال سال آینده خواهند رفت.

اصلاح ساختار سازمانی و پیاده سازی فرهنگ چابک‌سازی در سازمان

در مدت کوتاه ۳ ماهه، تیم مدیریتی جدید دست به یک ریسک بزرگ زد و توانست با دریافت و تحمل فشارهای بیرونی با یک برنامه مدون و اصولی، تعداد اعضای هیات مدیره شرکت‌های سهمی خاص را از ۵ نفر به ۳ نفر کاهش داده و همچنین کاهش قابل ملاحظه‌ای را در تعداد اعضای

پیگیری يك موضوع

Follow up

علیرضا آرمان مقدم

معاون اجرایی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

تولید ۱۳۰ میلیون لیتر بنزین و گازوئیل در برنامه هفتم توسعه

ظرفیت پالایشی کشور در سال جاری رشد چشمگیری داشته است؛ اما طرح‌های جدید به دلیل مشکلات سرمایه‌گذاری با چالش مواجه‌اند. با بهره‌برداری از پروژه‌های در دست اجرا، ظرفیت تولید بنزین و گازوئیل به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت. حال در این رابطه علیرضا آرمان مقدم، معاون اجرایی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی به بیان نقطه نظرات خود می‌پردازد.

در حال حاضر ظرفیت فرآورش نفت خام و میعانات گازی کشور چقدر است؟

ظرفیت فرآورش نفت و میعانات گازی کشور در حال حاضر ۲ میلیون و ۳۷۰ هزار بشکه در روز است. در نیمه دوم امسال، ظرفیت تولید بنزین و گازوئیل در بخش پالایشگاهی به ترتیب به ۱۰۸ و ۱۱۵ میلیون لیتر در روز رسید.

وضعیت پیشرفت طرح‌های پالایشی کشور چگونه است؟

به غیر از طرح پالایشگاه مروارید مکران، سایر طرح‌ها پیشرفت چندانی نداشته‌اند و پیشرفت آن‌ها بین ۲ تا سه درصد است که دلیل اصلی آن چالش‌های سرمایه‌گذاری است.

برای احداث پتروپالایشگاه‌ها چه میزان سرمایه‌گذاری لازم است؟

یک پتروپالایشگاه ۳۰۰ هزار بشکه‌ای به سرمایه‌گذاری بین ۸ تا ۱۲ میلیارد دلار نیاز دارد. به‌طور میانگین، برای هر بشکه نفت خام باید بین ۲۰ تا ۴۰ هزار دلار سرمایه‌گذاری شود. حتی اگر طرح به فاز تقسیم شود، هزینه اجرایی یک فاز نیز بسیار زیاد است و تامین آن دشوار خواهد بود.

وضعیت طرح مروارید مکران و سایر طرح‌های پالایشی چیست؟

طرح مروارید مکران تاکنون حدود ۱۰ درصد پیشرفت داشته است؛ اما عملیات اجرایی واحدهای اصلی آن هنوز آغاز نشده است. پالایشگاه آدیش که با خوراک میعانات گازی فعالیت می‌کند، بیش از ۹۰ درصد پیشرفت داشته و طرح‌های کیفی‌ساز دیگر نیز در پالایشگاه تهران به بهره‌برداری خواهند رسید.

بهره‌برداری از پالایشگاه آدیش چه تأثیری بر ظرفیت پالایشی کشور دارد؟

هدف اصلی از اجرای پالایشگاه آدیش تولید نفتا بوده و نه بنزین؛ اما با راه‌اندازی این پالایشگاه ظرفیت پالایشی کشور به میزان ۶۰ هزار بشکه در روز افزایش پیدا می‌کند. همچنین امکان دریافت ۳ میلیون لیتر گازوئیل به صورت روزانه فراهم می‌شود.

نگاه

view

عباس آرگون

عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی تهران

دو آبرچالش عمده بخش صنعت

«صنعت در سال ۱۴۰۳ درگیر رکود و تورم بود. افت سرمایه‌گذاری صنعتی، افزایش قیمت نهاده‌های تولید و تداوم سیاست‌های نادرست در کنار تحولات سیاسی، رکود بخش صنعت را حتی در ماه‌های پایانی سال که معمولاً تولید به دلیل افزایش تقاضای فصلی رونق می‌گیرد، تشدید کرد.

تقاضای داخلی به دلیل تورم و کاهش قدرت خرید مردم و تقاضای خارجی به دلیل محدودیت‌های سیاسی و تحریم نتوانست به خروج صنعت از رکود کمک کند. تولید در سالی که گذشت همچنین با دو آبرچالش ناترازی انرژی و افزایش قیمت مواد اولیه به واسطه حذف ارز نیمایی روبه‌رو بود.

گزارش اخیر اتاق بازرگانی به خوبی گویای وضعیت صنعت است. براساس این گزارش، شاخص مدیران خرید کل اقتصاد در دی‌ماه ۱۴۰۳ بعد از تعدیل فصلی ۴۷ برآورد شده و برای دومین ماه متوالی هشدار تعمیق رکود در اقتصاد را صادر کرده است.

بر اساس داده‌های به‌دست آمده از بنگاه‌های بخش صنعت، شاخص مدیران خرید بخش صنعت نیز در دی ۱۴۰۳، معادل ۵۰۶ برآورد شده است. در سالی که گذشت به دلیل بالا رفتن نرخ ارز، قیمت مواد اولیه در همه صنایع به شدت افزایش داشته است. همچنان قطعی برق و گاز در دی‌ماه سال گذشته منجر به کاهش فعالیت در برخی شرکت‌های تولیدی شده است.

حذف ارز نیمایی و نوسانات نرخ ارز نیز منجر به افزایش قیمت مواد اولیه و محدودیت تولیدکنندگان در تامین مواد اولیه شده است که این امر افزایش قیمت فروش محصولات را طی ماه‌های آتی به همراه خواهد داشت. مشکلات قطعی برق، افزایش قیمت‌ها، کاهش نقدینگی و کاهش تقاضای خرید، رکود در سرمایه‌گذاری را به همراه داشته که این خود بیانگر گران‌تر شدن تولیدات است.

براساس محاسبات کارشناسی، توقف تولید و انتقال و توزیع برق در کشور، هر روز حدود ۱۸ هزار میلیارد تومان به اقتصاد کشور خسارت وارد می‌کند که از این میزان ۹ هزار و ۲۱۸ میلیارد تومان آن مربوط به بخش صنعت است. براساس آمارها و مطالعات، با احتساب سهم بخش‌های مختلف اقتصادی از تولید ناخالص داخلی، بیشترین خسارت قطعی برق به بخش صنعت تحمیل می‌شود و شدت این خسارت در بخش صنعت ۳۶۹۴ برابر، در صنعت برق ۳۴۲ برابر، در بخش حمل‌ونقل ۲۲۶ برابر و در بخش کشاورزی ۲۴۵ برابر محاسبه شده است.

صنایع، تسهیل در روند اعطای مجوزها و مسیر واردات و صادرات برای گروه‌ها و صنایع فعال در این حوزه از دیگر اولویت‌های دولت در سال جدید است. «نماینده مردم نیریز، استهبان و بختگان تاکید کرد: «وزارت صمت باید برنامه‌ریزی‌های لازم را برای تامین نیاز معدنکاران در حوزه معدن از مسیرهای گوناگون مانند واردات با حمایت درست از تولید انجام دهد؛ هرچند تولیدکنندگان داخلی تمام

زاپاس

Spare Tire

برنامه دولت برای مهار ناترازی انرژی چیست؟



مشکلات ناترازی در صنعت برق کشور، حوزه صنایع با مشکلات جدی مواجه شدند، اظهار داشت: «در سال جدید باید برنامه‌ریزی‌های به‌گونه‌ای باشد تا شاهد کمترین مشکلات برای بخش‌های گوناگون صنایع و تامین برق و آب مورد نیاز باشیم؛ چرا که این موضوع مستقیماً به چرخه تولید و اقتصاد کشور سر و کار دارد.»

وی خاطر نشان کرد: «علاوه‌بر توجه به انرژی مورد نیاز

«نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به دغدغه صنایع جهت تامین انرژی مورد نیاز گفت: «در حال حاضر مهم‌ترین اولویت صنایع و معادن کشور، تامین انرژی‌های مورد نیاز در حوزه آب برق است و دولت در سال جدید باید اهتمام ویژه‌ای به این موضوع به‌عنوان دغدغه اصلی فعالان این صنایع داشته باشد.» فرهاد طهماسبی با بیان این که سال گذشته به دلیل

تلاش خود را برای تامین نیاز معدنکاران انجام می‌دهند، اما با این میزان تولید نمی‌توان به‌درستی از ظرفیت معادن کشور استفاده کرد.» طهماسبی با اشاره به این که برخی از ماشین آلات معدنی نیز از کیفیت لازم برخوردار نیستند، از عمر بالای ماشین آلات معدنی موجود انتقاد کرد و اظهار داشت: «زمانی که توان تولید به‌میزان نیاز در داخل وجود ندارد، باید فکری اساسی برای تامین این نیاز داشته باشیم.»



برنامه احتمالی دوج برای بازگشت «چارجر» بنزینی

«رسانه‌های خودرویی آمریکا در مصاحبه با نمایندگان‌های برند دوج به این نتیجه رسیده‌اند که نسخه جدید چارجر بنزینی تا تابستان سال آینده در دسترس مشتریان این برند قرار خواهد گرفت. این خودرو جدید که با نام چارجر سیکس یک شناخته می‌شود و در حقیقت معادل بنزینی نسخه دیتونا ۲۰۲۵ تمام‌برقی خواهد بود، نهایتاً تا ماه ژوئن به نمایندگی‌های یادشده می‌رسد. نسخه برقی و شاید بتوان گفت، اصلی این خودرو که چندی در دسترس عموم قرار گرفت، نخستین بار و به همراه نمونه بنزینی در ماه مارس ۲۰۲۴ رونمایی شد؛ اما به‌موعد تابستان ۲۰۲۴ نرسید و با تأخیر تحویل مواجه شد. دوج این

تغییرات را به دلیل وضعیت سیاسی درونی استلاتنیس می‌داند. این برند به استغای مدیر اسبق فیات-کرایسلر و مدیرعامل شرکت مادر، «کارلوس تاوارس» اشاره دارد. تنها انتخاب کنونی دوج برای عرضه این خودرو، استفاده پیش‌رانه در دسترس ۲ لیتری نویین توربو ۶ سیلندر خطی هوریکان است که در دو نسخه ۴۲۰ و ۵۵۰ اسب‌بخاری تولید می‌شود. برنامه دوج بر آن است تا نسخه بنزینی را هم مانند دیتونا در دو نسخه دوو چهار در هم به‌دست مشتریان برساند و بهره‌مندی از سیستم چهار چرخ محرک را هم به‌عنوان یک آپشن قرار دهد.

ویژه‌ها

طرح واردات خودرو برای عشایر با تعرفه صفر درصد



رئیس سازمان امور عشایر گفت: «در حال برنامه‌ریزی هستیم که خودروهایی با کمک‌فهرهای مناسب و بدون پرداخت تعرفه‌های گمرکی مانند آمبولانس برای جامعه عشایری وارد کشور شود. این امر می‌تواند امنیت جابه‌جایی جوامع عشایری در مناطق صعب‌العبور را بهبود بخشد.» جهانیش میرزاوند افزود: «نیاز غالب جامعه عشایری به وانت و خودروهای مناسب مناطق صعب‌العبور است و امیدواریم این خواسته جامعه عشایر مورد قبول قرار گیرد.»

دیگه چه خبر؟

رکورد اسقاط خودرو در سال ۱۴۰۳ شکست



رئیس هیات عامل ایدرو از رشد ۳۵۵ درصدی اسقاط خودرو در سال گذشته خبر داد. فرشاد مقیمی با اشاره به اسقاط بیش از ۳۴۹ هزار دستگاه خودرو فرسوده در سال گذشته گفت: «این رقم در پایان سال قبل از آن حدود ۷۷ هزار دستگاه بوده است که به این ترتیب شاهد رشد ۳۵۵ درصدی اسقاط خودروهای فرسوده در سال ۱۴۰۳ بودیم.» وی افزود: «از سال ۱۳۸۶ تا پایان ۱۴۰۳ در مجموع ۲ میلیون و ۴۱۶ هزار و ۷۲۳ دستگاه انواع خودروهای فرسوده از رده خارج شده است.»

تونیتر!

۴ راهبرد وزارت صمت برای تقویت تولید



معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صنعت، معدن و تجارت با اشاره به راهبردهای این وزارتخانه برای هدایت سرمایه‌های مردم به سمت تولید گفت: «دستورالعمل سرمایه‌گذاری صنعتی برای نظام‌مند شدن مشوق تا پایان اردیبهشت‌ماه ابلاغ می‌شود.» سعید شجاعی افزود: «این چهار راهبرد شامل موارد هدایت سرمایه به سمت خلق ارزش افزوده، حمایت از توسعه صندوق سپرده کالایی، افزایش بهره‌وری سرمایه و اجرای حساب ویژه تأمین سرمایه در گردش می‌شود.»

بامحوریت خودروهای کارو تجاری؛

عرضه خودرو در بورس کالا به‌زودی آغاز می‌شود

رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در حالی که خودروسازان به اشکال مختلف تلاش می‌کنند قیمت‌گذاری محصولات خود را از ذیل شورای رقابت خارج کنند، تاکنون در این موضوع توفیقی نیافته‌اند.

راهکار جایگزین اما برای تعیین قیمت در حاشیه بازار، عرضه خودرو در بورس کالا است؛ اما شورای رقابت اجازه این کار را نمی‌دهد و تنها خودروهای کار و تجاری در سال گذشته در رینگ خودرو بورس کالا عرضه شدند. در سال جدید نیز طبق برنامه‌ریزی‌هایی که صورت گرفته، قرار است عرضه محصولاتی که در سال گذشته انجام شد، در سال جدید نیز ادامه یابد. این موضوع برای خودروسازان از اهمیت بسزایی برخوردار است و محصولات شرکت‌های ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل، بهمن دیزل، سیبا موتور، کرمان موتور و... در سال گذشته در تالار نقره‌ای روی تابلو نقره‌ای نقش بستند و مورد اقبال خریداران و فعالان بازار سرمایه قرار گرفتند. از مهم‌ترین مزایای بورس کالا، ایجاد شفافیت در روند معاملات است.

در فرآیند عرضه خودرو از طریق این بازار، قیمت‌ها بر اساس سازوکار عرضه و تقاضا کشف می‌شوند و همه متقاضیان به‌صورت یکسان و در شرایط رقابتی در فرآیند خرید شرکت می‌کنند. این امر ضمن حذف رانت‌های ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، اعتماد عمومی را نیز افزایش می‌دهد.

از سویی ورود خودرو به بورس کالا موجب کاهش فعالیت دلالان و واسطه‌ها در بازار آزاد می‌شود. در نظام سنتی فروش خودرو، به دلیل

اینفوگرافش

Infography

زیان صادرات خودروهای ژاپنی از تعرفه‌های ترامپ



میزان پوشش
سالانه تعرفه‌ها بر
واردات خودرو و
قطعات

۴۶۰ میلیارد دلار

میزان زیان
۱۷ میلیارد دلار

۲۵ درصد

میزان تعرفه وضع شده



■ مرکز تجارت بین‌المللی (ITC) اعلام کرد که ژاپن ممکن است پس از تصمیم دونالد ترامپ برای اعمال تعرفه‌های ۲۵ درصدی بر واردات خودرو، ۱۷ میلیارد دلار صادرات خودرو در آمریکا را از دست بدهد.

چس تلند؟

نقش موثر بورس در تقویت زیرساخت‌های صنعتی

رئیس کمیته «تأمین مالی، بازار سرمایه و صنعت بیمه» کمیسیون اقتصادی مجلس با بیان این که افزایش سرمایه‌گذاری از طریق بورس می‌تواند زیرساخت‌های صنعتی کشور را تقویت کند، گفت: «این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها ظرفیت تولید داخلی را بالا می‌برد بلکه موجب ایجاد اشتغال، رشد صادرات و افزایش ارزش افزوده در اقتصاد خواهد شد.»

چرا؟

استفاده از پتانسیل‌های بازار سرمایه

احمد محمدی انارکی با اشاره به تأمین مالی بنگاه‌های تولیدی اظهار داشت: «یکی از مهم‌ترین نقش‌های بورس، فراهم آوردن امکان تأمین مالی برای شرکت‌های تولیدی از طریق انتشار سهام با اوراق بدهی است. شرکت‌ها به جای اتکال به وام‌های بانکی با بهره‌های بالا، می‌توانند از طریق عرضه عمومی سهام، سرمایه مورد نیاز برای توسعه خط تولید، خرید تجهیزات یا افزایش ظرفیت را جذب کنند.»

برای چه؟

بازار سهام بستر تأمین مالی بخش صنعت

این نماینده مجلس شورای اسلامی افزود: «بورس به‌عنوان یکی از ابزارهای مهم تأمین مالی، نقش بسزایی در تقویت تولید و سرمایه‌گذاری در کشور دارد. با گسترش و تقویت بازار سرمایه و ارتقای زیرساخت‌های آن، می‌توان بستر مناسبی برای حمایت از تولید داخلی و پیشرفت اقتصادی فراهم آورد. به‌واقع یک بازار سرمایه فعال و شفاف، محیطی جذاب برای سرمایه‌گذاران داخلی و بین‌المللی فراهم می‌کند.»

طنه یک

First gear



علی زران‌دوز

azarandooz@autoworld.ir

بزرگ‌ترین خودروساز جهان (تویوتا) افزایش قیمت ندارد.

«حاضر جواب: به این می‌گویند رقم خوردن بزرگ‌ترین بداموزی جهان، توسط بزرگ‌ترین خودروساز جهان!

علی احمدنیا، رئیس امور اطلاع‌رسانی دولت، اعلام کرد دولت با افزایش تعرفه خودروهای وارداتی مخالف است.

«حاضر جواب: حالا که هیچ‌کس این تعرفه‌های صددرصدی را گردن نمی‌گیرد شاید با بررسی بیشتر معلوم شد تمام آن غلط تایپی بوده است!

افزایش عجیب هزینه حمل‌بیمار با آمبولانس...
«حاضر جواب: از این تیتراژ نیند لطفاً! چون احتمالاً به‌زودی بیشتر کسانی که با خودرو در تاکسی‌های اینترنتی کار می‌کنند، با اضافه کردن یک کابین به بخش عقب خودرو، تبدیل می‌شوند به راننده آمبولانس و به جای آدم سالم، آدم بیمار با سود بیشتر جابه‌جایی کنند!

«نه به تصادف! با خودرو فرسوده و جاده ناهموار»
«حاضر جواب: اگر خودروها به‌روز و جاده‌ها هموار باشند که دیگر تصادف چندانی در کار نخواهد بود که حالا کسی بخواد به آن نه هم بگوید.

با ماهی ۱۰ میلیون صاحب کوئیک صفر شوید.
«حاضر جواب: یادش بخیر... ۱۰ سال پیش با همین تبلیغات مردم را به خرید خودروهای لوکس آلمانی تشویق می‌کردند.

امسال سال سرمایه‌گذاری در خودرو است؟
«حاضر جواب: البته اگر طلا و سکه و ارزهای خارجی مجالی برای خودرو باقی بگذارند!

۵۰ میلیارد تومان کلاهبرداری با وعده تحویل خودرو در کاشان.

«حاضر جواب: در این چند ماهه این قدر رقم‌های کلاهبرداری‌های خودرویی بالا بوده که دیگر این رقم‌ها توجه مخاطبان را کمتر به‌خودش جلب می‌کند.

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «خودروهای با قیمت کمتر از ۱۰ هزار دلار و با تعرفه ۶۰ درصدی می‌تواند برای قشر عامه مردم متناسب باشد.»

«حاضر جواب: البته اگر تا زمان رسیدن این خودروها به کشور، قشر عامه مردم حتی تصور خودرو داشتن را هم فراموش نکرده باشند.

ورود دیوان محاسبات به کارشکنی واردات خودرو...
«حاضر جواب: پس بالاخره و با ورود دیوان محاسبات، قرار است معلوم شود در زمینه واردات خودرو؛ چند - چند هستیم.

طرح بر حفره ترامپ برای خودروسازی آمریکا.
«حاضر جواب: پس با این حساب طرح خودرویی نگو، پنیر تام و جری بگو!

خودرو گران تر شد، مردم بدلتکلیف‌تر!
«حاضر جواب: اختیار دارید... الان دیگر در بازار خودرو، بدلتکلیفی خودش یک تکلیف مشخص است!



بخش طراحی، تغییرات جزئی شامل جلوپنجره و سپر بازطراحی شده است. همچنین رینگ‌های جدید ۱۸ و ۱۲۰ اینچی و چراغ‌های عقب دودی‌شده، به جذابیت بصری خودرو افزوده‌اند. علاوه بر این، رنگ جدیدی به‌نام Moonstone Gray Metallic به پالت رنگ‌های او تلندر اضافه شده است. در عین حال میتسوبیشی سیستم صوتی جدیدی را ارائه کرده که در نسخه‌های مختلف شامل سیستم ۸ و ۱۲ بلندگوی باماهاست. برای نخستین بار، این مدل در نسخه‌های SEL و بالاتر دارای صندلی‌های جلو با تهویه خواهد بود. همچنین، گزینیه‌های جدیدی برای روکش صندلی‌ها از جمله چرم نیمه آنیلین قهوه‌ای آجری و چرم مصنوعی خاکستری روشن با ترمیم جیرمانند ارائه شده‌اند.

میتسوبیشی نسخه فیس لیفت شده او تلندر را با بایز گذشته معرفی کرد و حالا قیمت آن برای بازار آمریکا اعلام شده است. این کراس اوور با قیمت پایه ۲۹ هزار و ۶۴۵ دلار (بدون احتساب یک هزار و ۴۹۵ دلار هزینه حمل و نقل) عرضه خواهد شد که نسبت به مدل قبلی یک هزار و ۲۵۰ دلار افزایش قیمت دارد. بزرگ‌ترین تغییرات در فضای داخلی اتفاق افتاده است. او تلندر ۲۰۲۵ به یک صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی جدید مجهز شده که دارای سیستم ناوبری GPS و پشتیبانی از Android Auto و Apple CarPlay است. کنسول میانی نیز بازطراحی شده و جای لیوان‌ها جایبه‌جا شده است. همچنین، دسته‌دنده جدید، استراحت کاهای دست بزرگ‌تر و مترال با کیفیت‌تر به کابین اضافه شده‌اند. در



«او تلندر» در آمریکا گران‌تر شد

«هوندا» به ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار مشتری آپشن معیوب فروخته است!



رانندگان هوندا و آکورا بیش از یک هزار و ۳۰۰ شکایت در مورد مشکلات فناوری استارت-استاپ خودکار ثبت کرده‌اند که سبب شده است NHTSA تحقیقاتی را آغاز کند. تعدادی از مدل‌های هوندا و آکورا به دلیل گزارش‌هایی مبنی بر عدم راه‌اندازی مجدد عملکرد استارت-استاپ خودکار رانندگان پس از خاموش شدن، تحت بررسی فدرال قرار گرفته‌اند. صاحبان خودروهای آسیب‌دیده اشاره کرده‌اند که موتور خودرویشان پس از توقف کامل پشت چراغ راهنمایی یا تقاطع، در حالی که این ویژگی فعال است، قادر به راه افتادن مجدد پیش‌رانه نیست. برخی رانندگان افزوده‌اند که خودرویشان برای رفع نقص ادعایی به‌بازرسی کمکی (جامپ-استارت) نیاز داشته است. تحقیقات NHTSA (اداره ملی ایمنی ترافیک بر گراهام) شامل هوندا و آکورا‌های خاص با موتور ۲.۵ لیتری V-6 همراه با گیربکس ۹ سرعته می‌شود. این مدل‌ها شامل هوندا پایلوت ۲۰۱۶-۲۰۱۹، آکورا 2020-TLX 2015، آکورا 2020-MDX 2016، هوندا پاسپورت ۲۰۱۹-۲۰۲۲ و هوندا رایج لاین ۲۰۲۰-۲۰۲۳ هستند. هوندا و آکورا از ژوئن ۲۰۲۲ گزارش‌هایی مبنی بر خرابی سیستم استارت-استاپ خودکار دریافت کرده‌اند که با مدل‌های هوندا پایلوت سال‌های ۲۰۱۶-۲۰۱۹ شروع شد.

در ادامه موفقیت برای فروش خودروهای صفر پیگیری خواهد شد

تسخیر بازار کارکرده‌ها توسط «آمازون»



شرایط برای خرید هر محصولی تغییر کرده و همان‌طور که در کشور خودمان هم بخش زیادی از خریدهای سال نو، از دروازه‌های پرداخت آنلاین راهی در منازل شدند، الگوی خرید به‌نوعی تغییر کرده و با تحولات عمیقی مواجه شده است. این مساله دلالتان خودرو را نیز ملزم می‌کند که با تغییرات موجود در این بخش، هر چه بیشتر و سریع‌تر مطابقت پیدا کنند. خرید آنلاین خودرو در سطح جهان پدیده جدیدی نیست؛ به‌خصوص پس از دوران کرونا که فروش اینترنتی خودرو به یک نیاز اساسی تبدیل شد. اما اگر بزرگ‌ترین فروشگاه اینترنتی جهان، یعنی آمازون تصمیم بگیرد که وارد بازار خودروهای کارکرده شود، این موضوع می‌تواند به یک تغییر بزرگ در صنعت فروش خودرو منجر شود. آمازون پیش‌تر همکاری خود را با هیوندای برای فروش خودروهای صفر در ۶۸ بازار، از جمله برخی شهرهای آمریکا آغاز کرده است. طبق گفته‌های فن جین، مدیر بخش خودرو آمازون، این شرکت قصد دارد پس از آزمایش موفقیت‌آمیز فروش خودروهای صفر، به بازار خودروهای کارکرده نیز وارد شود. جین در گفت‌وگو با «تونیوز» اعلام کرد: «ما در حال اضافه کردن نمایندگی‌های بیشتری هستیم و از این که می‌توانیم نه تنها خودروهای جدید، بلکه خودروهای کارکرده را نیز به موجودی آن‌ها اضافه کنیم، هیجان زده‌ایم.» اما برنامه آمازون تنها به فروش خودرو محدود نمی‌شود. این غول خرده‌فروشی قصد دارد تجربه کامل خرید خودرو را به صورت آنلاین ارائه دهد؛ از جمله فروش قراردادهای خدماتی و بسته‌های تعمیر و نگهداری که به‌طور سنتی یکی از سودآورترین بخش‌های کسب‌وکار نمایندگی‌های خودرو محسوب می‌شوند.

برنامه‌ای در ادامه موفقیت‌های قبلی تحولات صنعت فروش خودرو در سال ۲۰۲۰ به دلیل شیوع کرونا سبب شد فروش آنلاین خودرو از یک گزینه اختیاری به یک الزام تبدیل شود. حالا آمازون با تحلیل

خبر News

مشکل جدی «تویوتا» با مشتریان هیبریدها

این خودرو ساز برای همگامی با تقاضای فزاینده برای خودروهای هیبرید خود در تلاش است این امر منجر به تاخیرهای چندماهه در تحویل شده است. تقاضا برای خودروهای هیبرید تویوتا بیش از هر زمان دیگری افزایش یافته است؛ اما این محبوبیت با یک جنبه منفی همراه بوده است: گلوگاه‌های زنجیره تأمین که سبب شده است مشتریان ماه‌ها برای خودروهای جدید خود منتظر بمانند. «روترز» گزارش داد کمبود قطعات کلیدی، از جمله قطعات قوای محرکه هیبرید، تحویل در سراسر جهان را مختل کرده و خریداران را در ایالات متحده، اروپا، ژاپن و هند را تحت تأثیر قرار داده است. تویوتا مدت‌هاست که بازیگر مسلط در بازار خودروهای هیبرید بوده است و شرط‌بندی آن روی خودروهای



بنزینی-الکتریکی به جای مدل‌های تمام‌الکتریکی، موفقیت‌آمیز بوده است. بر اساس گزارش LMC Automotive، فروش جهانی خودروهای هیبرید در پنج سال گذشته تقریباً سه برابر شده و از ۵.۷ میلیون به ۱۶.۱ میلیون دستگاه رسیده است. با این حال، این رشد سریع، ظرفیت تولید این شرکت و توانایی تأمین کنندگان آن برای پاسخگویی به تقاضا را تحت فشار قرار داده است. مشتریان در اروپا اکنون برای مدل‌های محبوب مانند پاریس کراس و RAV4 پلاگین هیبرید با زمان انتظار ۶۰ تا ۷۰ روزه مواجه هستند که تقریباً دو برابر مدت‌زمان در سال ۲۰۲۰ است. در ژاپن، زمان انتظار از دو تا پنج ماه متغیر است؛ در حالی که نمایندگی‌های ایالات متحده برای حفظ موجودی هیبریدهای پریوس و کمری در تلاش هستند. خریداران هندی وضعیت بدتری دارند؛ به‌طوری که زمان تحویل بسته به مدل، از دو تا ۹ ماه طول می‌کشد. زنجیره تأمین خودروهای هیبرید تویوتا در سطوح مختلف با نتایج نامی مواجه است. کمبود آهنربا - «که در موتورهای هیبرید استفاده می‌شود» سبب تاخیر در رسیدن قطعات کلیدی به خطوط مونتاژ تویوتا شده است. به‌طور مشابه، دینسو، یکی دیگر از تأمین‌کنندگان اصلی تویوتا، با مشکلاتی در تهیه اینورترهای کافی روبه‌رو است.

ورود آمازون به بازار خودروهای کارکرده می‌تواند شرایط رقابت را به شدت تغییر دهد. این شرکت پتانسیل آن را دارد که تجربه‌ای یکپارچه و گسترده‌تر از خرید آنلاین خودرو ارائه دهد؛ از جست‌وجو و مقایسه قیمت گرفته تا خرید، گارانتی و خدمات پس از فروش. اگر این برنامه با موفقیت پیش برود، نه تنها رقبای سنتی باید خود را با شرایط جدید تطبیق دهند، بلکه حتی نمایندگی‌های فروش نیز مجبور خواهند شد مدل کسب‌وکار خود را بازبینی کنند. به‌نظر می‌رسد بازار خودروهای کارکرده در آستانه یک تحول دیجیتال بزرگ است؛ تحولی که آمازون می‌تواند یکی از بازیگران اصلی آن باشد.

بر نحوه نمایش برند خود خواهند داشت. اما در مورد خودروهای کارکرده، این نمایندگی‌های فروش هستند که باید اطمینان حاصل کنند که همکاری با آمازون برای آن‌ها سودآور خواهد بود یا خیر؟ بر این اساس نمایندگی‌ها صرفاً به دنبال یک پلت‌فرم برای درج آگهی خودرو نیستند. آن‌ها می‌خواهند سرویسی داشته باشند که بتواند فروش واقعی را افزایش دهد و هزینه‌های همکاری با آمازون را توجیه کند. از سوی دیگر، رقبای سنتی مانند CarGurus و Autotrader نیز مجبور خواهند شد سطح خدمات خود را ارتقا دهند تا بتوانند با آمازون رقابت کنند.

رقابتی که به نفع مشتری تمام خواهد شد

حجم عظیمی از داده‌هایی که در اختیار دارد، به این نتیجه رسیده است که ورود به این بازار ارزشمند خواهد بود. این شرکت علاوه بر فروش خودرو، می‌تواند از مزایای تبلیغات خودرویی که در آمریکا به‌بازاری ۳۰ میلیارد دلاری تبدیل شده نیز بهره‌برد. علاوه بر این، بازار خودروهای کارکرده در حال رشد است و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۲ ارزش آن بیش از ۲ برابر شده و به ۸۸۵ میلیارد دلار برسد. با چنین چشم‌اندازی، آمازون به عنوان شرکتی که همیشه به دنبال گسترش کسب‌وکار خود است، به راحتی نمی‌تواند از کنار این فرصت بگذرد. البته ورود به بازار خودروهای کارکرده بدون چالش نخواهد بود. برای خودروهای صفر، خودروسازان (OEMs) نظارت دقیقی

آمار فروش «بامو» دلیل اصرار بر تولید برقی‌ها را فاش کرد

داشتند در کریسمس گذشته زیر درخت ببینند، دریافت نکردند. بارش فروش i4، بامو ۱۳ هزار و ۵۳۸ دستگاه خودرو الکتریکی در سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ فروخت؛ در حالی که این رقم در سه ماهه نخست سال گذشته ۹ هزار و ۷۱۳ دستگاه بود. سدان i5 به عنوان گزینه نسبتاً جدید از بین خودروهای الکتریکی بامو، امسال یک هزار و ۸۹۹ دستگاه فروخت. i4، یک سدان چهار در کوچک و پر قدرت به حساب می‌آید که بهترین تجربه آن در نسخه iM ۷ هزار و ۱۲۵ دستگاه خودرو فروخته شده و با اختلاف زیاد پیش‌تاز تمام فروش خودروهای الکتریکی بامو بود. iX، نخستین ورود بامو به خودروهای شاسی‌بلند الکتریکی، ۳ هزار و ۶۲۶ دستگاه فروخت؛ در حالی که i7 مجلل و باشکوه ۸۸۸ صاحب جدید پیدا کرد.

درآمد بامو اغلب نتایج متفاوتی را به همراه دارد؛ اما امسال این‌طور نیست. بامو گزارش داده است که در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵، فروش وسایل نقلیه الکتریکی ۲۶.۴ درصد و فروش کلی ۳.۷ درصد افزایش یافته است. مینی نیز ۹.۵ درصد افزایش را ثبت کرده است. این اعداد مربوط به سه ماهه اول سال ۲۰۲۵ هستند و درصد افزایش‌ها با مقایسه فروش با سه ماهه اول سال ۲۰۲۴ محاسبه شده‌اند. این اعداد به چند دلیل قابل توجه هستند؛ مهم‌ترین آن‌ها این است که سه ماهه اول اغلب زمان بدی برای صنعت خودرو و به‌طور کلی اقتصاد و بازار به حساب می‌آید. از آن‌جا که مردم از خرید تعطیلات برگشته‌اند و کمتر قصد خرید دارند، حداقل خریدهای بزرگ اغلب در اولویت بعدی قرار می‌گیرند. شاید مردم بامو i4 را که انتظار





نگاهی به کیا «EV3» مدل ۲۰۲۵



کاربر پسند پدید آورده. نمایشگرها واضح‌اند و استفاده از مواد بازیافتی (۲۸.۵ کیلوگرم پلاستیک بازیافتی در هر خودرو) و حذف چرم و کروم، کابینی دوستدار محیط زیست را رقم زده‌اند. با این که نسخه پایه (Air) از پلاستیک‌های خشک تری استفاده می‌کند، اما طراحی کلی حفظ شده. مندی‌های نسخه GT-Line دارای تنظیم برقی، گرم کن و ساپورت کمری هستند که راحتی مناسبی ارائه می‌دهند. EV3 تنها به‌صورت دیفرانسیل جلو (FWD) عرضه شده که برای یک خودرو خانوادگی کافی است. با وجود یک موتور ۲۰۱ اسب بخاری، شتاب خودرو برای استفاده روزمره کاملاً رضایت‌بخش است.

کیا با معرفی EV3 یک کراس‌اوور الکتریکی جمع‌وجور و اقتصادی را به‌بازار عرضه کرده که نه تنها ظاهری چشمگیر دارد، بلکه در عملکرد، راحتی و مصرف نیز خوش می‌درخشد. کیا EV3 به‌طرز قابل توجهی شبیه یک کانسپت بوده که مستقیماً از نمایشگاه خودرو به خیابان آمده است. این خودرو با ضریب درگ ۰.۲۶۷ و پوششش ۸۰ درصد کف خودرو، آپرودینامیک فوق‌العاده‌ای دارد که به بهبود برد کم‌ز یاد می‌کند. جلو پنجره فعال آن نیز شسات‌هایی دارد که در سرعت بالا، جریان هوا را کنترل می‌کنند. داخل کابین، EV3 بسیار مدرن، روشن و راحت است. طراحی مینی‌مالیستی با ترکیب کلیدهای فیزیکی و لمسی، کابینی

چینی

Chinese

احتمال ادغام برخی خودروسازان چین



BYD در حالی که شرکت با شتابی چشمگیر در حال گسترش سهم خود در بازار خودروهای برقی چین و جهان است، دولت این کشور به‌دنبال تقویت خودروسازان دولتی از طریق ادغام و بازسازی ساختار آن‌هاست. به‌نظر می‌رسد در گام نخست، احتمال ادغام دو خودروساز بزرگ دولتی، چانگان و دانگ‌فنگ، بیش از پیش جدی شده است. در جریان یک رویداد رسمی در پکن، معاون رئیس کمیسیون نظارت بر دارایی‌های دولتی چین، خواستار بازسازی ساختار شرکت‌های خودروسازی تحت مالکیت دولت شد. این کمیسیون بر حدود ۱۰۰ پنگاه اقتصادی بزرگ دولتی نظارت دارد. دولت چین با هدف تسریع در گذار به‌وسایل نقلیه الکتریکی و حذف رقابت‌های درون گروهی، در حال بررسی طرحی است که طی آن چانگان و دانگ‌فنگ تحت یک گروه هلدینگ مشترک قرار گیرند. سال گذشته میلادی، هر دو شرکت چانگان و دانگ‌فنگ از دستیابی به اهداف فروش خودروهای الکتریکی خود بازماندند.

آلمانی

German

کانسپت مرموز «بامو»!



بامو قرار است در رویداد لوکس و تاریخی Concorso d'Eleganza Villa d'Este کانسپت خاص و منحصر به فرد رونمایی کند. طبق گفته‌های رسمی این شرکت، این خودرو «برای لذت رانندگی» دوفره طراحی شده و قرار است ترکیبی از ظرافت و اسپرت بودن را به‌نمایش بگذارد. بامو اطلاعات زیادی درباره این کانسپت جدید منتشر نکرده، اما اشاره کرده است که این خودرو نیز مانند نمونه‌های قبلی، بر پایه یکی از مدل‌های تولیدی ساخته شده است. سال گذشته، کانسپت Skytop با طراحی بسیار خاص خود الهام‌گرفته از سری ۸ بود و توجه زیادی را در همین رویداد به‌خود جلب کرد. بنابراین انتظار می‌رود کانسپت امسال هم بر اساس یکی از مدل‌های فعلی برند ساخته شده باشد. خودروهای دوفره معمولاً در قالب رودسترها یا کوپه‌های اسپرت ظاهر می‌شوند؛ از این رو، احتمال دارد این مدل جدید هم به‌خانواده سری ۸ یا حتی Z4 ارتباط داشته باشد. این تنها سوراخ‌ریز بامو در «ویلا دِسته» نخواهد بود.

ریزش قیمت خودروهای داخلی تا ۲۱ میلیون تومان در بازار آزاد بررسی چالش‌های سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو



کمترین زیرساخت وارد بازار شده‌اند. بنابراین سرمایه‌گذاری خودرو بیشتر به‌سمتی حرکت کرده که ارزش افزوده چندانی برای خودروسازی کشور ندارد.

افزایش قیمت خودروهای وارداتی تا ۱۵۰ میلیون تومان خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۱ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) ۲۱ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۱۵ میلیون تومان، سوزن پلاس دوگانه (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش ۹۱۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) ۱۱ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۳۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵گانه) (۱۴۰۴) ۹ میلیون تومان کاهش ۸۶۹ میلیون تومان، نسان دوگانه آپشنال (در پیچ‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۱۰ میلیون تومان و سهند تیپ ۴S (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان کاهش ۶۰۴ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۴۰ میلیون تومانی و افت قیمت ۵ تا ۳۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و اکس‌تیم TXL (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۳۵ میلیون تومان رسید. از طرفی هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳) با ۲۲ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۶۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. از طرفی در مورد خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، نسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، هیوندای الاتسرا (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد تومان و هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

ایمن روزها صنعت خودرو به‌عنوان یکی از پیشران‌های اقتصاد، از کمبود سرمایه‌گذاری موثر در رنج است. سرمایه‌گذاری خارجی در این صنعت تقریباً مسدود است و سرمایه‌گذاری داخلی نیز به‌سمت فعالیت‌های کم‌ریسک‌تری چون مونتاژ خودرو و سوق یافته است. صنعت خودرو یکی از پیشران‌های اقتصاد ایران است؛ صنعتی که صدها هزار نیروی کار مستقیم و غیرمستقیم، زنجیره‌ای گسترده از قطعه‌سازان، تامین‌کنندگان و شبکه خدمات پس از فروش را درگیر خود کرده است. اما با وجود این وسعت، خودروسازی طی دهه‌های اخیر با چالش‌های جدی روبه‌رو بوده است؛ از بحران کیفیت گرفته تا زیان انباشته، از عقب‌ماندگی تکنولوژیک تا ناتوانی در صادرات پایدار. در این میان به‌نظر می‌رسد یکی از کلیدی‌ترین راهکارها برای نجات این صنعت از وضعیت کنونی، سرمایه‌گذاری کلان و البته هدفمند است. با این حال سوالاتی در زمینه سرمایه‌گذاری در خودرو مطرح است. پرسش‌هایی از این قبیل که سرمایه‌لازم‌برای به‌کارگیری در صنعت خودرو باید از کجا تامین شود؟ از طریق سرمایه‌گذار داخلی یا خارجی؟ همین‌طور این که در حال حاضر کدام بخش از تولید از سرمایه‌گذاری بهتری بهره‌مند است؟

آنچه مشخص است صنعت خودرو با وجود این که صنعتی پیشران در اقتصاد ایران است، اما فاقد سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی مناسب است. این صنعت از سال ۱۳۹۶ همراه با لغو

آلمانی

German

نگاهی به پورشه «۹۲۸»

در دهه ۷۰، مدیران پورشه در مورد آینده ۹۱۱ تردید داشتند. قوانین سخت‌گیرانه آلایندگی در بسیاری از بازارهای اصلی اعمال شده بود و آمریکا در خط مقدم این جبهه قرار داشت. علاوه‌بر این، در همین دهه تجدید ساختاری در پورشه صورت گرفت که آن را از شرکتی کوچک و تحت کنترل خانواده به مجموعه‌ای نظام‌مند و تحت کنترل هیات‌مدیره تبدیل کرد. دکتر «رنست فورمن» به‌عنوان نخستین رئیس هیات‌مدیره شرکت جدید در آگوست ۱۹۷۲ سکان هدایت پورشه را در دست گرفت و یکی از نخستین اقدامات او ساخت



جانشینی برای ۹۱۱ بود. وی معتقد بود ۹۱۱ به‌حد نهای توسعه خود رسیده و ادامه اصلاح و به‌روزرسانی آن مطابق با قوانین ایمنی و آلایندگی دشوار خواهد بود. مدیران وقت پورشه توسعه یک خودرو اسپرت معمولی‌تر که بیشتر شبیه یک گرند تورر لوکس باشد را تصمیم درستی می‌دانستند. مطالعات طراحی این خودرو در سال ۱۹۷۱ توسط فورمن پیش از نشستن روی صندلی ریاست پورشه انجام شده و وی از نتیجه کار راضی بود. در نتیجه، در سال ۱۹۷۲ این خودرو چراغ سبز تولید را دریافت کرد. ۹۲۸ خودرویی کاملاً متفاوت از ۹۱۱ بود. این کوپه‌ای کشیده‌تر و عریض‌تر از برادر موتور عقب خود بود و از ترکیب سستی موتور جلو، محرک عقب استفاده می‌کرد. علاوه‌بر این، ۹۲۸ نخستین پورشه تاریخ با پیش‌رانه ۷۸ محسوب می‌شد. هرچند ۹۲۸ فروش بالایی را تجربه نکرد، اما از سال ۱۹۷۸ تا ۱۹۹۵ تولید شد و در طول این ۱۷ سال تنها ۶۱ هزار دستگاه فروخت. برای مقایسه، فروش از ۱۹۱۱ تا ۱۹۷۳ ۱۹۸۹۱ بیش از ۱۹۸ هزار دستگاه بود. با این حال نمی‌توان ۹۲۸ را خودرویی شکست‌خورده دانست.

برقی

EV

شارژر جدید «زیکر»

شرکت زیکر چین از شارژر جدید خود با حداکثر قدرت ۱.۲ مگاوات رونمایی کرد. شارژر جدید زیکر قوی‌تر و بهتر از شارژر بی‌وای‌دی با توان دستیابی به ۴۰۰ کیلومتر برد در ۵ دقیقه عمل می‌کند. این شرکت سازنده خودروهای برقی به‌طور رسمی یک شارژر کاملاً جدید با حداکثر قدرت ۱.۲ مگاوات را معرفی کرده و به‌دنبال عرضه آن در سه‌ماهه دوم سال جاری میلادی است. شارژر جدید زیکر بیشترین قدرت را بین تمام شارژرهای خودروهای برقی در دنیا دارد. ژائو یو هویی، نایب‌رئیس زیکر این مطلب را در سخنرانی خود در همایش چاینا



ای وی ۱۰۰ بیان کرد. وی گفت: «این تکنولوژی در نمایشگاه خودرو شانگهای در ماه آوریل رونمایی خواهد شد و صنعت شارژ را وارد دوره شارژ بسیار سریع با سطح یک مگاوات خواهد کرد.» بنا به گفته ژائو در سه سال گذشته قدرت شارژر بسیار سریع زیکر به‌تدریج از ۳۶۰ کیلووات به ۶۰۰ کیلووات افزایش یافته و سپس به ۸۰۰ کیلووات رسیده است. او می‌گوید در حال حاضر واحد انرژی زیکر که با نام زیکر پاور شناخته می‌شود، دارای ۸۲۶ ایستگاه شارژ بسیار سریع است که ۴۰۰۷ شارژر فوق‌سریع را در دسترس مالکان محصولات این شرکت قرار می‌دهد. یکی از سخنگویان زیکر اظهار داشت که شارژر ۱.۲ مگاواتی برای خودروهای سواری طراحی شده است. البته باید دانست در حال حاضر هیچ مدلی از خودرو سواری وجود ندارد که از شارژ ۱.۲ مگاواتی پشتیبانی کند. در تاریخ ۱۷ مارس بی‌وای‌دی شارژر فوق‌سریع خود را که از ۱۰۰۰ کیلووات با یک مگاوات قدرت شارژ پشتیبانی می‌کند، معرفی کرده؛ این نخستین‌بار در صنعت است که قدرت شارژ با واحد مگاوات اندازه‌گیری می‌شود.

رینگ‌های جذاب
بتلی «باتور»

«کوپه اشرفایی و جذاب بتلی که با نام کانتیننتال جی تی شناخته می‌شود، در نسخه سفارشی و شخصی‌سازی‌شده خود، با نام مولینر معرفی می‌شود که در حقیقت بخش تیونینگ زیر مجموعه این کمپانی است. این کمپانی پریمیوم‌ساز، نسخه بتلی باتور را از اواسط سال جاری میلادی به دست مشتری‌ان خود رسانده است. نکته بسیار مهم درباره باتور کانتور تیبل این است که در این خودرو همچنین از خطوط شکسته و تند و تیز استفاده شده تا کاراکتر جذابی داشته باشد. اما مهم‌ترین بخش در طراحی

این سوپر اسپرت لوکس، طراحی رینگ‌های آن است که در یک نظرسنجی، توانست از یک هزار نظر در یافت‌شده ۹۹۰ نظر مثبت را از آن خود کند. رینگ‌های بتلی باتور کانتور تیبل پنج پره U شکل داشته و تلفیقی از دو رنگ کروم و رنگ بدنه خودرو با پنج علامت همرنگ بدنه خودرو است. همچنین سایز رینگ این خودرو ۲۲ و ۲۳ اینچی بوده که بسیار استایل بدنه را جذاب و نافذ می‌کند. همچنین از تایرهای سفارشی پیرلی پی - زیرو در این خودرو استفاده شده که جذابیت این سوپر اسپرت را دوچندان می‌کند.

نگاهی به بهترین سدان سال

دلایل برگزیده شدن
لکسوس «LS500»
چیست؟

لکسوس نماد کیفیت

تویوتا در بازار خودروهای
پریمیوم لاکچری است. سه
دهه از ورود این برند به این
عرصه می‌گذرد، و همین

ویژگی سبب شده است لکسوس همواره جایگاه خاصی از نظر کیفی داشته باشد. بر این اساس لکسوس در بازار سدان‌های فول‌سایز لاکچری با عرضه مدل LS توانست خود را مطرح کند. طراحی اسپرت در اوج لوکس بودن، کیفیت ساخت بالا و پیشرفته ۲۰۲۰ همگی سبب شد LS در فهرست بهترین سدان‌های ۲۰۲۵ قرار گیرد. در ادامه نگاهی فنی به این سدان فول‌سایز سامورایی می‌اندازیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



طراحی زیبا و اسپرت

لکسوس در سال ۱۹۸۹ میلادی با LS به بازار سدان‌های فول‌سایز لاکچری وارد شد. تا به امروز پنج نسل از این خودرو روی خط تولید این کمپانی صاحب‌نام قرار گرفته که نسل پنجم آن موسوم به XF50 دسامبر سال ۲۰۱۷ میلادی و مبتنی بر زبان جدید طراحی لکسوس معرفی شد. این خودرو در سال ۲۰۱۹ میلادی توانست به‌عنوان یکی از گزینه‌های قابل اعتماد و باکیفیت موسسه جی‌دی‌پاور مطرح شود. همین مساله سبب شد طراحان و مهندسان لکسوس، اواخر سال ۲۰۲۰ میلادی در صدد ایجاد تغییرات ظاهری در این سدان فول‌سایز لاکچری برآیند. نسخه فیس‌لیفت LS از اواسط سال ۲۰۲۱ میلادی به بازار آمد که تغییرات ایجادشده در آن به گرافیک چراغ‌های جلو و عقب محدود می‌شود.

بر این اساس بانگاهی به پروفیل این سدان فول‌سایز لاکچری شاهد استفاده از خطوط تند و تیزی هستیم. همچنین پوزه کشیده، پشت کوتاه، ستون C باریک و کشیده و رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی (مختص نسخه اف اسپرت) استایل این سدان را بسیار نافذ و خاص جلوه می‌دهند. در نمای جلو، شاهد چراغ‌هایی به شکل حرف Z هستیم که با گرافیک LEDهایی به شکل حرف L و عدسی‌های کریستالی سه‌گانه، جذاب جلوه می‌کنند. جلوپنجره دوکی شکل X معروف لکسوس نیز با خطوط تیز روی کاپوت، چهره تهاجمی و جسورانه‌ای به این سدان فول‌سایز لاکچری خانوادگی می‌بخشد. در نمای عقب، شاهد چراغ‌های کشیده‌ای با گرافیک LED هستیم که حجم پردازی خاص روی در صندوق عقب، نمای جذاب، چشم‌نواز و زیبایی به LS بخشیده است. ناگفته نماند که بهره گرفتن از خطوط کروم دور درها، سپر جلو، ر کاب و دواگروز بزرگ در سپر عقب، حس لاکچری بودن را در این خودرو دوچندان می‌کنند. همین طراحی زیبا و جذاب سبب شده است لکسوس LS در فهرست بهترین سدان‌های ۲۰۲۵ قرار گیرد.

بررسی کیفیت کابین و امکانات رفاهی

بدر نظر گرفتن نسخه‌های متعدد از لکسوس LS500، LS موفق به قرارگیری در فهرست بهترین سدان‌های سال شده است. در زمان باز کردن درهای این سدان فول‌سایز لاکچری سامورایی، شاهد سبک طراحی بسیار زیبا، چشم‌نواز و لوکسی هستیم. طراحی کلاستر ۱۸ اینچی متحرک تمام‌دیجیتال در مقابل راننده، طراحی یک نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی افقی لمسی مزین به اندروید اتو و اپل کارپلی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و پنل دیجیتال بادکمه‌های پانویی برای سیستم تهویه مطبوع، فضای داخلی این خودرو را مدرن و هوشمند جلوه می‌دهد. از طرفی طراحی درپچه‌های کشیده افقی، خطوط همگرا، درپچه‌های افقی در طرفین داشبورد و حجم‌پردازای خاص داشبورد، حس لوکس گرایی‌انه‌ای را در بیننده تداعی می‌کند. طراحی غریب‌لک فرمان خوش دست اف اسپرت لکسوس با دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت آن، طراحی دو دکمه روتاری در بالاترین بخش کلاستر (امضای طراحی منحصر به فرد لکسوس)، طراحی دسته‌دنده کوچک اسپرت و صندلی‌های اسپرت برای راننده و سرنشین جلو، رانندگی با LS500 را بسیار جذاب و هیجان‌انگیز جلوه می‌دهد.

همچنین طراحی نورپردازی LED با ۳۶ طیف رنگ متفاوت و سقف پانورامیک، جلوه زیبایی به این سدان فول‌سایز لاکچری سامورایی می‌بخشد. استفاده از چرم باکیفیت ناپا در کنار پلاستیک نرم Soft Touch و تلورانس بسیار پایین قطعات و دقت بالا در مونتاژ سبب شده است حس لوکس و خاص بودن به سرنشینان این خودرو القا شود. استفاده از سیستم هوشمند کاشش نویز در کابین و کیفیت بالای قطعات در کنار انبوهی از تکنولوژی‌های جدید و امکانات رفاهی و ایمنی بالا، لکسوس LS500 را در فهرست بهترین سدان‌های سال قرار داده است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این سدان فول‌سایز لاکچری سامورایی می‌توان به ۱۰ ایربگ، سیستم فوق پیشرفته

کمکی رانندگی مبتنی بر سطح دو و نیم خودروان، سیستم پایش هوشمند نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خودکار هوشمند، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سامانه کمکی حرکت در سربالایی، سیستم کنترل حرکت در سربایینی، سیستم حفظ حرکت خودرو بین خطوط، سیستم هوشمند کنترل فواصل، سیستم پارک هوشمند، سیستم و کیوم درها (بسته شدن آهسته درها)، دوربین ۵۴۰ درجه با وضوح Full HD و قابلیت نمایش سه‌بعدی، سیستم رماندازی و حرکت خودرو روی ریموت و روی گوشی‌های هوشمند، کروژ کنترل هوشمند و تطبیقی، هداب‌دیسپلی ۲۴ اینچی نسل جدید، کلاستر متحرک با قابلیت دیجیتال و بخش مکانیکی، سیستم پایش فشار باد تایرها، سیستم تعلیق قابل تنظیم، سقف پانورامیک، نورپردازی داخلی با ۳۶ طیف رنگ، چرم ناپا، انتخاب هفت رنگ برای ترم داخلی، استفاده از دکوراتیو چوب، فیبرکربن و کروم و کروم پانویی، سیستم تهویه مطبوع چهار منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب و قابلیت VIP صندلی‌های عقب و کول‌باکس (یخچال) اشاره کرد.



پیشرفته توربوشارژ اما کم‌در دسر

سدان‌های فول‌سایز لاکچری همواره از نظر مشخصات فنی در سطح بالایی قرار دارند. بر این اساس LS500 از برکابوت کشیده و چهره جسورانه خود یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳٫۴ لیتری توپین-توربو دارد. هرچند که تا نسل چهارم LS قوای محرکه اصلی این خودرو را همان موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴٫۶ لیتری اتمسفریک توپوتا یعنی 1UR-FSE تشکیل می‌داد، اما در نسل پنجم باتوجه به قوانین سخت‌گیرانه کاهش آلایندگی، مهندسان لکسوس پیشرفته ۶ سیلندر وی-شکل ۳٫۴۴۴ سی‌سی معروف توپوتا یعنی V35A-FTS را برای این خودرو انتخاب کردند. این موتور به سیستم پرخوران توپین-توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم توپوتا (D-4ST) مجهز است. از طرفی فناوری‌هایی مانند سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها VVT-iE، سیستم پرخوران توپین-توربو، سیستم پاشش سوخت مستقیم D-4ST و نسبت تراکم ۱۰ به یک می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. ناگفته نماند که کیفیت مترپال ساخت سیلندرها، پیستون، شاتون و سیستم منحصر به فرد روانکاری و خنک‌کاری، پیشرفته V35A-FTS را در فهرست ۱۰ پیشرفته‌ترین سال ۲۰۲۲ قرار داده است. این پیشرفته ۶ سیلندر ۳٫۴ لیتری می‌تواند با بنزین اکتان ۹۱ توان ۴۱۶ اسب بخاری را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۶۰۰ نیوتون‌متری را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. بادر نظر گرفتن توان و گشتاور مناسب، پیشرفته V35A-FTS در فهرست ۱۰ پیشرفته‌ترین قرار گرفت؛ زیرا استهلاک و خرابی آن بسیار پایین است. از این پیشرفته نسبت به رقبا پیش که دارای پیشرفته توپین-توربو هستند، توان و گشتاور پایین‌تری دریافت می‌شود که همین مهم سبب کاهش استهلاک و خرابی آن شده است. از یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک ساخت کمپانی ایسن نیز در این مدل بهره گرفته شده تا قدرت و گشتاور تولیدی به چهار چرخ منتقل شود. بر این اساس و بادر نظر گرفتن وزن ۲۲۵۰ کیلوگرمی LS500 F-Sport، این خودرو می‌تواند تنها در ۴٫۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت رسمی آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

ساختار باکیفیت سیستم تعلیق

از دیگر پارامترهایی که سبب شده لکسوس LS500 در فهرست بهترین سدان‌های سال قرار گیرد، ساختار سیستم تعلیق آن است. در محور جلو، شاهد استفاده از ساختار دابل وی‌شون دویل جناغی و در محور عقب شاهد استفاده از ساختار فایولینک (پنج اتصال) هستیم. هرچند که بهره‌گیری از دامپرهای بادی قابل تنظیم (دارای واحد پردازشگر ECU) در ارتقای کیفیت سواری این خودرو بسیار اثرگذار بوده است. در محور جلو نسخه F-Sport از تایرهایی با سایز ۲۴۵/۴۵ با رینگ ۲۰ اینچی آلایژی و در محور عقب این خودرو از تایرهایی با سایز ۲۷۵/۴۰ با رینگ ۲۰ اینچی استفاده شده است. همچنین به لطف توزیع وزن ۵۵ به ۴۵ و مرکز ثقل پایین، این خودرو از نظر هندلینگ کمی به سمت بیش‌فرمانی متمایل است که به لطف ساختار فرمان برقی دارای شانه فرمان مکانیکی و کنترلر الکترونیکی، این مورد نیز مشکلی در سواری ایجاد نمی‌کند. همچنین از سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی بالنت‌های سرامیکی در این خودرو بهره گرفته شده است.

خودرویی ارزنده برای خرید

لکسوس LS500 مدل ۲۰۲۵ نسخه F-Sport به دلیل پیشرفته توربوشارژ کم‌استهلاک، طراحی جذاب و اسپرت بدنه، سواری نرم و ساختار سیستم تعلیق قابل تنظیم و انبوهی از امکانات رفاهی و ایمنی روز، در کلاس خود یکی از بهترین گزینه‌هاست. این خودرو در بازار خودروهای دست‌دوم و کارکرده جهانی، کم‌ترین میزان افت قیمتی را تجربه می‌کند. از سوی دیگر ارزش نسخه صفر کیلومتر LS500 F-Sport مدل ۲۰۲۵، ۸۱ هزار و ۶۸۵ دلار است.

را امتیاز می‌سازد، قلب تپنده آن است. به این معنا که یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۶٫۲ لیتری اتمسفریک با تکنولوژی منحصر به فرد تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها و مانیفولد با طول متغیر می‌تواند حداکثر ۴۲۰ اسب بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۲۴ نیوتون متر گشتاور را در ۴۱۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک پیش‌سرنانه معروف L87 GM EcoTec3 6200 w / DFM حاصل می‌شود. همچنین گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیك وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ‌ها را بر عهده دارد.

❧ جی‌ام‌سی سیرا ۱۵۰۰ از جمله پیکاپ‌های محبوب ماسل آمریکایی است که این روزها طرفداران بسیاری دارد. این خودرو که با شورولت سیلورادو دارای پلت‌فرم یکسانی است، از نظر طراحی اسپرت‌تر و جسورانه‌تر است. در حقیقت مدل ۲۰۲۵ این پیکاپ با چراغ‌های عمودی با LEDهای مشابه حرف C و جلو پنجره بسیار عریض چهره فوق‌تھا جمی به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز گل‌گیرهای ماهیچه‌ای با چراغ‌های عمودی که با گرافیک LED همراه است، نمای بسیار زیبا و جذابی به این خودرو داده است. اما آن چه جی‌ام‌سی سیرا ۱۵۰۰



پیکاپ تنومند و قوی آمریکایی



«دنیای خودرو» وضعیت زامیاد در بازار را بررسی کرد؛

وضعیت پیچیده «زامیاد» در بازار خودروهای تجاری؛ زیر سایه نیشان آبی

زامیاد در نقطه‌ای ایستاده که باید میان ادامه راه گذشته و ورود به آینده یکی را انتخاب کند. ادامه تولید نیشان آبی و نسخه‌های به اصطلاح پیشرفته آن با سامی جدید، هر چند سودآور در کوتاه مدت، سبب حذف این برند در بلندمدت از صحنه رقابت خواهد شد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

❧ شرکت زامیاد، یکی از قدیمی‌ترین تولیدکنندگان خودروهای تجاری در ایران، همواره در بازار خودروهای نیمه‌سنگین کشور جایگاه ویژه‌ای داشته است. نام زامیاد به‌طور خاص با خودرو «نیشان آبی» گره خورده است؛ خودرویی که در دهه‌ها پیش نماد توسعه اقتصادی، حمل‌ونقل ارزان و کارآمد بود، اما امروز به‌عنوان یکی از نمادهای عقب‌ماندگی تکنولوژیک در صنعت خودرو و تجاری ایران شناخته می‌شود. در شرایطی که خودروسازان بخش خصوصی با مدل‌های متنوع و به‌روز تر وارد میدان شده‌اند، زامیاد همچنان سهم عمده‌ای از بازار خود را مدیون خودرویی است که به وضوح از استانداردهای روز جهان فاصله دارد.

نیشان آبی نمی‌خواهد تمام شود

نیشان زامیاد که بر پایه پلت‌فرم D21 دهه ۷۰ میلادی نیشان موتورز این تولید می‌شود، سال‌هاست که بدون تغییرات بنیادین در خط تولید باقی مانده و تنها با برخی اصلاحات جزئی در ظاهر و موتور که به «ادعای زامیاد» منجر به تطابق این خودرو با استانداردهای روز شده، همچنان در بازار عرضه می‌شود. این خودرو که در میان عموم مردم به‌نیشان آبی معروف است، به رغم داشتن توان باربری مناسب، قیمت پایین و خدمات پس از فروش گسترده، با ایرادات جدی از جمله ایمنی پایین، مصرف سوخت بالا، آلایندگی قابل توجه، ناراحتی کابین برای راننده و سرنشین و کیفیت ساخت ضعیف مواجه است.

در بسیاری از موارد، حوادث جاده‌ای و تصادفات منجر به فوت سرنشینان این مدل وانت‌بار به دلیل ضعف‌های ایمنی این خودرو در رسانه‌ها گزارش شده و بارها کارشناسان خواستار توقف تولید آن شده‌اند. اما زامیاد همچنان تولید این خودرو را به‌عنوان اصلی در آمد خود حفظ کرده است. این در حالی است که ادامه این روند نه تنها توسعه تکنولوژیک را مختل کرده، بلکه سابقه و خدمات صنعت خودروسازی ایران را نیز خدشه‌دار کرده است.

فرصت‌های از دست رفته؛ چرا زامیاد با تکنولوژی روز همراه نشد؟

اگر از زامیاد جواب این سوال را بپرسید پاسخ خواهد داد که پلت‌فرم نیشان آبی به‌روز شده و اکنون مدل‌های متنوعی از آن مطابق استاندارد روز در بازار حضور دارند؛ اما احتمالاً پاسخ مالکان محصولات جدید پادراو کارون غیر از این باشد!

در حالی که صنعت خودروهای کار و تجاری در جهان به سمت برقی‌سازی، بهبود ایمنی، کاهش مصرف سوخت و ارتقای ارگونومی و هوشمندسازی پیش می‌رود، زامیاد هنوز نتوانسته مسیر تحولی مشخصی را ترسیم کند. حتی در بازار ایران نیز رقبا با شرکت‌های خصوصی واردکننده با عرضه محصولات جدید مانند کامیونت‌های نسل جدید و مدرن، فاصله زیادی از زامیاد گرفته‌اند. در واقع، زامیاد طی دو دهه گذشته، هیچ تحول بزرگی در طراحی، توسعه محصول یا انتقال فناوری نداشته و تنها به حفظ وضع موجود بسنده کرده است. نبود شریک تجاری قدرتمند، عدم سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و اتکا به تیراژ بالای نیشان آبی برای سودآوری، آن هم از راه فروش به مشتریان «خاص»، از جمله دلایل اصلی عقب‌ماندگی این شرکت محسوب می‌شوند.

کیفیت پایین و خدمات ضعیف؛ نارضایتی بزرگ مشتریان از زامیاد

جدای از بحث به‌روز نبودن، از دیگر معضلات جدی خانواده وانت و کامیونت نیشان، کیفیت پایین قطعات و مونتاژ آن‌هاست. در سال‌های اخیر، آمار شکایت مشتریان درباره خرابی‌های زودهنگام، ضعف رنگ بدنه، ناهماهنگی در مونتاژ قطعات داخلی و مشکل در ترمز و جلوبندی افزایش یافته است و تفاوت فاحش کیفیت تولیدات جدید در مقایسه با مدل‌های قدیمی مشهود است. این موضوع به‌ویژه در شرایط کاری پر فشار رانندگان و مصرف‌کنندگان تجاری که به استهلاک کمتر و دوام بالاتر نیاز دارند، بیش از پیش به چشم می‌آید.

«نارضایتی از خدمات پس از فروش» نیز از دیگر گله‌های خریداران است؛ اگرچه نیشان آبی در

ظاهر نیازی به نمایندگی خدمات رسمی ندارد و پیچ به پیچ آن در بازار آزاد در دسترس است، اما ایرادات جدی در موتور و گیربکس خودروهای جدید سبب می‌شود در مدت گارانتی به نمایندگی مراجعه کنید. در ظاهر زامیاد از شبکه نمایندگی گسترده‌ای بهره می‌برد؛ اما وقتی با ایراد اساسی به نمایندگی مراجعه می‌کنید و نیاز به تأمین قطعات اصلی می‌شود، سرعت پایین تأمین و ضعف در پاسخگویی مشخص می‌شود.

نیشان آبی در دستان قاچاقچیان سوخت؛ سود کوتاه مدت زامیاد از بحران‌های جامعه

واقعیت این است که بخش قابل توجهی از مشتریان امروز محصولات زامیاد، به‌ویژه در مناطق مرزی، قاچاقچیان سوخت یا افرادی هستند که برای حمل‌ونقل غیرقانونی سوخت از خودروهای قدیمی مانند نیشان آبی استفاده می‌کنند. این خودروها به دلیل هزینه‌های پایین تعمیرات و دسترسی راحت به قطعات یدکی، همچنان در بین این افراد محبوبیت دارند. از سوی دیگر، افراد و سازمان‌های بخش خصوصی که به دنبال خودروهای تجاری برای انجام کارهای قانونی و رسمی هستند، معمولاً محصولات برندهای دیگر که از کیفیت بالاتری بر خوردارند، استفاده می‌کنند.

بنابراین، مشتریان جدید زامیاد عمدتاً به دلیل وضعیت خاص کشور و نیازهای محدود به خودروهایی با هزینه پایین‌تر به سراغ این برند می‌روند. به عبارت دیگر، سود امروز زامیاد بیشتر ناشی از این وضعیت خاص و بهره‌برداری از بازار قاچاق سوخت و مشتریان کم‌کیفیت است، نه از تقاضای واقعی برای محصولات باکیفیت و قابل اعتماد. افزایش تیراژ نیشان در سال‌های گذشته و موج سواری زامیاد روی آن نیز ناشی از شرایط خاص بازار و نیازهای غیررسمی بوده و این وضعیت نمی‌تواند برای مدت طولانی پایدار بماند.

مشتریان دولتی ضامن بقای بچه‌لوس صنعت خودرو

سال‌هاست که شاهدیم مسئولان مختلف در دولت و پلیس به‌ماجرای نیشان آبی و لزوم بازنگسته کردن آن تاکید می‌کنند؛ اما هرگاه صحبت از کنار رفتن نیشان آبی و خانواده آن می‌شود، دینفعان وارد عمل شده و با پرداختن به پروژه‌های استاندارد دساز کاغذی نیشان آبی و اقتصادی بودن این خودرو، مسیر تصمیم‌سازی را منحرف می‌کنند.

از طرف دیگر در همین گیر و دار، بسیاری از نهادهای و ارگان‌های دولتی، خانواده محصول نیشان را برای ناوگان حمل‌ونقل خود خریداری می‌کنند؛ حتی محصولات شکست خورده‌ای مثل «کارون» وقتی که در فروش عمومی شکست می‌خورند، سر از شهرداری‌ها و سازمان‌های دولتی در می‌آورند. این مشتریان سفارشی سبب می‌شوند که امکان زامیادی‌ها انگیزه‌ای برای تغییر نداشته باشند و ناهماهنگی‌های حاکمیتی برای تعیین تکلیف این خودرو نیز ادامه دار شود.

چشم‌انداز مبهم محصولات جدید زیر سایه سنگین نیشان آبی

در سال‌های اخیر، اخبار متعددی درباره برنامه‌های زامیاد برای معرفی محصولات جدید منتشر شده است؛ از معرفی وانت زاگرس و کارون گرفته تا برنامه‌ریزی برای عرضه خودروهای تجاری برقی

و دیزلی با برندهای مطرح چینی، همه این موارد حکایت از تلاش برای پوست‌اندازی برند دارند. اما پرسش اصلی این جاست که آیا این محصولات می‌توانند نقطه پایانی بر عملکرد انتقادی سال‌های اخیر باشند یا نه؟ آیا زنجیره تأمین زامیاد به‌حدی پیشرفته است که بتواند در فرایند تولید محصولات جدید مشارکت کند یا این که پای مونتاژکاری بی‌کیفیت در میان است؟

در مورد محصولاتی مثل وانت کارون یا پادراو نیز باید اشاره کرد؛ با وجود طراحی به‌روز تر آن‌ها نسبت به نیشان، به دلیل پلت‌فرم مشترک با نیشان آبی همچنان چالش‌های کیفیت پایین مونتاژ و ناهماهنگی سیستم‌های فنی پابر جاستند.

در عین حال، بخش عمده‌ای از مشتریان همچنان نسبت به خدمات پس از فروش این محصولات جدید اطمینان ندارند؛ چرا که زامیاد به‌دست خود خدمات فرزندان جدید نیشان آبی را چنان ضعیف نگه داشته که باز هم مشتریان ترجیح می‌دهند همان نیشان ساده را با رنگ همیشگی آبی خریداری کنند.

لزوم خصوصی‌سازی واقعی و اصلاح ساختار مدیریتی

یکی از چالش‌های ریشه‌ای زامیاد، ساختار مدیریتی آن است؛ جدای از این که این شرکت مشابه سایر خودروسازان بزرگ کشور تحت نفوذ دولت است، در بین همین شرکت‌ها نیز زامیاد عقب‌مانده‌ترین محسوب می‌شود. مسایلی که به‌عنوان مالک عمده زامیاد شناخته می‌شود، مثل یک ناپدیری هیچ تلاشی برای اصلاح این شرکت نکرده و پس از گذشت ۲۷ سال مدیریت سایپا بر این مجموعه، اوضاع زامیاد مشابه محصول تولیدی آن شده است!

بعد از خصوصی‌سازی سایپا باید تکلیف زامیاد نیز مشخص شود؛ ادامه راه با این دست‌فرمان منجر به ضرر عمومی جامعه شده و نیاز است تا زرشه، همه چیز تغییر کند. خصوصی‌سازی واقعی، ورود مدیران متخصص محور، مشارکت در پروژه‌های مشترک با برندهای خارجی و استفاده از مشاوران فنی بین‌المللی می‌تواند راه نجاتی برای زامیاد باشد. در نبود این اصلاحات، حتی پلت‌فرم‌های جدید نیز محکوم به شکست هستند؛ چرا که تجربه نشان داده تغییر در ظاهر و برند بدون تحول در کیفیت، زنجیره تأمین و مدیریت، نمی‌تواند رضایت مصرف‌کنندگان را جلب کند.

نیشان آبی؛ آری یا خیر؟

زامیاد در نقطه‌ای ایستاده که باید میان ادامه راه گذشته و ورود به آینده، یکی را انتخاب کند. ادامه تولید نیشان آبی و نسخه‌های به اصطلاح پیشرفته آن با سامی جدید، هر چند سودآور در کوتاه مدت، اما در بلندمدت قطعاً این برند را از صحنه رقابت حذف خواهند کرد. از سوی دیگر، با درپیش گرفتن سیاست‌های توسعه محور، توجه به نوآوری، ارتقای کیفیت و تقویت تعامل با بازار، می‌توان جایگاه زامیاد را در سطحی قابل قبول باسازی کرد.

صنعت خودروهای کار و تجاری ایران دیگر به‌سسادگی گذشته نیست. مشتری امروز، چه راننده کامیونت باشد و چه مدیر ناوگان لجستیک، به دنبال کیفیت، دوام، خدمات و ارزش افزوده واقعی است و برندهایی که نتوانند خود را با این نیازها هماهنگ کنند، محکوم به فراموشی هستند؛ حتی اگر تا بیخه‌شان به اندازه نیشان آبی، پررنگ و خاطره‌انگیز باشد.



تغییرات قیمتی در این بخش از بازار، از ماه دوم سال خواهیم بود. به همین دلیل اگر قصد دارید مدلی از خودروهای مونتاژی را خریداری کنید، بهتر است فرصت را از دست ندهید و در همین روزها، تصمیم خود را عملی کنید.

تغییر ارزش اختصاصی به خودروهای مونتاژی، از نیمايي و سپس ارز ۵۰ هزار تومانی به ارز مبادله‌ای، سبب خواهد شد قیمت رسمی انواع خودروهای مونتاژی در سال جدید افزایش یابد. در واقع به اعتقاد کارشناسان، به احتمال زیاد شاهد این



تغییرات قیمتی مونتاژی‌ها در راه است

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

تعرفه واردات مدل‌های برقی و هیبرید، همچون سال قبل

برقی و هیبرید طی سال جاری نیز همچون سابق به ترتیب ۴ درصد و ۱۵ درصد باشد. به این ترتیب می‌توان امیدوار به تداوم اعمال سیاست‌های درستی بود که در راستای تشویق واردکننده و مصرف‌کننده این مدل خودروها در نظر گرفته شده است.

تعرفه‌ها همانند تعرفه خودروهای بنزینی به ۱۰۰ درصد افزایش یافت. حال آن‌که با رایزنی‌های انجام‌شده و تاثیر کمپین‌های خبری و رسانه‌ای، از جمله مطالب مندرج در روزنامه «دنیای خودرو»، دولت تصمیم گرفته است تعرفه واردات خودروهای

گزارش‌ها حاکی از آن است که تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید به حالت قبل بازگشت. بر این اساس سال گذشته واردات خودروهای برقی با تعرفه ۴ درصد و مدل‌های هیبرید با تعرفه ۱۵ درصد انجام شد؛ اما در بودجه سال جاری مجلس این

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۶۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۵۵	۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۳۵	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۶۸	۲۲	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
فونیکس آرئو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۵	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۷۲۰	۳۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۶۰	۱۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۲ میلیارد و ۹۷۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۷۰	۴۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۰۰	۳۰	▲
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۴۵	۱۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	۲ میلیارد و ۸۰	۳۵	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۴۱۰	۳۰	▼
تیگارد X35 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۷۰	۱۰	▲
اسکای‌ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۱۲۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۴۰	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۶۲۴	۱۴	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۳۲	۳	▼
کوییک GXH-R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۳۹۱	۵۴۹	۱	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۳۷	۳	▼
کوییک GXL-R (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۵۸	۳	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۳۲	۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۴۳	۲	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۶۰	۱	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۶	۴	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۰۴	۶	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۳)	۵۲۴	۶۶۵	۵	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۲	۱	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۷۲	۶	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۷۰	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد و ۷۰	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۷۰	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۶۰	۷۱۵	۷	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۶۲۶	۸۱۰	۸	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۰	۲	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۹۰	۴۰	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	یک میلیارد و ۹۱	۳	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۹۱	۴	▼
پژو ۲۰۶ تیپ ۱۲ (۱۴۰۳)	۰	۶۹۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۹۲	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۶۹	۹	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۷۰	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۳۵	۱۱	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۷۰	۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۴۱	۷	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۴	۶	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۲۳	۲	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۴	۶	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۹۱۳	۱۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۶۳	۴	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۷۹	۸	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۱۰۵	۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۲۱۵	۲۱	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۳	۷	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۴۴	۱	▼
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۳۰	۵	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۱۵۰	▲
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جتا V5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جتا V5S (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۲۵۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۱۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
ونوسیا DD-i VOnline (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	

کانسپت‌هایی که حاصل توسعه از سال ۲۰۱۹ هستند

ایده‌های «بريجستون» برای تایرهای ماه‌نورد آتی

سهیل سیاوشی

s.siaivashi@autoworld.ir

شرکت بریجستون مشارکت خود را در چهلمین سمپوزیوم فضایی اعلام کرد. این رویداد بزرگ‌ترین سمپوزیوم مرتبط با پروژه‌های فضایی در ایالات متحده است.

نمایشگاه بریجستون در سمپوزیوم فضایی، لاستیک‌های ماه‌نوردی را به‌نمایش خواهد گذاشت که تا به حال معرفی نشده‌اند. این رویداد از هفتم تا دهم آوریل در کلرادو اسپرینگز، کلرادو برگزار می‌شود. بریجستون نیز در غرفه صنایع فضایی ژاپن حضور خواهد داشت. آژانس فضایی ژاپن این غرفه را سازماندهی خواهد کرد.

این شرکت دو مدل مفهومی از نسل دوم تایرهای ماه‌نورد خود را ارائه خواهد کرد. این تایرها برای ماه‌نوردهای کوچک‌تر و سبک‌تر طراحی شده‌اند. از سال ۲۰۱۹، بریجستون در حال توسعه تایرهای ماه‌نورد بوده است. این شرکت قصد دارد از طریق این نمایشگاه‌ها، شبکه تجارت فضایی خود را گسترش دهد. برای بیش از ۹۰ سال، بریجستون پیشرو در توسعه

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۰,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۰,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۰,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی‌ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳۰,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳۰,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴۰,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی‌ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵۰,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱۰,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵۰,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷۰,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵۰,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹۰,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶۰,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱۰,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴۰,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸۰,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵۰,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷۰,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴۰,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳۰,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





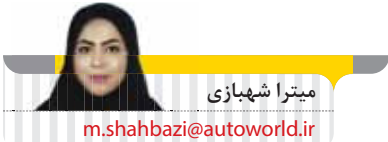
«پیرلی کمپانی مطرح و صاحب تکنولوژی در صنعت تایر سازی جهان است. این کمپانی که تایرهای های-پرفورمنسی و اسپرت خود را با نام پی-زیرو به تولید رسانده است، اخیراً تایرهای بهینه سازی شده های-پرفورمنسی خود را نیز با نام پی-زیرو آر راهی بازار کرده است. در حقیقت پی-زیرو آر به درخواست اسپرت سازان برای محصولات های-پرفورمنسی تولید می شود. بر این اساس این نوع تایرها برای سه سایز رینگ های ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی در نظر گرفته شده است. کمپانی بامو نیز برای تورینگ های-پرفورمنسی خود یعنی M5 تورینگ G99 از تایرهای پیرلی پی-زیرو آر بهره گرفته است. پیرلی پی-زیرو آر از سایز ۲۴۵/۳۵ با رینگ ۱۹ اینچی تا ۳۲۵/۳۰ با رینگ ۲۱ اینچی را پوشش می دهد. بر این اساس بامو M5 تورینگ G99 با سایز تایرهای ۲۸۵/۴۰ با رینگ های ۲۰ اینچی فورج در محور جلو و سایز تایرهای ۲۹۵/۳۵ با رینگ ۲۱ اینچی فورج در محور عقب بهره گرفته که روی هر چهار چرخ مدل پیرلی پی-زیرو آر قابل نصب است. این مدل از تایرهای پیرلی، عملکرد تایر را در زمان حرکت در شرایط بارانی و گرمای زیاد تا ۳۵ درصد بهبود می دهد.



تکنولوژی خاص تایر با «پیرلی»

تکرار مشکلات تولید کنندگان قطعات خودرو در سال سرمایه گذاری برای تولید بدهی خودروسازان به قطعه سازان از ۴۰ هزار میلیارد تومان گذشت!

مطالبات انباشته و سیاست های ناکارآمد، بحران نقدینگی را در صنعت قطعه سازی عمیق تر کرد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در شرایطی قطعه سازان سال ۱۴۰۴ را آغاز کرده اند که مساله مطالبات معوق از خودروسازان همچنان پابرجاست و فشارهای مالی بر این صنعت بیش از پیش احساس می شود. بخش زیادی از بدهی های خودروسازان به قطعه سازان در سال گذشته تسویه نشد و استفاده از ابزارهایی نظیر خرید دین برای پرداخت این بدهی ها نیز عملاً بخشی از اعتبار بانکی زنجیره تامین را به نفع خودروساز نابود کرده است. این در حالی است که سال جاری به عنوان سال سرمایه گذاری برای تولید نام گذاری شده؛ اما مشکلات مالی و انباشت مطالبات در صنعت قطعه، توان سرمایه گذاری و حتی ادامه تولید را از بسیاری از تولید کنندگان گرفته است. با وجود تزیق محدود نقدینگی در پایان سال گذشته، حجم مطالبات همچنان رقم قابل توجهی است.

همچنین چالش های ساختاری نظیر قیمت گذاری دستوری و عدم تخصیص تسهیلات مناسب برای توسعه، منجر شده اند که نه تنها ظرفیت های تولیدی و کیفی ارتقا پیدا نکنند، بلکه آینده این صنعت نیز با ابهام مواجه شود. رفع این مشکلات نیازمند تغییر جدی در سیاست ها و ایجاد شرایطی جذاب برای سرمایه گذاری در تولید است.

«خرید دین؛ راهکار اصلی خودروسازان برای پرداخت بدهی ها»

آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور در خصوص وضعیت مطالبات زنجیره تامین خودروسازان به «دنیای خودرو» گفت: «در روزهای پایانی ۱۴۰۳، بخش زیادی از مطالبات قطعه سازان از خودروسازان باقی ماند؛ یعنی هیچ خودروسازی در عمل نتوانست کل مطالبات معوق را پرداخت کند».

وی اضافه کرد: «با این حال، بعضی از خودروسازان در پرداخت بدهی خود به قطعه سازان توانستند بهتر عمل کنند و برخی دیگر عملکرد ضعیفی داشتند؛ به خصوص شرکت ایران خودرو در ایام باقیمانده پایان سال توانست تزیق نقدینگی خوبی داشته باشد و با ابزارهای تامین مالی وضعیت بهتری را نسبت به رقیب خود که سابقا بود، ایجاد کند».

محبی نژاد در خصوص ابزارهایی که خودروسازان برای پرداخت بخشی از بدهی های خود مورد استفاده قرار می دهند نیز بیان داشت: «بیشتر خودروسازان از ابزار خرید دین که اعتبار قطعه سازان است برای تسویه بدهی استفاده می کنند که سبب می شود قسمت عمده اعتبار بانکی قطعه سازان به نفع خودروسازان بین برود».

وی افزود: «بنابراین در سست است که قطعه ساز می تواند بخشی از مطالبات خود را در قالب چک های خرید دین از خودروسازان دریافت کند، اما به نوعی آینده فروشی می شود؛ چرا که قطعه سازان می توانستند نقدینگی بیشتری دریافت کنند تا به افزایش تولید و سرمایه در گردش اضافه شود و صرف تسویه بدهی گذشته خودروسازی شود».

«قطعه سازان در چالش پایان ناپذیر مطالبات»

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به این که قطعه سازان در پایان ۱۴۰۳، شرایط پرچالشی داشتند گفت: «همان طور که اشاره کردم ایران خودرو توانست با ابزارهای مختلف تا حد زیادی مطالبات قطعه سازان را بدهد؛ اما حتی شرکت هایی همچون کرمان خودرو و گروه بهمن نیز به ابزارهایی مثل خرید دین در تسویه بدهی هایشان روی آوردند.» محبی نژاد با اشاره به این که این شرایط در حالی اتفاق افتاد که امسال به عنوان سال سرمایه گذاری برای تولید نامگذاری شده است، افزود: «بنابراین مطالبات معوق انباشته ای در قطعه سازی از خودروسازان داریم که نه تنها بخشی از آن مربوط به سرمایه در گردش است، بلکه



توان سرمایه گذاری برای تولید را هم از قطعه سازان سلب کرده است.»

وی اضافه کرد: «این شرایط نیز در حالی به وجود آمده که در حدود ۲۰ سال اخیر و به خصوص به صورت چشمگیر در ۱۰ سال اخیر، سرمایه گذاری جدی و چشمگیری در صنعت قطعه در بخش های تجهیزات، دانش فنی، فناوری و غیره نداشته ایم.»

«قطعه سازان قربانی تورم، بهره های بانکی بالا و مشکلات ساختاری صنعت خودرو»

این مقام صنفی با اشاره به این که ادامه این شرایط، قطعه سازان را تضعیف می کند، بیان داشت: «با این شرایط باید سه محوریت اصلی را مورد توجه قرار دهیم که در مکاتبات با مقامات ارشد کشور هم موضوع مورد نظر را منتقل کرده ایم؛ نخست، بحث قیمت گذاری دستوری است که معضل شاید یک دهه اخیر صنعت خودرو کشور است و سبب زیان خودروسازان و آب شدن نقدینگی صنعت، به جز اثرات سود و زانی و ماده ۱۴۱ می شود.»

محبی نژاد با تاکید بر این که معضل قیمت گذاری دستوری با این همه نوسانات نرخ ارز و نوسانات نرخ نهاده های تولید و مواد اولیه باید مرتفع شود، اضافه کرد: معضل دوم، مطالبات

معوق قطعه سازان از خودروسازان است که سبب می شود نه تنها توانیم در حوزه توسعه زیرساخت، افزایش تیراژ و کیفیت تولید سرمایه گذاری کنیم، بلکه حتی توان ادامه تولید را هم از ما گرفته است.»

وی ادامه داد: «متأسفانه خودروسازان همین الان توان بازپرداخت مطالبات گذشته را ندارند؛ چه برسد به این که بخواهند برای افزایش کمی و کیفی تولید سرمایه گذاری کنند. مساله سوم نیز، از منظری با شعار سال همخوانی دارد و بر ضرورت تحقق این شعار تاکید می کند. متأسفانه در سال های گذشته شاهد بودیم تسهیلات بلندمدت برای سرمایه گذاری ثابت در صنایع تولیدی اختصاص نمی یابد.»

این مقام صنفی تاکید کرد: «بنابراین به خاطر نرخ بالای تورم و قیمت گذاری دستوری و غیر متعارف بهره های بانکی، بانک ها مجبور هستند با ابزارهایی مثل بلو که یا ترمیم نرخ بهره با کارمزد بانکی و غیره جبران کنند که در عمل برای سرمایه گذاری بلندمدت، تسهیلاتی به تولید کننده داده نمی شود.»

وی افزود: «این مشکلات باید مرتفع شوند تا شاهد رشد و شکوفایی تولید ناشی از سرمایه گذاری باشیم. بنابراین این جذابیت ها باید به وجود آید تا نقدینگی از بازار سرمایه یا حتی از پول های سرگردان در دست مردم جذب شود.»

«افزایش دوباره مطالبات قطعه سازان از خودروسازان»

دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور در خصوص آخرین تغییرات پرداختی های خودروسازان به قطعه سازان گفت: «حجم کل مطالبات معوق سرسید شده تعیین تکلیف نشده گذشته زنجیره تامین قطعه سازان از خودروسازان حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان است.» وی افزود: «با توجه به ابزارهایی که خودروسازان اواخر سال گذشته مورد استفاده قرار دادند، این عدد از ۵۰ همت قدری کاهش یافت؛ البته هنوز سال شروع نشده که بتوانیم برآورد دقیق تری از مطالبات روز داشته باشیم؛ اما حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان نقدینگی تا اواخر سال گذشته از خودروسازان به صنعت قطعه تزیق شد و آن عدد یادشده به تقریباً ۳۵ هزار میلیارد تومان مطالبات معوق تعیین تکلیف نشده در چند روز آخر سال کاهش پیدا کرد.»

محبی نژاد ادامه داد: «البته با توجه به این که چند هفته از فروردین ۱۴۰۴ گذشته، حجم مطالبات هم اکنون به نزدیک ۴۰ هزار میلیارد تومان و حتی بیشتر افزایش یافته است. بنابراین وضعیت قطعه سازان رو به بهبود نیست، مگر این که در این سال سرمایه گذاری در صنایع تولیدی، شاهد تغییرات جدی و اساسی باشیم.»

«۵ میلیارد دلار از به اضافه ۲۰۰ همت ریالی سرمایه برای هم تراز ی با صنعت جهانی»

این قطعه ساز در پاسخ به این پرسش که قطعه سازان برای ادامه فعالیت نیازمند چقدر سرمایه گذاری برای حفظ شرایط یا حتی توسعه صنعت هستند؟ تصریح کرد: «جواب به این سوال بستگی به این دارد که چه انتظاری ما از صنعت خودرو داشته باشیم؟ اگر بخواهیم بر اساس برنامه های تولید از سوی وزارت صمت و خودروسازان که هنوز قطعی نشده است عمل کنیم، نیاز داریم برنامه ها را ببینیم که چه تیرازی و با چه کیفیتی از قطعات و خودرو قرار است تولید شود.»

وی ادامه داد: «یک برآورد اولیه می توانم در این زمینه داشته باشم که شاید در زمان مشخص شدن انتظارات نیازمند اصلاح باشد؛ اما اکنون به نظر می رسد قریب به ۲۰۰ هزار میلیارد تومان نیاز به سرمایه گذاری ریالی برای توسعه زیرساخت هایی همچون ساختمان، زیرساخت های ماشین آلات داخلی، تأسیسات و غیره است.»

محبی نژاد تاکید کرد: «اگر بخواهیم خودروسازان و قطعه سازان کشور هم تراز خودروسازان بین المللی فعالیت کنند، این رقم به حدود ۵ میلیارد دلار نیاز از زی افزایش خواهد یافت. البته همان طور که اشاره کردم برای اعلام اعداد دقیق تر نیازمند این هستیم که برنامه های وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه تولید خودرو اعلام شود و بعد از آن نسبت به اعلام اعداد دقیق تر اقدام کنیم.»

افزایش مطالبات معوق قطعه سازان از خودروسازان سبب می شود نه تنها نتوانیم در حوزه توسعه زیرساخت، افزایش تیراژ و کیفیت تولید سرمایه گذاری کنیم، بلکه حتی توان ادامه تولید را نیز از ما گرفته است

بیشتر خودروسازان از ابزار خرید دین که اعتبار قطعه سازان است برای تسویه بدهی استفاده می کنند که سبب می شود قسمت عمده اعتبار بانکی قطعه سازان به نفع خودروسازان بین برود



کلاهبرداری بابرنامه جعلی عوارض آزادراهی



به‌اعتبار سایت‌ها و برنامه‌های کاربردی، اقدام به ثبت اطلاعات کارت بانکی در گاه‌های تقلبی یا نصب برخی برنامه‌های کاربردی جعلی می‌کنند که همین امر سبب از دست رفتن اطلاعات کارت‌های بانکی و در نتیجه پرداخت غیر مجاز از حساب‌های آنان می‌شود. رئیس پلیس فتای استان با اشاره به این که برنامه‌های جعلی با دریافت برخی مجوزها، امکان دسترسی به تمام اطلاعات ذخیره‌شده در گوشی تلفن همراه را خواهند داشت و می‌توانند از قربانیان سوءاستفاده کنند، به شهروندان توصیه کرد پرداخت الکترونیکی عوارض خودرو را از طریق سایت‌ها و برنامه‌های کاربردی معتبر انجام دهند.

ایستنا: رئیس پلیس فتا فرماندهی انتظامی استان تهران در خصوص شیوه جدید کلاهبرداری از مالکان خودروها با استفاده از برنامه‌های جعلی پرداخت عوارض الکترونیکی آزادراهی هشدار داد. سرهنگ نعمت‌الله طاهرپور بیان کرد: «با توجه به پایان تعطیلات نوروزی و همچنین الکترونیکی شدن پرداخت عوارض آزادراه‌ها از شهروندان می‌خواهیم مراقب باشند در دام سازندگان اپلیکیشن‌های جعلی پرداخت عوارض آزادراهی گرفتار نشوند. وی عنوان کرد: «برخی مالکان خودرو به دلیل بیم از اعمال جریمه عدم پرداخت عوارض خودرو، با جست‌وجو در فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی بدون توجه و اطمینان

خبر

News

بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار راننده در تهران جریمه شدند

رئیس پلیس ترافیک شهری افزود: «محورهای اصلی این طرح، برخورد با عدم استفاده از کمربند ایمنی، استفاده از تلفن همراه حین رانندگی و عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط راکبان موتورسیکلت است.» سرهنگ توپسرکانی با اشاره به نتایج بررسی‌های میدانی خاطرنشان کرد: «متأسفانه میزان استفاده از کمربند ایمنی توسط رانندگان و سرنشینان جلو در معابر شهری کاهش یافته که این موضوع سبب افزایش جراحات و صدمات در حوادث رانندگی می‌شود.» رئیس پلیس ترافیک شهری کشور همچنین گفت: «در طرح نوروزی ۱۴۰۴، ۴۴ درصد از تصادفات در معابر شهری ناشی از عدم توجه به جلو بوده که عامل اصلی آن استفاده از تلفن همراه حین رانندگی است.»

تخلفات رانندگی، سلامت و ایمنی هموطنان عزیزمان تضمین شود. سردار موسوی پور در پایان ضمن تأکید بر اهمیت فرهنگ‌سازی رانندگی افزود: «افزایش آگاهی رانندگان در اولویت ما قرار دارد و این تلاش‌ها باید به کاهش تصادفات و بهبود رفتار ترافیکی شهروندان در پایتخت منجر شود.» همچنین سرهنگ حسین‌ولی توپسرکانی، رئیس پلیس ترافیک شهری نیز بیان کرد: «۳۶ درصد از تصادفات نوروز امسال مربوط به موتورسیکلت‌ها بوده و متأسفانه ۴۳ درصد از جان‌باختگان تصادفات در معابر شهری را موتورسیکلت‌سواران تشکیل داده‌اند.» وی از اجرای طرح ویژه برخورد با تخلفات حادثه‌ساز در معابر شهری کشور خبر داد و گفت: «این طرح از ۱۷ فروردین ماه آغاز شده و تا پایان فروردین ادامه خواهد داشت.»

مهر: سردار سید ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور پایتخت از اعمال قانون بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار راننده در طرح ویژه نوروز ۱۴۰۴ خبر داد؛ اقدامی که نشان‌دهنده تلاش‌های گسترده برای بهبود ایمنی و کاهش تخلفات رانندگی در پایتخت است. وی گفت: «طرح نوروزی ۱۴۰۴، فرصتی برای نمایش نظم، قانون‌مداری و نظارت مستمر پلیس راهور بود.» سردار سید ابوالفضل موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با اعلام ثبت بیش از یک میلیون و ۳۰۰ هزار تخلف، این آمار را نمایانگر تلاش‌های شبانه‌روزی مأموران راهور تهران بزرگ برای بهبود ایمنی ترافیکی دانست. رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «در این طرح، همکاران بنده در تمام معابر با قدرت و قاطعیت حضور داشتند تا با کنترل دقیق

مصرف ۲ میلیارد و ۸۲۳ میلیون لیتر بنزین در تعطیلات عید

رکورد تاریخی توزیع بنزین در ۱۲۹ اسفند ۱۴۰۳ شکسته شد!

فراتر از تصور، تاب‌آوری لازم را داشته باشد.» نواز گفت: «کارکنان و مالکان جایگاه‌های سوخت با وجود برخی مشکلات مالی در این ایام، ایثار گرانه همه تلاش خود را به کار بستند و شبانه‌روزی خدمت‌رسانی کردند.» وی ابراز امیدواری کرد که با ادامه تعامل بخش خصوصی و دولتی و پیشگیری و اتخاذ تدابیر درست در آینده هم شاهد روال منظم سوخت‌رسانی باشیم تا مردم و جایگاه‌های سوخت با مشکل خاصی مواجه نشوند. به‌تازگی سیدرضا صالحی امیری، وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی هم بیان کرد: «۴۰ درصد جمعیت کشور به‌سفر نوروزی رفتند و جریان سفر در کل کشور فعال بوده است. همچنین بر اساس اعلام پلیس راهور، ۵۳۰ میلیون تردد وسایل نقلیه در جاده‌های کشور در ایام نوروز ثبت شد.»

مصرف بنزین در گیلان ۱۴ درصد افزایش داشت

مجتبی شکوری، مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گیلان نیز در این باره اظهار کرد: «از ۲۶ اسفندماه تا ۱۵ فروردین ۱۱۶ میلیون و ۸۶۳ هزار لیتر بنزین در ایستگاه‌های سوخت استان گیلان مصرف شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴ درصد افزایش یافته است.» وی افزود: «حضور مسافران نوروزی یکی از دلایل عمده افزایش یادشده است؛ مصرف روزانه بنزین در روزهای معمولی در شهرهای مختلف استان گیلان حدود چهار میلیون لیتر است؛ اما در ایام نوروز به دلیل ورود مسافر به استان، مصرف روزانه بنزین به‌طور میانگین به ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر در روز رسید.» وی ادامه داد: «بیشترین مصرف بنزین در ایام نوروز در استان گیلان در روز ۱۲ فروردین ماه ثبت شد و تنها در این روز ۸ میلیون و ۲۲۶ هزار لیتر بنزین در استان مصرف شد که این رقم رکورد جدیدی محسوب می‌شود.» مدیر شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گیلان اضافه کرد: «با توجه به پیش‌بینی افزایش مسافران نوروزی در این استان، خوشبختانه ذخیره‌سازی مناسب بنزین در گیلان انجام شده بود و هیچ‌گونه مشکلی در ایستگاه‌های سوخت وجود نداشت.»



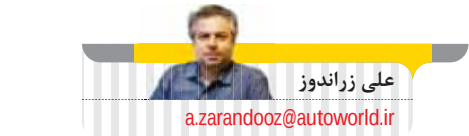
جدید در توزیع روزانه بنزین در ایام تعطیلات نوروز گفت: «در سه هفته گذشته توزیع بنزین بدون مشکل و هیچ نقصی در سراسر کشور انجام و مدیریت شد.» رضا نواز در ادامه افزود: «در این ایام بیش از ۶۰۰ هزار نفر از پالایشگاه گرفته تا حمل و توزیع در بخش‌های دولتی و خصوصی در تلاشی مثال‌زدنی، دست به‌دست هم دادند و نگذاشتند کوچک‌ترین مشکلی در توزیع سوخت مورد نیاز سفرهای نوروزی به‌وجود آید.» سخنگوی صنف جایگاهداران خاطرنشان کرد: «همه خواسته‌های ما از شرکت‌های تابعه وزارت نفت به‌طور دقیق پیگیری و عملیاتی شد و با تدابیری که مسئولان شرکت پخش فرآورده‌های نفتی و سایر بخش‌ها به کار بستند، حتی در زمان اوج مصرف هم مشکل گسترده‌ای به‌وجود نیامد.»

وی با اشاره به این که در ذخایر و توزیع به‌موقع و موفق سوخت در ایام نوروز عملکرد قابل‌قبولی ثبت شد که حتی در جهان نیز بی‌سابقه است، افزود: «کمتر کشوری می‌تواند با این میزان تاب‌آوری و افزایش‌های

حداقل به‌طور متوسط ۸ میلیون لیتر به تولید بنزین افزوده شد، بیان کرد: «این افزایش تولید سبب شد در ایام تعطیلات نوروز بتوانیم بنزین را به‌نحو مطلوب تأمین کنیم.» بر اساس گزارش‌های منتشرشده، در روز پایانی تعطیلات نوروزی امسال (جمعه ۱۵ فروردین ۱۴۰۴) در مجموع ۱۲۵ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر بنزین در کشور توزیع شد که این رقم در مقایسه با ۱۰۹۱ میلیون لیتر مدت مشابه پارسال (۱۵ فروردین ۱۴۰۳)، ۱۶۶ میلیون لیتر، معادل ۱۵ درصد افزایش یافته است. میانگین مصرف بنزین در فاصله روزهای یکم تا ۱۵ فروردین امسال ۱۳۰ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر بود. همچنین بیشترین آمار مصرف بنزین به‌روزهای ۲۹ اسفند ۱۴۰۳ با مصرف ۱۶۴ میلیون و ۴۰۰ هزار لیتر و ۱۲ فروردین ۱۴۰۴ با مصرف ۱۵۰ میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر مربوط می‌شود.

بنزین در نوروز بدون اخلال توزیع شد

سخنگوی صنف جایگاهداران کشور نیز با اشاره به ثبت رکوردهای



علی زوراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بررسی روند مصرف بنزین در ایام نوروز نشان می‌دهد امسال آمارها صعودی بوده و رکورددار مصرف شده است. پیش از آغاز تعطیلات نوروزی، وزارت نفت و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، خود را برای آغاز تعطیلات و افزایش میزان مصرف بنزین آماده کرده بودند. همان زمان کرمانت ویس کریمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران از آمادگی این شرکت برای تأمین بنزین نوروزی خبر داد و پیش‌بینی کرد مصرف بنزین در کشور در ایام بعداز ماه مبارک رمضان به ۱۳۵ میلیون لیتر در روز برسد. اما هم‌زمان با آغاز تعطیلات نوروزی مصرف بنزین در کشور به‌نوعی رکورد زد.

ذخیره‌سازی برای تأمین بنزین شب عید

بر اساس آخرین آمارها، با آغاز تعطیلات نوروزی و افزایش مسافرت‌ها از ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴ در مجموع ۲ میلیارد و ۸۲۳ میلیون و ۶۰۰ هزار لیتر بنزین در کشور توزیع شد که این مقدار در مقایسه با رقم ۲ میلیارد و ۴۶۳ میلیون لیتر در مدت مشابه پارسال (۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۳) حدود ۱۵ درصد رشد داشته است. کرمانت ویس کریمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بایان این که در زمینه ذخیره‌سازی و تأمین بنزین در ۶ ماه دوم سال ۱۴۰۳ برنامه‌ریزی‌های بسیار مطلوبی انجام شد، افزود: «رکورد تاریخی توزیع بنزین در ۲۹ اسفند ۱۴۰۳ با رقم توزیع بیش از ۱۶۴ میلیون لیتر بنزین در کشور شکسته شد. همچنین با توجه به مصرف قابل توجه بنزین کشور در ایام تعطیلات نوروز، سوخت‌رسانی و توزیع بنزین بدون هیچ‌گونه مشکلی و به‌بترین شکل ممکن انجام شد.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با تأکید بر این که در ۶ ماهه دوم سال ۱۴۰۳

خبر

News

ثبت ۴۵ هزار تخلف از سوی بازرسان نامحسوس در نوروز ۱۴۰۴

نامحسوس در راستای الزامات آموزشی و تدابیر ابلاغی، با شناسایی رانندگان قانون‌گریز و ثبت تخلفاتی چون حرکات مارپیچ، سبقت غیرمجاز، عدم استفاده از کمربند ایمنی، صحبت با تلفن همراه حین رانندگی، توقف دوبله، توقف در محل ایستادن ممنوع و عبور از محفل ممنوع، در مجموع ۳۴ هزار مورد تخلف رانندگی را گزارش کردند که از این میان بیش از ۹۸ درصد آن‌ها پس از بررسی‌های پلیس، منجر به ارسال و ابلاغ پیامک به‌صورت بلادرنگ به رانندگان متخلف شده است.»



مهر: سرهنگ حسن شهنوازی، رئیس اداره نظارت و سازماندهی بازرسان نامحسوس پلیس راهور فراجا از نقش موثر و حضور داوطلبانه بازرسان نامحسوس در طرح نوروزی ۱۴۰۴ تقدیر کرد و گفت: «این همکاری و همراهی تحسین‌برانگیز، حماسه‌ای از پیوند ناگسستنی مردم با پلیس و خادمان‌شان در نیروی انتظامی کشور را رقم زد. بازرسان نامحسوس، در شرایط جوی و ترافیکی متفاوت، تأثیر چشمگیری در کاهش تخلفات رانندگی و افزایش امنیت در معابر شهری و جاده‌ای داشته‌اند.»

سرهنگ شهنوازی افزود: «بازرسان نامحسوس کنترل ترافیک با اعلام آمادگی داوطلبانه، به پوشش نه به تصادف پیوستند و با همت والا و حضور هدفمند خود، توانستند در مدت اجرای طرح نوروزی ۱۴۰۴، تعداد ۴۵ هزار و ۱۶۴ تخلف رانندگی را با اولویت تخلفات تأثیرگذار در شکل‌گیری و شدت وقوع تصادفات راه به پلیس گزارش کنند.» رئیس اداره نظارت و سازماندهی بازرسان نامحسوس پلیس راهور فراجا ادامه داد: «بازرسان

خبر

News

نحوه تردد خودروهای پلاک شهرستان در محدوده طرح ترافیک تهران

تهران، عنوان کرد: «یکی از الزامات این مصوبه، توجه به‌نوع پلاک خودرو است، بر همین اساس، شورای شهر محدودیت‌هایی را برای خودروهای پلاک شهرستان در محدوده طرح ترافیک در نظر گرفته است. افرادی که دارای پلاک شهرستان هستند، می‌توانند تا پنج روز با حداقل تعرفه و پس از آن با تعرفه‌ای معقول تا ۱۰ روز در محدوده طرح ترافیک تهران تردد کنند و پس از آن عوارضی همچون خودروهای تهرانی پرداخت کنند.»



ایستنا: رئیس کمیسیون عمران حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفت: «خودروهای پلاک شهرستان برای ورود به محدوده طرح ترافیک تهران باید محدودیت‌هایی همانند خودروهای تهرانی داشته باشند.» سید جعفر تشکری هاشمی در حاشیه سیدصد و چهاردهمین جلسه شورای شهر تهران و در جمع خبرنگاران درباره ایرادات فرمانداری به لایحه طرح ترافیک اظهار کرد: «فرمانداری تهران کلیات لایحه را رد نکرده است؛ بلکه صرفاً دو بخش از آن را دارای ایراد دانسته و این ایرادات مربوط به نحوه تردد خودروهای پلاک شهرستان در محدوده طرح ترافیک است.» وی با اشاره به حجم بالای خودروهای پلاک شهرستانی که روزانه وارد تهران می‌شوند، گفت: «انبوهی از این خودروها، به‌ویژه در حوزه تاکسی‌های آنلاین یا ترده‌های انفرادی برای مسافرکشی، در محدوده طرح ترافیک فعالیت دارند و این مساله وضعیت ترافیکی را به‌شدت تحت تأثیر قرار داده است.» تشکری هاشمی با استناد به مصوبه شماره ۱۱۰ شورای عالی ترافیک شهر



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۸ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۲۹۸

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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۸۳۰صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلدور
Billboard

قهرمانی در گاراژ: تمرین مثل یک قهرمان با والولین

«والولین با همکاری دانشگاه‌های تنسی و اوهایو در کمپینی با شعار «برای قهرمان شدن باید مثل قهرمان تمرین کنی» هم‌زمان با رقابت‌های March Madness نشان می‌دهد تکنسین‌های آن نیز مانند ورزشکاران حرفه‌ای آموزش می‌بینند. این کمپین طنز آمیز شامل ویدئوهای اجتماعی، تبلیغات فروشگاه‌ها و تخفیفاتی است که روحیه تیمی و تعهد به کیفیت را نمایش می‌دهد.

حرف آخر

The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار



ابزار کنترل سرعت به بهای استهلاک خودروها!

«احتمالاً شما نیز در سفرهای نوروزی به شهرهای مختلف کشور، با معضلی به نام سرعت گیرهای غیراستاندارد در برخی مسیرها، به خصوص معابر مستقر در مناطق و محله‌های مسکونی مواجه شده‌اید. بر این اساس طبق بررسی‌های به عمل آمده و در عین حال مشاهدات میدانی، متأسفانه بسیاری از این سرعت گیرها از استاندارد خاصی پیروی نمی‌کنند و صرفاً مطابق با سلیقه مسئولان مربوطه طراحی شده‌اند. بنابراین گاه ارتفاع آن‌ها تا حدی بلند است که موقع عبور خودرو از روی سرعت گیر، راننده گمان می‌کند یا خودرویش به سمت آسمان می‌رود! همچنین به رغم قوانین موجود در این باره که بر علامت‌گذاری سرعت گیرها با شیرنگ و تجهیزاتی از این دست تأکید می‌کند، متأسفانه بسیاری از سرعت گیرها فاقد چنین تجهیزاتی هستند و به همین دلیل راننده در ساعات مختلف شب، عاجز از شناسایی آن‌هاست.

این مساله به خودی خود آمار تصادفات را افزایش می‌دهد و در عین حال سبب بالا رفتن استهلاک خودروهای شخصی و عمومی می‌شود. در نهایت کارشناسان ترافیک و حمل و نقل شهری بر این باور هستند که سرعت گیرها باید در محل‌هایی ایجاد شوند که راهی جز به کارگیری آن‌ها برای پایین آوردن سرعت خودروهای عبوری نباشد؛ در حقیقت نصب سرعت گیر در نقاطی از شهر ضروری به نظر می‌رسد که نتوان با استفاده از علائم و هشدارهای راهنمایی و رانندگی یا به کارگیری سامانه‌های نظارتی در آن‌ها، سرعت خودروها را کاهش داد.

همچنین مطابق با قوانین موجود، نصب هر گونه مانع در محورهای اصلی مواصلاتی ممنوع است و در سایر محورها و معابر شهری نیز باید حداکثر ارتفاع سرعت گیرها حدود یک اینچ (معادل ۲.۵ سانتی متر باشد و البته رنگ آمیزی برای آشکارسازی آن‌ها در زمان تاریکی هوا نیز الزامی است.

نکته آموزشی

این صورت خودرو عملکرد دقیقی در زمینه ترمزگیری نخواهد داشت. بنابراین به هر میزان که پدال ترمز را فشار دهید، به همان میزان گرمای حاصل شده از اصطکاک ترمز افزایش یافته و منجر به کاهش ایمنی خودرو و سرنشینان آن می‌شود. بنابراین بهتر است که با حفظ حرکت در سرعت‌های مجاز و حفظ فاصله زمانی در استفاده از پدال ترمز، ایمنی خودرو را در شرایط استاندارد قرار دهید.

«باتوجه به نزدیک شدن به فصل گرم سال، با در نظر گرفتن ماهیت سیستم ترمز خودرو که بر اساس نیروی اصطکاک است، بهتر است مالکان خودروها به این نکته توجه داشته باشند که از ترمزگیری‌های پی‌درپی اجتناب کنند و نهایت دقت و توجه را حین رانندگی داشته باشند. زیرا در فصل گرم سال، با در نظر گرفتن افزایش انرژی جنبشی مولکول‌های هوا، اگر به صورت پی‌درپی پدال ترمز را فشار دهید، در حقیقت سطح اصطکاک و گرمای دیسک و لنت را افزایش می‌دهید؛ در

ترمز پی‌درپی
خطرناک است!



XTRIM
BORN FOR MORE

سال نهم و مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی

