



فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو
با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد:
رکود بازار، حاصل کاهش قدرت
خرید و بی‌اعتمادی
به سیاست‌های متغیر است

صفحه ۳



چگونه «یاماها» بهترین
دوچرخه‌ها را می‌سازد؟

استارت
Start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

**تأثیر حادثه بندر
بر بازار تأیر**

برخی کارخانه‌های تأیرسازی فقط تا امروز مواد اولیه داشتند. فعالان صنعت تأیر به‌خوبی می‌دانند که تأمین مواد اولیه این صنعت به‌شدت وابسته به...

صفحه ۸

تیتريهای امروز
Titles

«فریدون نژاد» در مجمع عمومی
سال مالی ۱۴۰۳ اعلام کرد:
**رشد ۳۸ درصدی در آمد
فروش «بهتام روانکار»**

صفحه ۱۱

**نخستین شرایط فروش
«کاپرا U» اعلام شد**

صفحه ۷

**رشد ۱۱ درصدی سهم «گروه
بهمن» در بازار خودروهای کشنده**

صفحه ۷

یک کارشناس اقتصادی
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
**تحول در صنعت خودرو در گرو
حمایت‌های دولتی است**

صفحه ۲

جمشیدایمانی، قائم مقام ارشد مدیر عامل
ایران خودرو پیشنهاد داد:

**حمایت از عرضه خودرو
و تأمین مالی خودروسازان
در بورس کالا**

صفحه ۵

قوت گرفتن احتمال عرضه خودرو در بورس
**روند کاهش قیمت در بازار
خودرو از سر گرفته شد**

با آغاز سال ۱۴۰۴، بار دیگر زمزمه‌های عرضه خودرو در
بورس کالا قوت گرفته است؛ رویکردی که خودروسازان...

صفحه ۷

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

**چراون‌های باری
در بازار ایران اقبال
چندانی ندارند؟**

صفحه ۹

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

گزارش «دنیای خودرو» از برگزاری نخستین نمایشگاه قطعات قم

اشتغال‌زایی چشمگیر قطعه‌سازی در قم، نمونه‌ای موفق از توسعه صنعتی

صفحه ۱۲



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



X55 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



﴿ یک هزار و ۴۰۰ دلار) تخفیف در یافت کنند. آیتو M8، چهارمین محصول این برند پس از مدل های M5، M7 و M9 است که در کلاس شاسی بلندهای میان سایز تا بزرگ قرار دارد. آیتو M8REV یک شاسی بلند پلاگین-هیبرید پیشرفته با برد ترکیبی ۵۲۶ کیلومتری و فناوری های هوشمند هوای ADS ۳۰ است. فروش قوی این مدل نشان می دهد خریداران به دنبال خودروهایی با مصرف سوخت بسیار پایین، برد الکتریکی بالا و فناوری پیشرفته هستند. با توجه به قیمت ۵۰ هزار و ۸۰۰ تا ۶۳ هزار و ۲۰۰ دلار، این خودرو رقیب قدرتمندی در بازار شاسی بلندهای پلاگین-هیبرید خواهد بود.

﴿ آیتو M8، شاسی بلند پلاگین-هیبرید جدید با فناوری های پیشرفته هوای و برد ترکیبی چشمگیر، رکورد جدیدی در پیش فروش ثبت کرد. در تاریخ ۲۰ مارس ۲۰۲۵، شرکت آیتو (Aito) اعلام کرد سفارشات پیش فروش خودرو M8REV از ۷۰ هزار دستگاه عبور کرده است. این کراس اوور پلاگین-هیبرید که به عنوان یک پرچمدار هوشمند خانوادگی معرفی شده، از ۶ مارس وارد مرحله پیش فروش شد و در بازه قیمتی ۲۶۸ هزار تا ۴۵۸ هزار یوان (معادل ۵۰ هزار و ۸۰۰ تا ۶۳ هزار و ۲۰۰ دلار) عرضه می شود. مشتریان می توانند نام کرده اند، می توانند ۱۰ هزار یوان



محصول کراس اوور هیبرید «هوآوی»

تاثیر حادثه بندر بر بازار تایر

﴿ برخی کارخانه های تایرسازی فقط تا امروز مواد اولیه داشتند. فعالان صنعت تایر به خوبی می دانند که تامین مواد اولیه این صنعت به شدت وابسته به واردات است و باید مسیر حرکت مواد اولیه از مبدأ کشور صادرکننده گرفته تا کشتی های روی آب، گمرک و انبار کارخانه ها نباید دچار کوچک ترین خللی شود. حالا اما با بروز انفجار در بندر شهید رجایی در بندرعباس، بخشی از مواد اولیه شرکت های تایرسازی دچار آسیب شده و از آن مهم تر روند ترخیص کالا و

حرکت به سمت کارخانه ها با مشکل مواجه شده است. اختلالی که اگر کمی طولانی شود، می تواند مسیر تولید و توزیع کالا در بازار را با چالش مواجه کند. اگرچه براساس بررسی های صورت گرفته تنها بخش اندکی از تایرهای وارداتی و مواد اولیه مورد نیاز کارخانه های تولید تایر در آتش سوزی بندر از بین رفته اند، اما آن چه مهم است طولانی شدن روند ترخیص و حمل مواد اولیه به سمت دیگر شهرهاست. بنابراین باید به این نکته مهم توجه داشت که مسئولان وزارت صمت و گمرک باید ترخیص و حمل مواد اولیه تولید تایر را در اولویت کاری خود قرار دهند تا تولید این کالا در کشور دچار توقف، حتی به صورت موقت نشود. نکته مهم این است که بازار با تیزهوشی، رخدادهای جاری را رصد می کند و در صورت بروز تاخیر در ارسال کالا از سوی کارخانه ها، این سیگنال به بازار خواهد رسید که برای حفظ حیات خود و دوری از زیان های احتمالی، باید در قیمت کالاها و حتی میزان عرضه تغییراتی را اعمال کند. به همین دلیل و با توجه به این که بخش عمده ای از مواد اولیه تایر سازان در فضای نگهداری گمرک دچار مشکل نشده، باید مسیر ترخیص و خروج کالا از گمرک با سازوکارهایی که مسئولان خواهند اندیشید، تسهیل شود تا هم تولید در کشور دچار وقفه نشود و هم بازار آرامش خود را حفظ کند. علاوه بر این جادارد مسئولان مربوطه، با اطلاع رسانی به موقع در خصوص تسهیل روند ترخیص کالا از گمرک، به حفظ ثبات و آرامش بازار کمک کنند و جلوسودجویی های احتمالی را بگیرند. البته این نکته شامل سایر صنایع مرتبط با خودرو نیز می شود و ارائه اطلاعات دقیق از سوی مسئولان و شرکت های تولیدکننده می تواند نقش بسزایی در حفظ آرامش بازار در بخش های مختلف و مرتبط با بازار و صنعت خودرو و کشور داشته باشد.



استارت
start

علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری

یک کارشناس اقتصادی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو»:

تحول در صنعت خودرو در گرو حمایت های دولتی است

کیفیت را به طور کامل بازنگری کنیم. استفاده از ربات های پیشرفته در خط تولید و آموزش نیروی انسانی متخصص می تواند شکاف کیفیتی موجود را کاهش دهد.

آریاراد با اشاره به استقبال ایرانیان از خودروهای لوکس گفت: «سالانه حدود ۲۰ هزار دستگاه خودرو لوکس وارد کشور می شود که نشان دهنده ظرفیت بالای این بازار است. متأسفانه خودروسازان داخلی به دلیل محدودیت های فناوریانه و مالی نتوانسته اند سهمی از این بازار پررونق داشته باشند.»

این تحلیلگر صنعت خودرو پیشنهاد می کند: «برای شروع می توانیم روی تولید خودروهای نیمه لوکس با قیمت های مناسب تمرکز کنیم. همکاری با برندهای معتبر بین المللی و استفاده از طراحی های روز دنیا می تواند به ما در این مسیر کمک کند.»

آریاراد با اشاره به رشد فناوری های جدید در صنعت خودرو می گوید: «توسعه خودروهای اشتراکی و تاکسی های اینترنتی در حال تغییر الگوی مالکیت خودرو در جهان است. در دهه آینده شاهد کاهش تقاضا برای خودروهای شخصی و رشد مدل های اشتراکی خواهیم بود.»

وی معتقد است: «خودروسازان می توانند با طراحی خودروهای ویژه سرویس های اشتراکی و همکاری با استارت آپ های فعال در این حوزه، در این بازار نوظهور حضور پیدا کنند. در همین راستا تولید خودروهای الکتریکی کوچک و کم مصرف مخصوص سرویس های درون شهری می تواند یک فرصت طلایی باشد.»

آریاراد در پایان با تاکید بر نقش کلان و مهم دولت می گوید: «بدون حمایت های هدفمند دولت و تصویب قوانین تشویقی، تحول در صنعت خودرو ممکن نیست. معافیت های مالیاتی برای خودروهای برقی، تسهیل واردات فناوری های جدید و ایجاد صندوق توسعه صنعت خودرو از جمله اقدامات ضروری است.»



کره جنوبی است که حاضر به انتقال فناوری هستند.» در بخش دیگری از این گفت و گو، آریاراد به معضل کیفیت پایین خودروهای داخلی اشاره می کند: «متوسط عمر مفید خودروهای تولید داخل حدود ۸ سال است؛ در حالی که این رقم برای خودروهای مشابه خارجی به ۱۵ سال می رسد. این تفاوت فاحش ناشی از استفاده از قطعات بی کیفیت، طراحی های قدیمی و عدم رعایت استانداردهای بین المللی است.»

این کارشناس صنعت خودرو برای افزایش توان رقابتی پیشنهاد می کند: «اولویت اول باید سرمایه گذاری در بخش تحقیق و توسعه باشد. بودجه R&D خودروسازان ایرانی کمتر از یک درصد درآمدشان است؛ در حالی که این رقم برای شرکت های پیشرو جهانی به ۵ تا ۷ درصد می رسد. همچنین باید سیستم کنترل



مهبری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

﴿ صنعت خودرو ایران که سال ها سست با چالش های متعددی از جمله تحریم های بین المللی، محدودیت های فناوری و مشکلات ساختاری دست به گریبان بوده، امروز در آستانه تحولی تاریخی قرار دارد. رضا آریاراد، کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» به تحلیل وضعیت فعلی و چشم انداز آینده صنعت خودرو پرداخت.

وی با اشاره به رشد سریع بازار جهانی خودروهای الکتریکی می گوید: «آمارهای بین المللی نشان می دهد تا سال ۲۰۳۰ حدود ۶۰ درصد از فروش خودروهای جدید در اروپا و چین را مدل های برقی تشکیل خواهند داد. این روند برای صنعت خودرو ایران هم یک تهدید است و هم یک فرصت استثنایی.»

به گفته این کارشناس، زیرساخت های فعلی کشور برای توسعه خودروهای برقی کافی نیست: «ما نیازمند سرمایه گذاری گسترده در شبکه ملی ایستگاه های شارژ هستیم. هم اکنون تعداد این ایستگاه ها در کل کشور به زحمت به یک صد واحد می رسد؛ در حالی که ترکیه، همسایه ما تا پایان سال جاری به ۱۰ هزار ایستگاه شارژ دسترسی خواهد داشت.»

آریاراد با اشاره به محدودیت های فناوریانه می افزاید: «تولید باتری های با کیفیت و موتورهای الکتریکی پیشرفته نیازمند دانشی است که متأسفانه در داخل کشور به صورت کامل وجود ندارد. یکی از راهکارهای عملی، همکاری مشترک با کشورهایی مانند چین و



فونیکس





جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.nev

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.

نانومتری و بیش از ۳۰ هزار سطح انعکاسی کریستالی در کنار کاهش ضریب درک به میزان ۲۸Cd۰۰ سبب بهبود آپرودینامیک خودرو شده است. در مقایسه با مدل قبلی، طول خودرو ۲۲ میلی متر و فاصله محوری آن ۱۰ میلی متر افزایش یافته است. علاوه بر این، خودرو دارای ۲۸ فضای ذخیره سازی داخلی است و فضای صندوق از ۵۴۰ لیتر تا ۱۲۶۶ لیتر قابل افزایش است. نسل دوم هاوال شیائولونگ مکس یک کراس اوور پلاگین-هیبرید مدرن با طراحی به روز، فناوری های هوشمند پیشرفته و مصرف سوخت بسیار کم است.

«هاوال شیائولونگ مکس نسل دوم با طراحی جدید، فناوری پیشرفته و پیشرفته پلاگین-هیبرید قدرتمند وارد بازار چین شد. در تاریخ ۲۱ مارس ۲۰۲۵، کمیته گریتوال موتورز (GWM) پیش فروش نسل دوم هاوال شیائولونگ مکس را آغاز کرد. این کراس اوور پلاگین-هیبرید در پنج نسخه مختلف عرضه می شود و قیمت آن بین ۱۳۸ هزار و ۸۰۰ تا ۱۷۶ هزار و ۸۰۰ یوان (معادل ۱۹ هزار و ۲۴ تا ۲۴ هزار و ۴۰۰ دلار) متغیر است. چراغ های جلو ماتریکسی شامل ۷۲ واحد LED با برد نور ۱۹۰ متر، چراغ های عقب «Brilliant Galaxy» با ۲۲۲ LED قرمز ۶۲۸



«هاوال» برای پلاگین-هیبریدها برنامه دقیقی دارد



فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد:

رکود بازار، حاصل کاهش قدرت خرید و بی اعتمادی به سیاست های متغیر است



بازارشان را از دست می دهند، بنابراین، راهکار مقابله با واردات، محدودسازی نیست؛ بلکه ارتقای کیفیت داخلی و شفاف سازی در بازار است.

وضعیت زنجیره تامین به ویژه قطعه سازان را چگونه ارزیابی می کنید؟

قطعه سازان امروز در سخت ترین شرایط چند سال اخیر فعالیت می کنند. بسیاری از آن ها به دلیل بدهی معوق خودروسازان، با کمبود نقدینگی مواجه شده اند. این موضوع سبب شده است برخی تولیدکنندگان قطعه، خطوط تولید خود را تعطیل کنند یا با ظرفیت پایین تر ادامه دهند. هزینه های سربار، مالیات، بیمه و مواد اولیه نیز فشار مضاعفی ایجاد کرده است. از طرف دیگر، قطعه سازان نقش حیاتی در زنجیره ارزش خودرو دارند. اگر حمایت هدفمند از این بخش انجام نشود، نه تنها اشتغال مستقیم و غیرمستقیم آسیب می بیند، بلکه کیفیت محصول نهایی نیز افت خواهد کرد. برای جلوگیری از این روند، ضروری است مکانیزم پرداخت منظم از سوی خودروسازان، تخصیص ارز ترجیحی برای واردات مواد اولیه و تسهیل دسترسی به سرمایه در گردش در اولویت قرار گیرد.

در پایان، اگر بخواهید سه راهکار برای بهبود وضعیت صنعت خودرو پیشنهاد دهید، چه مواردی را مطرح می کنید؟

نخستین راهکار، آزادسازی تدریجی و هوشمندانه قیمت خودرو است. البته این آزادسازی باید همراه با شفاف سازی هزینه ها و تقویت نظارت باشد تا سوءاستفاده ای رخ ندهد و حقوق مصرف کننده حفظ شود. همچنین بازنگری جدی در روند خصوصی سازی و واگذاری واقعی مدیریت شرکت های خودرو سازی به بخش خصوصی توانمند، نه نهادهای شبه دولتی. سومین مورد، حمایت فوری و موثر از زنجیره تامین، به ویژه قطعه سازان است. این حمایت باید فراتر از شعار باشد و در قالب تسهیلات ارزان قیمت، معافیت های مالیاتی و تسهیل دسترسی به مواد اولیه نمود پیدا کند. در غیر این صورت، چرخه تولید خودرو با مشکلات بیشتری مواجه خواهد شد و رکود فعلی به بحران تبدیل می شود.

در نتیجه، حاشیه سود آن ها تقریباً صفر یا حتی منفی شده و همین موضوع انگیزه برای توسعه و بهبود کیفیت را کاهش داده است. این یعنی در یک بازار پر نوسان، صنعت خودرو بدون ابزار دفاعی رها شده است.

خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا چقدر می تواند به بهبود رقابت در صنعت خودرو کمک کند؟

خصوصی سازی واقعی می تواند به افزایش بهره وری، شفافیت و رقابت پذیری صنعت خودرو کمک کند. اما باید دقت کنیم که خصوصی سازی فقط به معنای واگذاری سهام نیست؛ بلکه باید مدیریت و تصمیم گیری نیز به بخش خصوصی واگذار شود. تازمانی که ساختار مدیریتی همچنان دولتی یا شبه دولتی باقی بماند، نه انگیزه های برای ارتقای کیفیت شکل می گیرد و نه بهره وری بالا خواهد رفت. با واگذاری واقعی، شرکت ها مجبور خواهند بود بر مبنای کیفیت، خدمات پس از فروش و قیمت رقابت کنند. این رقابت به نفع مصرف کننده تمام خواهد شد و حتی سبب رشد صادراتی نیز می شود. اما اگر این واگذاری صرفاً در ظاهر انجام شود و مدیریت همچنان در اختیار نهادهای وابسته به دولت باقی بماند، تحول واقعی در صنعت اتفاق نخواهد افتاد و وضعیت مشابه گذشته ادامه پیدا خواهد کرد.

با ورود گسترده خودروهای چینی، بازار داخلی چه واکنشی نشان داده و آینده آن را چگونه ارزیابی می کنید؟

خودروهای چینی امروز دیگر آن تصویر سابق از محصولات بی کیفیت را ندارند. در سال های اخیر این برندها توانسته اند به لحاظ طراحی، فناوری و خدمات پس از فروش پیشرفت های قابل توجهی داشته باشند. از این رو در بازار ایران نیز به سرعت جای خود را باز کرده اند و بخشی از مشتریان را که پیش تر خریدار خودرو داخلی بودند، جذب کرده اند. این حضور اگرچه برای صنعت خودرو داخلی تهدید محسوب می شود، اما در عین حال می تواند فرصتی برای تحول هم باشد. وقتی خودروسازان داخلی با رقیب جدی مواجه شوند، ناچار خواهند شد کیفیت، خدمات و رضایت مشتری را در اولویت قرار دهند. در غیر این صورت، سهم

نوسانات نرخ ارز چه تاثیری بر صنعت خودرو داشته است؟

نوسانات نرخ ارز، به ویژه طی یکی دو سال اخیر، تاثیر عمیقی بر تمام بخش های زنجیره خودروسازی گذاشته است. بسیاری از قطعات وارداتی هستند و تامین آن ها با نرخ ارز متغیر، برنامه ریزی تولید را به یک چالش جدی تبدیل کرده است. حتی آن دسته از قطعاتی که در داخل تولید می شوند نیز به دلیل وابستگی به مواد اولیه وارداتی، تحت تاثیر مستقیم این نوسانات قرار دارند. این افزایش هزینه ها در حالی اتفاق افتاده که خودروسازان به واسطه سیاست های دستوری، اجازه ندارند قیمت محصولات را متناسب با این رشد هزینه ها افزایش دهند.



مردم نمی دانند آیا قیمت ها دوباره افزایش خواهد یافت یا سیر نزولی به خود می گیرد، خودرو وارد می شود یا نه، قرعه کشی باز می گردد یا آزادسازی کامل انجام می شود همین بلاتکلیفی بازار را به جای نگرانی داشته و رکود را طولانی تر کرده است

دلایل اصلی رکود در بازار خودرو چیست و آیا این رکود موقتی است یا ساختاری؟

رکود حاکم بر بازار خودرو نه تنها یک واکنش کوتاه مدت به شرایط اقتصادی نیست، بلکه به یک مشکل ساختاری و عمیق تبدیل شده است. قدرت خرید مردم به شدت کاهش یافته و دیگر حتی خودروهای اصطلاحاً اقتصادی نیز از سبد خرید بسیاری از خانوارها خارج شده اند. از سوی دیگر، بی ثباتی در سیاست گذاری، نبود چشم انداز مشخص و نوسانات مداوم نرخ ارز سبب شده است مردم تصمیم گیری درباره خرید در کنار این ها، شکل گیری نوعی بی اعتمادی عمومی نسبت به سیاست های دولت در حوزه خودرو نیز به رکود دامن زده است. مردم نمی دانند آیا قیمت ها دوباره افزایش خواهد یافت یا سیر نزولی به خود می گیرد، خودرو وارد می شود یا نه، قرعه کشی باز می گردد یا آزادسازی کامل انجام می شود. همین بلاتکلیفی بازار را به جای پویایی، در یک حالت انتظار نگه داشته و رکود را طولانی تر کرده است.

سیاست قیمت گذاری دستوری چه نقشی در این شرایط دارد و ادامه آن چه پیامدی خواهد داشت؟

قیمت گذاری دستوری اگرچه با هدف کنترل بازار و حمایت از مصرف کننده تدوین شده، اما در عمل تاثیر عکس گذاشته است. شرکت های خودروسازی با فروش محصولات خود کمتر از بهای تمام شده، زیان انباشته سنگینی را تجربه کرده اند. نتیجه آن کاهش نقدینگی، افت توان سرمایه گذاری برای به روز رسانی خطوط تولید و به تاخیر افتادن پروژه های توسعه ای بوده است. این ها عواملی هستند که به کاهش کیفیت محصولات هم منتهی شده اند. از سوی دیگر، این سیاست نوعی دوگانگی در بازار ایجاد کرده که به نفع واسطه گران تمام شده است. مصرف کننده واقعی هم نتوانسته از این قیمت ها بهره مند شود؛ چرا که یا خودرو به دست دلالت افتاده، یا عرضه به قدری محدود شده که دسترسی دشوار شده است. اگر این سیاست ادامه یابد، نه تنها رقابت در صنعت خودرو از بین می رود، بلکه سرمایه گذاران داخلی و خارجی نیز از ورود به این حوزه صرف نظر خواهند کرد.



صنعت خودرو در ایران به عنوان یکی از پیشران های اقتصادی کشور، همواره در کانون توجه سیاست گزاران، سرمایه گذاران و مصرف کنندگان قرار داشته است. اما این صنعت مهم طی سال های گذشته با انبوهی از چالش های ساختاری و مدیریتی مواجه بوده که نه تنها روند رشد و توسعه آن را کند کرده، بلکه به تدریج موجب کاهش اعتماد عمومی و افت رضایت مشتریان نیز شده است. تولیدکنندگان با مشکلاتی همچون قیمت گذاری دستوری، نبود نقدینگی، بدهی های انباشته، فرسودگی ماشین آلات و تامین دشوار قطعات و مواد اولیه دست و پنجه نرم می کنند؛ در حالی که مصرف کنندگان با قیمت های بالا، کیفیت غیر رقابتی، خدمات پس از فروش ضعیف و نبود تنوع در انتخاب روبه رو هستند. در این میان، نوسانات مداوم نرخ ارز و تصمیمات متغیر وارداتی و تعرفه ای نیز ثبات بازار را برهم زده و سبب شده اند زنجیره تامین و تقاضا در شرایطی پیچیده و نامتوازن قرار گیرد. از سوی دیگر، رکود بی سابقه ای که طی ماه های اخیر بر بازار خودرو سایه انداخته، نه فقط حاصل افت قدرت خرید مردم، بلکه نشانه ای جدی از ناتوانی سیاست های فعلی در تحریک تقاضا و تنظیم عرضه است. در چنین شرایطی، ورود خودروهای چینی با قیمت هایی بالا اما کیفیت نسبتاً بهتر، خصوصی سازی نمادین شرکت های بزرگ خودرو سازی و نبود بستر واقعی رقابت نیز به دغدغه های اصلی فعالان این صنعت افزوده است. با توجه به پیچیدگی این تحولات، علی رضا قربانی نژاد، فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» تلاش کرده است تصویری شفاف از دلایل رکود بازار، اثرات سیاست های ارزی و قیمت گذاری، آینده رقابت در پی خصوصی سازی و وضعیت دشوار قطعه سازان ارائه دهد. او با نگاهی انتقادی و در عین حال واقع گرایانه به مسائل صنعت خودرو، راهکارهایی را برای عبور از این وضعیت و حرکت به سمت ثبات و توسعه پایدار مطرح می کند.



به نقل از منابع مطلع منتشر شده است که ادعا کرده‌اند کادیلاک این دوسدان را با خودروهای الکتریکی جایگزین خواهد کرد. البته این مدل‌های جدید جایگزین مستقیمی برای دو مدل بنزینی قبلی نخواهند بود و طبق این گزارش، اندازه‌های مشابه CT5 و CT6 خواهند داشت. فروش CT4 و CT5 در سال ۲۰۲۴ کاهش پیدا کرد؛ در حالی که در همین سال، کراس‌اوور الکتریکی لیریک پس از اسکالید به دومین خودرو پر فروش کادیلاک پس از اسکالید تبدیل شد. همچنین به‌رغم کاهش سرعت رشد فروش خودروهای الکتریکی، کادیلاک همچنان انتظار دارد ۳۰ تا ۳۵ درصد از کل فروش آن در سال ۲۰۲۵ به مدل‌های برقی اختصاص یابد.

گزارش جدیدی مدعی شده است کادیلاک قصد دارد دسدان‌های CT4 و CT5 را با دو سسدان الکتریکی جدید جایگزین کند که از سلسلتیک الهام می‌گیرند. پنج سال از زمانی که جنرال موتورز کادیلاک را مامور رهبری برنامه‌های الکتریکی‌سازی خود کرد، می‌گذرد و از آن زمان تاکنون، برند لوکس جنرال موتورز چندین کراس‌اوور الکتریکی و یک سدان فوق لوکس برقی را معرفی کرده است. علاوه‌بر این، حتی با این که تقاضا برای خودروهای الکتریکی کاهش یافته است، گزارش جدیدی ادعا می‌کند کادیلاک هنوز هم برنامه‌ای برای ساخت نسخه بعدی سدان‌های CT4 و CT5 با پیش‌رانه بنزینی ندارد. این گزارش توسط GM اتوریته



حذف سری بلک‌وینگ از سدان‌های «کادیلاک»

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

کمبود ارز چگونه خودروسازان و قطعه‌سازان را به چالش می‌کشد؟

هر روز تاخیر در تامین ارز و واردات قطعه،

می‌تواند سبب تعطیلی خطوط تولید و تحمیل هزینه انبارداری اضافی و جریمه دیرکرد خودروسازان به قطعه‌سازان شود.



ایجاد نمی‌کند.

افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت مواد اولیه وارداتی در یک بازه ۶ ماهه، بسیاری از شرکت‌های کوچک را به آستانه ورشکستگی رسانده و فقط قطعه‌سازان بزرگ و شرکت‌های وابسته به خودروسازان مادر توان ادامه فعالیت داشته‌اند. این

تمرکز و یک‌جانبه‌سازی، در بلندمدت، کاهش تنوع تامین و افزایش ریسک زنجیره‌تأمین را در پی خواهد داشت. اجرای سیاست چندنرخ برای ارز به‌زعم کارشناسان علاوه‌بر ایجاد رانت گسترده، موجب سوءاستفاده‌های گسترده خواهد شد. قطعه‌سازان منتقد این سیاست معتقدند تبعیض در تخصیص ارز دولتی به‌سایر فعالان صنعت و بازار خودرو، توان تولیدکنندگان کمتر بر خود را در این بین می‌برد و بازار آزاد ارز، عرصه فعالیت را بر شرکت‌های کوچک تنگ می‌کند.

تسهیلات بانکی ریسک تولیدکنندگان را کاهش نمی‌دهد

بانک‌ها و صندوق‌های توسعه صنعتی برای تامین مالی قطعه‌سازان، صرفاً به ارائه تسهیلات ریالی با نرخ سود بالا بسنده کرده‌اند که اثرگذاری محدودی دارد. در عمل هیچ‌گونه پوشش ریسکی در برابر نوسانات ارزی یا تخلف در تخصیص ارز صورت نمی‌گیرد؛ موضوعی که زمینه‌ساز بدهی انباشته و مشکلات نقدینگی مضاعف شده است. درحالی که تحریم‌های اقتصادی و بانکی، امکان دسترسی به فناوری‌های نوین و سرمایه‌گذاری خارجی را محدود کرده، بحران ارزی داخلی عملاً توان داخلی را تا حد زیادی کاهش داده است.

با تداوم بی‌ثباتی در بازار ارز، قطعه‌سازان توان برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت را از دست داده‌اند و این موضوع پایداری کل زنجیره‌تأمین را تهدید می‌کند. تحریم‌ها تهدید خارجی و قابل پیش‌بینی هستند؛ اما تصمیمات اقتصادی غیرشفاف و خلق‌الساعه ارزی، ریسک ناگهانی و اثرگذاری تقریباً فوری روی تولید را به‌همراه دارد. این امر نشان می‌دهد کنترل بازار ارز و ایجاد انسجام در سیاست‌های ارزی برای مقابله با تحریم، ضروری‌تر از هر زمانی است.

پیامدهای اقتصادی و صنعتی

افزایش هزینه تولید قطعات تا ۴۰ درصد، به‌طور مستقیم قیمت خودرو را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد افزایش داده است. براساس آمار رسمی، تولید قطعات خودرو در سال گذشته نسبت به سال قبل آن ۱۵ درصد افت داشته است و تنها ۱۰ شرکت بزرگ تامین‌کننده بیش از ۶۵ درصد قطعات اصلی را

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

در شرایطی که صنعت خودرو کشور طی سال‌های اخیر با موج تحریم‌های بین‌المللی دست‌وپنجه نرم کرده، بحران نوسانات ارزی و سیاست‌های نامصحیح ساختار مالی اکنون به تهدیدی جدی‌تر و پیچیده‌تر از تحریم‌ها تبدیل شده است. قطعه‌سازان به‌عنوان ستون فقرات زنجیره‌تأمین خودروسازان، این روزها بیش از هر زمان دیگری با چالش تامین ارز مورد نیاز برای واردات مواد اولیه، قطعات یدکی و تجهیزات خط تولید مواجه‌اند. واکاوی ابعاد بحران ارزی، اثرات آن بر عملکرد قطعه‌سازان و بازتاب‌های آن در کل صنعت خودرو نیازمند راهکارهای مقابله‌ای جهت بهبود تولید خودرو در کشور است.

پیش‌زمینه تحریمی و ارزی

صنعت خودرو در ایران طی دهه گذشته عمدتاً تحت تأثیر تحریم‌های اقتصادی قرار داشته است؛ از محدودیت دسترسی به فناوری و سرمایه‌گذاری خارجی گرفته تا ممنوعیت واردات برخی قطعات یا تکنولوژی بالا. با این حال، هم‌زمان نظام بانکی کشور نیز به‌دلیل مشکلات ساختاری و سیاست‌گذاری‌های متضاد، در نقل و انتقال ارز با موانع جدی روبه‌رو شد. عرضه و تقاضای ارز در بازار آزاد، تورم افسارگسیخته و چندنرخ بودن نرخ دلار، شرایطی ایجاد کرد که علاقه‌الان اقتصادی، به‌ویژه قطعه‌سازان کوچک و متوسط، توان پیش‌بینی هزینه‌ها و برنامه‌ریزی برای تولید را از دست بدهند. از سوی دیگر، تصمیمات ناگهانی و تغییرات پی‌درپی نرخ و نحوه تخصیص ارز و حذف قدم‌به‌قدم آن، موجب شد شرکت‌های قطعه‌ساز بار تامین ارز از طریق بازار آزاد را بر دوش کشیده و قیمت تمام‌شده محصولات خود را به‌شدت افزایش دهند.

چالش‌های انتقال ارز و تامین قطعات

قطعه‌سازان برای تامین برخی مواد اولیه مانند فولاد خاص، آلومینیوم آلیاژی، ریزمونتاژها و تکنولوژی‌های جدید، ناگزیر به واردات از طرف تامین‌کنندگان خارجی هستند. فرایند ثبت سفارش، اخذ مجوزهای منوط به ابلاغیه‌های گمرکی و بانک‌مرکزی و حواله پول به‌خارج، همگی پروسه‌ای حداقل ۶۰ تا ۹۰ روزه را رقم می‌زند که در شرایط تحریمی می‌تواند تا ۶ ماه نیز طول بکشد؛ آن هم با هزینه‌های کارمزد و نرخ سود تسهیلات ارزی بسیار بالا که سبب رشد افزایش هزینه‌های تولید می‌شود.

هر روز تاخیر در تامین ارز و واردات قطعه، می‌تواند سبب تعطیلی خطوط تولید و تحمیل هزینه انبارداری اضافی و جریمه دیرکرد خودروسازان به قطعه‌سازان شود. این چرخه معیوب، علاوه‌بر افزایش قیمت خودرو در بازار داخلی، مشکلات صنعتی و اقتصادی بیشتری را بر قطعه‌سازان وارد می‌کند؛ چرا که تداوم تاخیرها، فقدان نقدینگی را به‌عنوان اصلی‌ترین معضل آن‌ها برجسته می‌سازد.

نگاهی به تأثیر نوسانات ارزی بر قطعه‌سازان

نوسانات شدید نرخ دلار در بازار رسمی و آزاد، آشفتنگی قابل توجهی در برآورد هزینه‌های تولید ایجاد کرده است. اگرچه برخی قطعه‌سازان تلاش می‌کنند با قراردادهای کوتاه‌مدت صادرات را دنبال و درآمد ارزی کسب کنند، اما ریسک تبدیل ارز به ریال با نرخ پایین‌تر، عملاً مزیتی برای آن‌ها

پیگیری يك موضوع

Follow up

ابراهيم خلخالي

کارشناس صنعت خودرو

قیمت‌گذاری دستوری خودرو، غیر تخصصی و خلاف شرع است

«در سال‌های اخیر، سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو همواره محل مناقشه و نقد کارشناسان بوده است. عقب‌ماندگی صنعت خودرو ریشه در بحران اقتصادی خودروسازی دارد که مانع از سرمایه‌گذاری تولیدکنندگان در تحقیق و توسعه شده است. البته واگذاری مدیریت خودروسازان به بخش خصوصی این امیدواری را در جاده‌مخصوص ایجاد کرده است که شاید قیمت‌گذاری دستوری حذف شود؛ از همین رو ابراهیم خلخالی، کارشناس صنعت خودرو به بررسی ریشه‌های بحران قیمت‌گذاری در صنعت خودروسازی پرداخت.

نظر شما درباره وضعیت فعلی قیمت‌گذاری خودرو در کشور چیست؟

به‌هیچ‌وجه قیمت‌گذاری کنونی خودرو را قبول ندارم. نهادهایی که مسئولیت تعیین قیمت کالاهایی مانند مرغ و گوشت را دارند، به‌دلیل ماهیت متفاوت و پیچیده خودرو، صلاحیت ورود به این حوزه را ندارند. چرا قیمت‌گذاری خودرو را قبول ندارید و این موضوع را غیر تخصصی می‌دانید؟ قیمت‌گذاری خودرو نیازمند محاسبات دقیق فنی و اقتصادی است. این کار باید توسط متخصصان حوزه صنعت خودرو انجام شود. محاسبه اشتباه قیمت تمام‌شده، نه تنها به تولیدکننده و مصرف‌کننده آسیب می‌زند، بلکه به نظام اقتصادی کشور نیز ضرر وارد می‌کند و بیت‌المال را در معرض تهدید قرار می‌دهد.

نظر شما مکانیزم درست قیمت‌گذاری خودرو چگونه باید باشد؟

روش اصولی این است که خودروسازان تمام هزینه‌های تولید شامل مواد اولیه، دستمزدها و سایر نهاده‌ها را با دقت و شفافیت محاسبه کنند. سپس قیمت پیشنهادی خود را با مستندات لازم به نهادهای ناظر ارائه دهند تا قیمتی منصفانه و مبتنی بر واقعیت تعیین شود؛ قیمتی که هم منافع تولیدکننده را حفظ کند و هم برای مصرف‌کننده عادلانه باشد.

قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودرو چه پیامدهایی می‌تواند داشته باشد؟

مهم‌ترین پیامد آن، ایجاد بازار دو نرخی است که هم ضرر تولیدکننده را به‌همراه دارد و هم باعث سردرگمی و زیان مصرف‌کننده می‌شود. افزون‌بر این، از نظر شرعی نیز ورود به قیمت‌گذاری بدون تخصص و آگاهی، مسئولیت‌آور و خلاف موازین دینی است. باید هر چه سریع‌تر این روند اصلاح شود.

نگاه

view

محمد کعب عمیر

عضو کمیسیون انرژی مجلس

لزوم تدوین بسته حمایتی برای افزایش تولید و تامین انرژی صنایع

«مسئله ناترازی انرژی در کشور چندوجهی است و باید به آن نگاه ویژه‌ای داشت. از سویی، با توجه به شعار سال و تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر تحقق شعار «سرمایه‌گذاری برای تولید» در حوزه انرژی، ضرورت دارد بسته‌ای حمایتی به‌منظور افزایش تولید و بسترسازی برای سرمایه‌گذاری تدوین و تهیه شود. در این راستا، برای بسته حمایتی، بحث سرمایه‌گذاری و مدیریت بهینه‌سازی مصرف انرژی در اولویت است.

با توجه به عملکرد ضعیف کشور در بهینه‌سازی مصرف انرژی، شاهد مصرف بیش از حد انرژی در مقایسه با کشورهای هسته‌ای که ۱۵ برابر کشور ما جمعیت دارند و دلیل عمده آن تجهیزات فرسوده و... است. تمام موارد فوق دست به‌دست هم داده‌اند تا راندمان نیروگاه‌ها کاهش یابد و شاهد افزایش ناترازی در حوزه انرژی باشیم.

بر این اساس با توجه به پیش‌بینی کسری ۲۵ هزار مگاوات برق در سال جاری، بهتر است ضمن تهیه بسته حمایتی برای بهینه‌سازی مصرف انرژی، به‌سمت تولید انرژی تجدیدپذیر و انرژی خورشیدی پیش برویم.

موقعیت کشورمان برای احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر خورشیدی بسیار مناسب است. مهم‌ترین ابزار برای جذب سرمایه در حوزه تجدیدپذیر شامل ایجاد سازوکار تهاات انرژی صنایع، خرید برق تضمینی توسط دولت مطابق ماده ۶۱ قانون اصلاح الگوی مصرف، ظرفیت ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر، امکان استفاده از بورس انرژی و همچنین تسریع و تسهیل صدور مجوزهای مرتبط برای سرمایه‌گذاران و صاحبان پروژه‌های تجدیدپذیر است. به‌نظر می‌رسد درمقایسه سطحی در گام نخست، واردات تجهیزات، تکنولوژی و دستگاه‌های مربوطه با هدف احداث نیروگاه‌های تجدیدپذیر، بیش‌تر هزینه‌بر است؛ اما نسبت به استهلاک و تولید برق در بلندمدت، مزایای بسیاری چون سازگاری با محیط‌زیست و تناسیب آن کاهش آلاینده‌ی دارد که هزینه‌های سربرار اقتصاد کشور را کاهش خواهد داد و منافعی را به دنبال خواهد داشت. با توجه به مشکلات صنعت برق و ضرری که متوجه واحدهای صنعتی شده، انتظار می‌رود وزارت نیرو ضمن آشناتر کردن بیش‌تر مردم با فرهنگ مصرف، اقداماتی را انجام دهد تا صنایع بتوانند انرژی مورد نیاز خود را از طریق احداث نیروگاه‌های خورشیدی تامین کنند.

سود عملیاتی سایپادک را ارتقا داد.

در این بازدید جلی جوان، مدیرعامل سایپادک ضمن گزارش عملکرد چند ماه اخیر، آخرین برنامه‌ها و هدف‌گذاری‌های صورت گرفته در این شرکت را تشریح کرد.

قطعات یدکی در کشور را تا حدی که امکان دارد ارتقا داد. وی با اشاره به لزوم گسترش شبکه‌های نمایندگی برای افزایش صادرات قطعه گفت: «باید با برنامه‌ریزی جامع و دقیق بازارهای هدف صادراتی را تقویت کرد و از این طریق



«عرضه حدود ۱۰ میلیون دستگاه خودرو توسط گروه خودروسازی سایپا در سال‌های اخیر یک بازار بی‌نظیر برای قطعات یدکی ایجاد می‌کند که باید با هدف گذاری، برنامه‌ریزی و نوآوری در ارائه خدمات، سهم سایپادک از بازار

به گزارش سایپانوز، علی شیخ‌زاده مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در بازدید از قسمت‌های مختلف شرکت سایپادک با تأکید بر لزوم استفاده از ظرفیت وسیع خودروهای عرضه‌شده گروه سایپا در سال‌های اخیر گفت:

زاپاس

Spare Tire

لزوم برنامه‌ریزی جامع برای افزایش سهم بازار «سایپادک»



برنامه سنگین تر «برابوس» برای موتور سوارها



«برابوس، تیونر معروف آلمانی پس از موفقیت در بازار خودروهای مرسدس از سال ۲۰۲۲ وارد دنیای موتورسیکلت ها شد. حالا به نظر می رسد مدل جدید این برند، Brabus 1400 R قرار است به نخستین موتورسیکلت برابوس تبدیل شود که در آمریکا عرضه خواهد شد. این ماجرا از برابوس R ۱۲۰۰ شروع شد؛ مدلی که بر پایه KTM 1290 Super Duke R ساخته شد و با طراحی منحصر به فرد، سری محدودی از آن به سرعت فروش رفت. پس از موفقیت چشمگیر این مدل ها، خبرهایی از یک مدل قوی تر به گوش رسید:

Brabus 1400 R که قرار است بر پایه KTM 1390 Super Duke ساخته شود. این موتورسیکلت از یک موتور ۱۲۵۰ سی سی V-۷ دوپایستیم زمان بندی متغیر سوپاپ ها (VVT) بهره می برد که سبب بهبود عملکرد آن نسبت به نسل قبلی می شود. براساس اسناد منتشر شده توسط سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا (EPA)، برابوس R ۱۲۰۰ موفق به دریافت تاییدیه آلایندگی شده است که به معنای عرضه رسمی آن در بازار آمریکا خواهد بود. این در حالی است که مدل R 1300 هرگز اجازه ورود به این کشور را دریافت نکرده بود.

ویژه ها

آتش گرفتن ۲۰ هزار دستگاه خودرو در سال گذشته



طبق اعلام رئیس کمیته ایمنی و مدیریت بحران شورای اسلامی شهر تهران، در سال ۱۴۰۳، ۲۰ هزار مورد در قبال آتش سوزی های مربوط به خودروها در نقاط مختلف کشور گزارش شده است. به عنوان مثال، تنها در دی ماه سال گذشته، ۹۸ مورد آتش سوزی خودرو در شهر یزد به ثبت رسید، در تهران نیز در بازه ۹ ماهه ابتدایی سال گذشته، نزدیک به هزار نفر به دلیل آتش سوزی خودرو دچار صدمات جدی شده یا جان خود را از دست داده اند.

دیگه چه خبر؟

موانع بر سر راه سرمایه گذاران بخش تولید به رونق سوداگری منجر می شود



«عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی، با اشاره به اهمیت تشکیل هلدینگ های بزرگ برای جذب سرمایه های خرد و تبدیل آن ها به سرمایه های کلان گفت: «این اقدام می تواند زمینه ساز رونق تولید، توسعه اقتصادی و حل چالش های موجود در مسیر سرمایه گذاری باشد.» بهروز محبی نجم آبادی افزود: «علاوه بر این، تصویب قانون مالیات بر عایدی سرمایه می تواند نقش مهمی ایفا کند.

قطعی بدون اطلاع برق و گاز، پروژه ضد تولید را در کشور کلید می زند



«عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «هم اکنون بحث قطع برق و گاز یکی از مشکلات جدی صنایع است که باید به درستی مدیریت شود؛ در غیر این صورت آسیب جدی به تولید وارد خواهد شد. کمالین که تعدادی از فعالان این حوزه برای رفع این مشکل به ما مراجعه کردند، مسئولان یا از قطعی برق و گاز برای صنایع جلوگیری کنند، یا حداقل یک برنامه زمان بندی در اختیار تولید کنندگان قرار دهند.»

جمشید ایمانی، قائم مقام ارشد مدیر عامل ایران خودرو پیشنهاد داد؛

حمایت از عرضه خودرو و تامین مالی خودروسازان در بورس کالا



«در شرایطی که صنعت خودرو با چالش های مالی، محدودیت در دسترسی به تسهیلات بانکی و فشارهای ناشی از قیمت گذاری دستوری روبه رو است، استفاده از ابزارهای نوین تامین مالی همچون ظرفیت های بازار سرمایه، به ویژه بورس کالا مورد توجه فعالان این صنعت قرار گرفته است. در همین رابطه جمشید ایمانی، قائم مقام ارشد مدیر عامل ایران خودرو در پتل تخصصی چالش های حقوقی شیوه های جدید تامین مالی نخستین همایش ملی حقوق بانکی گفت: «با وجود موافقت های داخلی در بانک ها برای اعطای تسهیلات به تولید کنندگان، در نهایت پرداخت منابع مالی منوط به اخذ موافقت بانک مرکزی شده است.» عضو هیات مدیره ایران خودرو در خصوص محدودیت های مالی ناشی از قیمت گذاری دستوری نیز تصریح کرد: «به همین دلیل امکان عرضه در بورس کالا و امکان استفاده از ابزارهای تامین مالی بورس کالا فراهم نبوده و منابع تامین مالی شرکت ها محدود به مشتریان، سهام داران و بانک ها شده است و الزام به عرضه محصولات در سامانه، فشار مضاعفی بر تولید کنندگان وارد کرده است.» در چنین شرایطی، ایمانی پیشنهاد کرد: «۵۰ شرکت برتر تولیدی که امکان عرضه محصول در بورس کالا دارند، با حمایت قانونی مشکلات خود را رفع کنند تا تامین مالی آن ها از طریق بورس و انتشار اوراق صورت گیرد.» قائم مقام ارشد مدیر عامل ایران خودرو اضافه کرد: «گواهی سپرده کالایی بهترین روش برای تامین منابع مالی کوتاه مدت است که در بورس کالا امکان پذیر است. اجرای این



داشت. همچنین بورس کالا امکان استفاده از ابزارهای مختلفی مانند گواهی سپرده کالایی، قراردادهای سلف موازی استاندارد، اوراق خرید دین و اوراق بهادار مبتنی بر کالا را فراهم کرده است. این ابزارها به تولید کنندگان کمک می کنند بدون وابستگی صرف به شبکه بانکی، سرمایه در گردش خود را تامین کنند. علاوه بر مزایای یاد شده، بورس کالا بستر مناسبی برای مدیریت ریسک تولید کنندگان نیز فراهم کرده است. استفاده از ابزارهای مشتقه مانند قراردادهای آتی و اختیار معامله در بورس کالا، به بنگاه ها این امکان را می دهد که در برابر نوسانات قیمت مواد اولیه یا محصول نهایی، از خود محافظت کرده و برنامه ریزی مالی دقیق تری داشته باشند. این ابزارها نه تنها به کاهش ریسک کمک می کنند، بلکه سبب ثبات در فرآیند تولید و عرضه محصولات می شوند.

راهکار می تواند فشار را از دوش نظام بانکی بردارد.» در چنین شرایطی می توان گفت با توجه به شرایط فعلی صنعت خودرو و محدودیت های ساختاری موجود در نظام بانکی، بهره گیری از ابزارهای بازار سرمایه از جمله بورس کالا و انتشار گواهی سپرده کالایی، می تواند به عنوان یکی از راهکارهای مکمل در کنار حمایت های قانونی، بخشی از نیاز مالی بنگاه های تولیدی را تامین کند. از سویی، یکی از مزایای اصلی بورس کالا، قیمت گذاری مبتنی بر مکانیزم عرضه و تقاضاست. این مساله به تولید کنندگان امکان می دهد محصول خود را با قیمتی منصفانه و خارج از سازوکارهای دستوری به فروش برسانند. در صورت تحقق این مساله خودروسازان دیگر مجبور نیستند محصولات خود را در چارچوب قیمت گذاری دستوری نرخ گذاری کنند؛ مساله ای که در میان مدت و بلندمدت برای آن ها منافع زیادی را به همراه خواهد

اینفوگرافش

Infography

افزایش درآمد شرکت «نیرو محرکه» در فروردین ماه

درآمد فروردین ماه ۱۴۰۳

میزان رشد

میزان درآمد

255
میلیارد تومان

14%

290
میلیارد تومان



شرکت «نیرومحرکه» در مدت یک ماهه منتهی به فروردین سال جاری، ۲۹۰ میلیارد تومان درآمد حاصل از فروش محصولات خود داشته است.

برای چه؟

اهمیت پایداری صنعت خودرو در اقتصاد کشور

«صنعت خودرو به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد کشور، ارتباطات گسترده ای با صنایع مختلف نظیر فولاد، پتروشیمی، لاستیک، شیشه و الکترونیک دارد. بنابراین هرگونه اختلال در این حوزه می تواند به سرعت به دیگر بخش های صنعتی سرایت کند. این وابستگی متقابل، نشان دهنده اهمیت پایداری صنعت خودرو برای حفظ تعادل و رونق سایر بخش ها است.

چرا؟

چالش های گسترده در حوزه تامین مواد اولیه

«مشکلات متعدد در فرآیند خریدهای خارجی، ناشی از چالش های موجود در سامانه های ثبت سفارش، زمان بر بودن دریافت نظرات دستگاه های ذی ربط و همچنین مشکلات مربوط به تامین و تخصیص ارز، سبب ایجاد وقفه های جدی در روند فعالیت های این صنعت شده است. این چالش ها سبب افزایش هزینه ها و کاهش قدرت رقابتی تولید کنندگان داخلی شده اند.

چه شد؟

هشدار نسبت به وضعیت تولید خودرو و قطعات

«قطعه سازان در نامه ای خطاب به وزیر صنعت، معدن و تجارت، نگرانی خود را از وضعیت پیچیده و بحرانی زنجیره تامین اعلام کردند و نسبت به احتمال توقف تولید قطعات هشدار دادند. با توجه به مشکلات ساختاری موجود، از جمله کمبود نقدینگی و ناترازی های شدید در بخش انرژی، این بحران می تواند به زنجیره ای از مشکلات جدی تبدیل شود.

تدبه يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود دارد.

«حاضر جواب: پس با این حساب، فقط در زمینه تصادفات جاده ای صاحب رکوردهای آماری نیستیم.

در پشت پرده صنعت خودرو چه می گذرد؟

«حاضر جواب: اگر قرار بود بنده و شما هم بدانیم که دیگر اسمش پشت پرده نبود.

پلیس ژاین با خودرو و اسپریت هوندا NSX به مبارزه با قانون شکنان می رود.

«حاضر جواب: البته اگر خود همین خودرو خاص، به زودی طعمه سارقان خودرو ژاپنی نشود.

فرمانده انتظامی شهرستان کرج از توقیف یک خودرو نیسان پلاتینیوم قاجانی به ارزش ۱۰۰ میلیارد ریال خبر داد.

«حاضر جواب: ولی خیلی حرف است که صبح با یک خودرو ۱۰۰ میلیارد ریالی خانه را ترک کنی و عصری با بی آر تی یا مترو و تاکسی، برگردی!

معاون نظارت بر اجرای استاندارد سازمان ملی استاندارد با تاکید بر عمل به تعهدات شرکت های خودروساز و ضرورت قانونی کاهش سالانه ۱۰ درصد تلفات جاده ای، خواستار اجرای برنامه ارتقای ایمنی محصولات خودروسازان شد.

«حاضر جواب: یعنی با اجرای این برنامه تا ۱۰ سال دیگر، آمار تلفات جاده ای ۱۰۰ درصد کاهش پیدا می کند؟

ورود خودرو به بورس قوت گرفت.

«حاضر جواب: البته اگر در نهایت، زور و قوت خودروهای سواری به مخالفان عرضه خودرو در بورس برسد!

معاون مطالعات سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران گفت: «حدود ۵۵ درصد سفرهای شهری با خودرو شخصی انجام می شود.»

«حاضر جواب: البته حتی اگر ۱۰ درصد از این ۵۵ درصد هم بخواهند از فردا با خودرو شخصی تردد نکنند، به صف منتظران وسایل نقلیه عمومی چند ده درصد اضافه می شود!

دنده عقب ترامپ از تعرفه های خودرو: سخنگوی کاخ سفید در نشستی مشترک با وزیر خزانه داری آمریکا گفت دونالد ترامپ، رئیس جمهور این کشور دستوری برای کاهش تاثیر تعرفه های خودرو امضا کرده است.

«حاضر جواب: یعنی باز هم روش قدیمی «به مرگ گرفتن و به تب راضی شدن!» جواب داده است؟

فرمانده انتظامی شهرستان شاهین شهر گفت: «سارقی که با پابند الکترونیکی قطعات خودرو سرقت می کرد، دستگیر شد.»

«حاضر جواب: باز خوب است خود همان پابند الکترونیکی را تا لحظه دستگیری مجدد، به سرقت نبرده و به مالخرها نفرخته!

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «تنها در هفت روز اول اردیبهشت ۴۸ هزار دستگاه وسیله نقلیه به علت تخلف سد معبر اعمال قانون شدند.»

«حاضر جواب: و این یعنی در شهر تهران، حداقل ۴۰ هزار راننده خیابان را ملک پدري خوش می دانند و هر جادشان بخواهد، توقف می کنند!



خودرو در سال ۲۰۲۰ عرضه خواهد شد. امسال امیدواریم خودرو الکتریکی جدید و ارزان قیمت تسلا تولید شود که مدت‌هاست منتظر آن هستیم. برخی منابع ادعا می‌کنند این خودرو یک مدل ۷ کوچک‌شده خواهد بود که حداقل ۲۰ درصد هزینه ساخت کمتری دارد؛ اما در حال حاضر هیچ اثری از این خودرو در وب‌سایت تسلا پیدا نمی‌کنید. از سوی دیگر، شرکت تسلا خوشحال خواهد شد اگر افراد خیالیاف، ۵۰ هزار دلار برای رودستر افسانه‌ای پرداخت کنند. ماسک در ابتدا ادعا کرد رودستر جدید در سال ۲۰۲۰ وارد خط تولید خواهد شد؛ اما این تاریخ به ۲۰۲۱، سپس ۲۰۲۲، ۲۰۲۳ و در نهایت ۲۰۲۴ موکول شد.

تسلا با گذشت ۸ سال از رونمایی رودستر، همچنان برای پیش‌فروش آن ۵۰ هزار دلار دریافت می‌کند. ماسک قول داده بود این خودرو سال ۲۰۲۰ عرضه می‌شود. پیش‌فروش تسلا رودستر با قوانین خاصی خود همچنان انجام می‌شود. خریداران می‌توانند امروز ۵ هزار دلار بپردازند، اما باید ظرف ۱۰ روز دیگر ۴۵ هزار دلار اضافه پرداخت کنند. جالب‌تر این که هیچ برنامه مشخصی برای تحویل خودرو یا حتی قیمت نهایی آن وجود ندارد. وب‌سایت تسلا صفحه مخصوصی برای پیش‌خرید رودستر که هنوز به مرحله تولید نرسیده، طراحی کرده است. ایلان ماسک در سال ۲۰۱۷ از رودستر رونمایی کرد و مدعی بود این



«تسلا» کماکان برای رودستر بعدی پیش‌فروش دارد

رویدادهای هیجان‌انگیز در نمایشگاه خودرو چین که ارزش خبری نداشت!

شگفتانه‌های نمایشگاه‌شانگهای

پس از مرور رونمایی‌ها، معرفی برندهای جدید و قرار دادهای مهمی که در این دوره از نمایشگاه‌شانگهای پوشش داده شد، حال نوبت می‌رسد به اتفاقات چشمگیری که شاید به لحاظ خبری ارزش چندانی نداشت، اما برای بازدیدکنندگان از این نمایشگاه تا حد زیادی جالب بود. بر این اساس هریک از برندهای خودروساز شرکت‌کننده در این دور از نمایشگاه، با



هدف معرفی هر چه پیشتر و بهتر محصولاتشان و جلب توجه حداکثری مخاطبان، روش‌های گوناگونی را به خدمت گرفته بودند که با توجه به اصول اقتصادی و تجاری مختص بازار خودرو، می‌توانست برای بازدیدکنندگان از این نمایشگاه تا حد زیادی جالب و هیجان‌انگیز باشد. در ادامه به برخی از این موارد اشاره می‌شود:

تاثیر بیشتری داشته باشد. بامو MHybrid V8 در دورانی پا به‌عرصه گذاشت که خودروساز آلمانی در حال گرامیداشت پنجاهمین سالگرد تاسیس زمر مجموعه مشهور خود یعنی M بود. البته برخلاف تصور بسیاری افراد، MHybrid V8 نیز و مندرتین محصول بامو نیست؛ چراکه محصولاتی همچون M4 CSL و M3 تورینگ از این خودروساز در حال تردد در معابر عمومی هستند. در سینه بامو M هیبرید V8 پیش‌رانه ۳/۶۶ قرار گرفته است؛ پیش‌رانه‌ای که مدل اولیه آن در مسابقات DTM مورد استفاده قرار گرفته بود.

این پیش‌رانه ۴ لیتری به دو توربوشارژر مجهز شده است و می‌تواند تا ۸۲۰۰ دور در دقیقه، دوران کند. حداکثر خروجی این پیش‌رانه ۶۴۰ اسب بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون‌متر گشتاور اعلام شده است که البته بسته به قوانین مسابقات، قابل تغییر خواهد بود. براساس مدارکی که در اختیار FIA قرار گرفته، ابعاد این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۱، ۲، ۶، ۱ و ۳،۱ متر اعلام شده است. وزن خالص بامو MHybrid V8 بدون احتساب راننده و سوخت، به ۱۰۳۰ کیلوگرم محدود شده است.

۱۱- همه‌جا تلاش‌هایی برای شبیه‌سازی وجود داشت

تقریباً در هر سالانی از نمایشگاه، نشانه‌هایی از شبیه‌سازی در صنعت خودرو به‌واسطه استفاده از هوش مصنوعی به چشم می‌خورد. از عینک‌های واقعیت مجازی گرفته تا شاسی‌های عظیم شبیه‌سازی که فرصت نشستن پشت فرمان خودروها را برای بازدیدکنندگان فراهم می‌کردند، تا آن‌ها حس کنند خارج از محوطه نمایشگاه، در حال رانندگی با خودرو مورد علاقه‌شان هستند. در این میان غرفه لیک‌اند کو به‌واسطه رقابتی که بین تماشاگران به‌راه انداخته بود و چهار شاسی کاملاً مجهز را روی شبیه‌سازی ریس‌روم سوار کرده بود، عملکرد درخشانی در این بخش داشت. اما در طبقه دوم هم شاهد نمونه‌های زیادی از شبیه‌سازی بودیم. از جمله تلاش‌های برند تکنولوژی محور لنوو که در مسابقات فرمولان نیز حضور جدی دارد و بر این اساس عملکرد آن در نمایشگاه به‌شکلی بود که حس خوشایندی را به بازدیدکنندگان منتقل می‌کرد.

۱۲- خودرو و قهرمان جهان

در نهایت به مهم‌ترین خودرو حاضر در این نمایشگاه می‌رسیم که حداقل از نگاه نگارنده بیشترین تاثیر را روی بازدیدکنندگان داشت. همین سه هفته پیش بود که شهر شانگهای میزبان مسابقات فرمولان بود و با وجود این که خودروهای روی سکوی این گرندپری را مک‌لارن و مرسدس تشکیل می‌دادند، اما در این نمایشگاه تنها نشانه‌ای از خودرو قرار گرفته در رتبه چهارم این رقابت به چشم می‌خورد. البته این حضور به‌واسطه آخرین سال همکاری بین تیم ردبول ریسینگ و هوندا (به‌عنوان تامین‌کننده پیش‌رانه) رقم خورده بود و در واقع هوندا تلاش کرده از تمام ظرفیت‌های این همکاری استفاده کند و صدا البته خودرویی که سال گذشته موفق به کسب قهرمانی فردی مسابقات فرمولان شده، نزد مخاطبان نمایشگاه و به‌طور کلی خودروسازان ارزش بسیار زیادی دارد. حضور ردبول RB21 را در شانگهای به‌فال نیک گرفته و امیدواریم که روزی شاهد حضور این خودروهای جذاب در کشورمان نیز باشیم.

برقی فرمولای ۱۹! اگر چه که آن‌ها نتایج شگفت‌انگیزی در این مسابقات کسب نکرده‌اند، اما همین که در رده آخر قرار نگرفته‌اند، به‌خودی‌خود از پیشرفت این برند در توسعه پیش‌رانه‌های برقی خبر می‌دهد. هر چند که باز هم نمی‌توان منکر آن شد که چالش‌های پیش‌روی این خودروساز که عمدتاً ریشه اقتصادی نیز دارد، مانع سرعت گرفتن این برند در بخش طراحی و تولید مدل‌های الکتریکی می‌شود. بنابراین می‌طلبید که این برند خوشنام برای کسب موفقیت در این بخش، تلاش مستمر و چشمگیری داشته باشد و در غیر این صورت موفقیت آن چندان قابل تصور نخواهد بود.

۸- پیش‌رانه رگور دسکن چنم سبز

برای پورشه روند توسعه پیش‌رانه‌های دوگانه موضوع جدیدی نیست و در واقع آن‌ها از اوایل قرن اخیر به‌فکر استفاده از چنین پیش‌رانه‌هایی بودند. برای برخ‌کشیدن این موضوع و در واقع نمایش دلیل اصلی قهرمانی‌های اخیر آن‌ها در مسابقات استقامت، این خودروساز پیش‌رانه ۹۱۹ هیبرید را به‌صورت کامل و با جزئیات به‌نمایش گذاشت تا نشان دهد که همین حالا هم یک پله جلوتر از باقی خودروسازان در راستای استفاده بهینه از پیش‌رانه‌های برقی است. ساخت خودرویی که رگور دسکن مشهور نوربرگ رینگ را ۵۱ ثانیه بهبود دهد، به هیچ عنوان کار آسانی نیست. یکی از شاخص‌ترین خودروسازان جهان پورشه است که برای رگور دسکنی در چنم سبز اقدام به‌ارتقا و راه‌آسانی اساسی خودرو برنده در لمانز کرد و نام آن را ۹۱۹ اوو گذاشت. پورشه پیش‌رانه ۷۴ این خودرو مسابقه‌ای را باز هم ارتقا داده و قدرت آن را از ۵۰۰ به حدود ۷۲۰ اسب‌بخار رسانده است. همچنین واحد الکتریکی هم ۴۴۰ اسب‌بخار دیگر را وانه چرخ‌های جلو می‌کند. این خودروساز تخمین زده ۹۱۹ اوو و شتاب صفر تا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت ۸ ثانیه‌ای داشته باشد که البته برای هیولای نوربرگ رینگ، عملکرد حیرت‌انگیزی هم نیست!

۹- تاریخچه‌ای از موفقیت‌های کوآترو

برای برند آئودی هیچ چیز با ارزش‌تر از تلاش‌های آن‌ها برای نمایش توانایی سیستم چهار چرخ محرک در خودروهای سواری نیست. آن‌ها به‌واسطه فرستادن خودرو کوآترو به مسابقات رالی قهرمانی جهان نشان دادند که تا چه‌حدمی‌توان به توانایی‌های این سیستم انتقال قدرت اعتماد کرد. آئودی کوآترو نخستین خودرو رالی چهار چرخ‌محرک به‌شمار می‌رود و به‌واسطه این خودرو، برند آئودی تا سال‌ها برتری مسلمی نسبت به سایر تیم‌های رالی داشت. کوآترو مجهز به یک پیش‌رانه ۲۱۴ سی‌سی ۵ سیلندر خطی با یک توربوشارژر و اینتر کولر است و خروجی آن به ۲۰۰ اسب‌بخار می‌رسد. این خودرو آلمانی طی ۷،۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و از حداکثر سرعت بیش از ۲۱۸ کیلومتر بر ساعت برخوردار است. در سال ۱۹۸۱ آئودی در فنلاند روی جایگاه برندگان قرار گرفت؛ اما این تازه شروع کار کوآترو بود. کوآترو یک سال بعد (۱۹۸۲) در ۷ رالی پیروز شد و با بهبودهایی که قدرت آن را به ۳۵۰ اسب‌بخار می‌رساند، قهرمانی جهان را به‌دست آورد.

۱۰- استقامت به سبک باور یایی

خودرووی ۸م در بامو همان نقشی را بازی می‌کند که ۹۱۹ بر عهده داشت و صد البته با توجه به، به‌روز تر بودن آن می‌تواند روی ذائقه بازدیدکنندگان

برقی نشانه‌هایی در این غرفه به چشم می‌خورد. جالب بود که آن‌ها بر اصل بودن قطعات موجود در غرفه‌شان تاکید داشتند؛ به این معنی که بال‌جلو خودرو فرمولان یا خودرو رالی خود را با تمام ضرباتی و خدشه‌هایی که روی آن وارد شده بود، به‌نمایش گذاشته بودند. در هر صورت به‌نظر می‌رسد حتی مشاهده همین قطعه نسبتاً کهنه نیز برای بازدیدکنندگان جالب و هیجان‌انگیز بود.

۵- کانسپتی برای نمایش آینده لوتوس

برند اصلان بریتانیایی لوتوس هنوز وارد فاز تمام‌برقی در مورد سوپراسپرت هایش نشده و این برنامه را فعلاً در شاسی‌بلندهای تمام‌برقی دنبال می‌کند. اما برای آن که متوجه شویم قرار است در آینده چه بلایی سر این برند بیاید، آن‌ها کانسپت تئوری ۱ را به این نمایشگاه آورده بودند که شهریور سال گذشته به‌صورت خصوصی از آن رونمایی شد و در این نمایشگاه هم صرفاً از فاصله دور امکان مشاهده آن وجود داشت. کانسپت تئوری ۱ با طراحی چشمگیر و درهایی که به سمت بالا و مگس باز می‌شوند، ظاهری اسپرت و تهاجمی دارد. در راستای سنت لوتوس در زمینه ساخت خودروهای سبک‌وزن، وزن کلی این خودرو نیز کمتر از ۵۸۸، کیلوگرم است؛ به‌شکل محسوسی سبک‌تر از مدل‌های اخیر لوتوس مانند ال‌ترا (Eltere)، براساس پایداری نیروی لوتوس، وظیفه تامین نیروی تئوری ۱ بر عهده یک باتری کوچک ۷۰ کیلووات-ساعتی است که با هدف پایین نگه داشتن وزن خودرو انتخاب شده است؛ اما هنوز هم تا برد تقریبی ۴۱۸ کیلومتر دوام می‌آورد. پیش‌رانه چهار چرخ‌محرک این خودرو ۹۸۷ اسب‌بخار قدرت دارد و می‌تواند در کمتر از ۲،۵ ثانیه، از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

۶- سرگرمی برای چینی‌ها هم در اولویت است

برند بی‌وای‌دی بزرگ‌ترین خودروساز چین به‌شمار می‌رود. اما در اقدامی عجیب این خودروساز برای جلب نظر مخاطب جوان خود، به‌سراغ پرفروش‌ترین سرگرمی ویدئویی این کشور که حسابی در سطح جهان سر صدا کرد، رفته است. بر این اساس دو خودرو هال و سیل ۰۶ جی‌تی به طراحی‌هایی اختصاصی مزین شده بودند که براساس کانسپت‌های ایده‌های بازی ویدئویی پلک‌میت و و کانگ اجرایی شده بودند. این بازی ویدئویی نه تنها در خود چین، بلکه در تمام محافل ویدئو گیم برای خود اسم و رسمی دارد؛ تا حدی که استودیو سازنده باور داشت در حق آن جفا شده که جایزه بهترین ویدئو گیم سال ۲۰۲۴ به این استودیو تعلق نگرفته است. در هر صورت این دو خودرو در کنار کاسپلی‌هایی برگرفته و ملبس شده به قهرمانان این بازی ویدئویی در نمایشگاه حضور داشتند که البته برای برخی از مخاطبان غیر چینی قابل درک نبود؛ اما بازدیدکنندگان چینی متوجه همکاری بزرگ‌ترین خودروساز کشورشان با بزرگ‌ترین استودیو بازی‌سازی آن شده بودند.

۷- جبران مافات در نیسان

با وجود این که نیسان در این نمایشگاه با محصول برقی جدیدی حاضر شده بود تا به نوعی در زمینه برقی‌سازی جبران مافات کند، اما برای اثبات تلاش خود در این بخش، نیازمند ارائه دلیل و مدرک محکمه‌پسند بود و چه‌مدرکی بالاتر از سابقه درخشان فعالیت این خودروساز در مسابقات خودروهای

۱- سونی روی سرگرمی تمرکز کرده بود
این کمپانی ژاپنی در صنعت خودرو با سیستم‌های صوتی با کیفیت خود به شهرت رسیده و حالانیز با معرفی محصولات جدیدش، سهم قابل توجهی در بازار برن کیفیت برگزاری نمایشگاه‌شانگهای داشت. بر این اساس با وجود این که بسیاری از شرکت‌های جانبی و تکنولوژی‌محور و حتی برندهای دست‌چندم چین در طبقه دوم فضای نمایشگاهی حضور داشتند، اما سونی نظیر کمپانی بزرگی همچون اینتیل، در طبقه اول فضای اختصاص داده شده به نمایشگاه در جایگاه پر بازدید دیدی مقابل غرفه پورشه مستقر شده بود. اما نگارنده معتقد است این برند نتوانست از ظرفیت این رویداد به‌طور کامل بهره‌مند شود. سونی با همکاری هوندا اخیراً برند آفیلار اماندازی کرده است؛ اما متأسفانه حتی پس از صحبت با مسئولان این غرفه هم متوجه شدیم فعلاً برند آفیلار برنامه‌ای برای حضور در بازار چین ندارد. به این ترتیب این مدل خودرو در نمایشگاه حضور نداشت.

۲- افزایش عمق تجهیزات جانبی

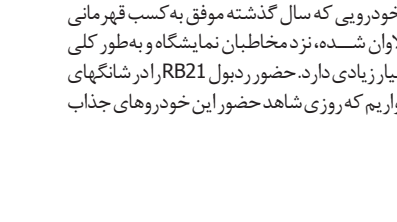
برند ای کار که در این نمایشگاه به‌عنوان نخستین تجربه چری برای عرضه شاسی‌بلند برقی با باتری قابل تعویض (با همکاری CATL) معرفی شده بود، ایده‌های جالبی برای جلب نظر مشتریان داشت که از آن جمله می‌توان به تنوع رنگ و آپشن‌های فراوان برای تجهیز این شاسی‌بلند اشاره کرد. اما در قسمت انتهایی این غرفه موارد دیگری هم در نظر گرفته شده بود؛ از جمله نسخه‌های مینیاتوری، عروسکی و حتی یک مینی‌موتور سیکلت برقی که در انتهای این شاسی‌بلند نصب می‌شد. کار تاجایی پیش رفته که آن‌ها به سراغ تولید تجهیزات کامپیوتری برای برندی نیز رفته‌اند که در همین نمایشگاه معرفی شد. به این ترتیب می‌توان نتیجه گرفت برنامه خودروسازان چینی برای آینده مفصل‌تر از آن چیزی است که در وهله نخست به‌نظر می‌رسد.

۳- بستری برای تجربه حمل و نقل جدید

شاتل‌های حمل و نقل به‌عنوان کانسپت‌هایی که توسط خودروسازان معتبر همچون مرسدس بنز معرفی شده‌اند، قدمت نسبتاً زیادی در صنعت خودرو دارند. اما به‌نظر می‌رسد چری با رونمایی از iBar خیلی جدی‌تر به این حوزه ورود کرده و احتمال این که در سال‌های نه‌چندان دور شاهد عرضه محصولی برای حمل و نقل عمومی در کشور چین باشیم که براساس همین طرح تولید شده باشد، چندان بعید نیست. البته ایده کلی در این رابطه تغییر چندان نداشته، اما در این جا امکان شخصی‌سازی فضای داخلی این نوع وسیله‌نقلیه با جزئیات بیشتری فراهم شده است. با این حال با توجه به نوع کاربری آن‌ها در ترافیک‌های سنگین می‌توان از آن‌ها به‌عنوان فضای کار متحرک یاد کرد. چری با قرار دادن این کانسپت نشان داد که برای آینده برنامه‌های جدی‌تری دارد.

۴- دست‌و‌دل بازی به سبک اشتونگاریتی

غرفه پورشه بدون شک برای علاقه‌مندان به خودرو جذاب‌ترین مکان‌های این نمایشگاه بود. به‌نوعی پورشه تاریخچه خود را به این نمایشگاه آورده بود و آماده بود که به گذشته و آینده خود افتخار کند. از ۵۵۰ اسپایدر به‌عنوان نخستین خودرو اسپرت کروکی این برند گرفته تا افتخارات آن‌ها در مسابقات سوپراسپرت و حتی قهرمانی سال گذشته در مسابقات فرمولای





هیولای آفرود باپشرانه ۸ سیلندر



موتور ۷.۲ لیتری گودزیلا که در اصل برای پیکاپ‌های سسگین سری F طراحی شده، قدرت خیره‌کننده‌ای برابر با ۴۲۰ اسب‌بخار و گشتاور ۶۴۵ نیوتون‌متر تولید می‌کند. گشتاور بالای این موتور تا دور ۵۰۰ rpm بیش از ۵۴۰ نیوتون‌متر باقی می‌ماند که برای آفرود در بیابان‌ها و صخره‌نوردی ایده‌آل است. این موتور به قدری خوب در محفظه جا می‌گیرد که حتی فضای کافی برای یک میله تقویتی شاسی باقی می‌ماند. با بسته شدن کابوت استاندارد برانکو، تنها صدای غرش موتور از طریق سیستم اکزوز بورل ورودی هوای K&N نشان‌دهنده حضور یک V8 است.

وقتی فورد اعلام کرد در سینه برانکو ریتور موتور V8 جانمی‌شود، بسیاری تصور کردند که رویای یک برانکو با موتور ۸ سیلندر غیرممکن است. حتی موتور ۵ لیتری کابوت به دلیل عرض زیاد و طراحی اکزوز، نیاز به تغییرات گسترده در شاسی داشت. اما تیم RTR به رهبری وان گیتین جنیور و لورن هیلی، با نصب موتور ۷.۲ لیتری گودزیلا V8 در برانکو Fun Runner LT، این باور را به چالش کشید. این پروژه که در نمایشگاه موآب معرفی شد، نه تنها یک دستاورد مهندسی است، بلکه نویدبخش تولید نسخه‌های بیشتری برای علاقه‌مندان آفرود است.

رشد ۱۱ درصدی سهم «گروه بهمن» در بازار خودروهای کشنده



بررسی عملکرد گروه بهمن در حوزه خودروهای تجاری در سال ۱۴۰۳، از رشد سهم دو شرکت سیبا موتور و بهمن دیزل در بازار خودروهای تجاری و در حوزه تولید کامیون کشنده حکایت دارد. بهمن دیزل که در سال ۱۴۰۲ حدود ۱۰ درصد سهم بازار خودروهای کشنده را در اختیار داشته است، با رشد دو درصدی سهم خود را به ۱۲ درصد و سیبا موتور با سهم ۷ درصدی در سال ۱۴۰۲، با رشد بیش از دو برابری، سهم خود را به ۱۶ درصد در سال ۱۴۰۳ افزایش داده است. این به این معناست که در مجموع سهم ۱۷ درصدی

گروه بهمن در بازار کشنده در سال ۱۴۰۲، با رشد ۱۱ درصدی به ۲۸ درصد در سال ۱۴۰۳ ارتقا پیدا کرده است. بهمن دیزل به عنوان یکی از اعضای مهم خانواد بهمن، سال ۱۴۰۳ با عرضه محصولاتی چون کشنده BD500 و X9 (پیشرفته‌ترین کشنده بازار ایران)، کامیون BDT۰۰ باری و کمپرسی، کامیونت فوریس ۶ تن خواب‌دار و بدون خواب، فوریس ۸.۵ تن خواب‌دار، وانت F38 و مینی‌بوس پگاسوس توانسته سهم قابل توجهی از بازار خودروهای تجاری را از آن خود کند و امپاور BD460 از محصولات تولیدی جدید این شرکت در

فروش

نخستین شرایط فروش «کاپرا U» اعلام شد



شرایط ثبت‌نام نقدی پیکاپ جدید دو کابین کاپرا U با قیمت قطعی و ظرفیت محدود اعلام شد. شرایط فروش این محصول از ساعت ۱۰:۰۰ صبح روز دوشنبه هشتم اردیبهشت تا ساعت ۱۶:۰۰ روز چهارشنبه دهم اردیبهشت یا تا زمان تکمیل ظرفیت ارائه می‌شود. کاپرا U با قیمت ۱۴۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال و زمان تحویل هفته آخر خردادماه ۱۴۰۴ به فروش می‌رسد. متقاضیان می‌توانند برای خرید به عاملیت‌های بهمن موتور در سطح کشور مراجعه کنند.

برقی

نیسان «N7»؛ سدان ۱۶ هزار دلاری

سال گذشته جوینت‌ونچر نیسان- دانگ‌فنگ سدان الکتریکی جدیدی را برای بازار چین با نام N7 معرفی کرد و حالا پیش‌فروش این خودرو آغاز شده است. N7 بر اساس پلت‌فرم مشترک نیسان و دانگ‌فنگ به نام تیانیان ساخته شده و با شعار «خانواده‌پسندترین سدان برقی» راهی بازار خواهد شد. قیمت پایه این خودرو معادل ۱۶ هزار و ۵۰۰ دلار اعلام شده است. نیسان N7 با طراحی الهام‌گرفته از زبان V-Motion نیسان، ظاهری مدرن و آینده‌نگرانه دارد. کابین N7 در دو تم رنگی خاکستری روشن و سبز جنگلی-سفید برقی عرضه می‌شود. سیستم اطلاعات-



سرگرمی Nissan OS با پردازنده کوالکام اسنپ‌دراگون و دستیار صوتی مبتنی بر هوش مصنوعی تجربه‌ای پیشرفته ارائه می‌دهد و از اپل کاربلی پشتیبانی می‌کند. گیربکس‌فرمان دو پره چندمنظوره، صفحه‌آمپر تمام‌دیجیتال و نمایشگر مرکزی ۱۵.۶ اینچی هم از دیگر ویژگی‌های کابین این خودرو هستند. همچنین صندلی‌های N7 که از هوش مصنوعی بهره می‌برند، با ۴۹ حسگر برای تنظیم خودکار وضعیت بدن طراحی شده‌اند و ۱۲ نقطه ماساژ دارند. حجم صندوق عقب نیز ۵۰۴ لیتر است. سایر امکانات این سدان جدید نیسان نیز شامل نورپردازی داخلی ۲۵۶ رنگ، سیستم صوتی ۱۴ بلندگو، شارژر بی‌سیم ۵۰ وات، سنسوروف پانورامیک و یخچال داخلی با قابلیت سرمایش و گرمایش (تا ۵۵ درجه سانتی‌گراد) می‌شود. N7 از یک موتور الکتریکی در عقب استفاده می‌کند که در دو نسخه با ۲۱۵ اسب‌بخار یا ۲۶۸ اسب‌بخار قدرت قابل‌انتخاب خواهد بود. این موتور توسط باتری‌های فسفات آهن لیتیوم با ظرفیت‌های ۵۸ یا ۷۳ کیلووات-ساعتی تغذیه می‌شود که بر د ۵۱ تا ۶۲۵ کیلومتر رافراهمی می‌کند.

قوت گرفتن احتمال عرضه خودرو در بورس

روند کاهش قیمت در بازار خودرواز سر گرفته شد



تامین قطعه خودروسازان را پیچیده‌تر کند.

بازار خودرو در انتظار تثبیت قیمت‌ارز

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سورن پلاس با مانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴) با ۱۶ میلیون تومان کاهش ۸۹۲ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۴۶ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۵ میلیون تومان، سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۹۲۴ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۸۲ میلیون تومان و کوئیک RS (سفید-مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۴۹۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت بهای ۵ و ۳۱۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین-هیبرید (۱۴۰۳) با ۲۵ میلیون تومان کاهش ۳ میلیون و ۵۲۰ (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهدافزایش و کاهش قیمت ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هیوندای کونا (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان و جتا V55 (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-POWER مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد تومان خرید و فروش شدند.

احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

با آغاز سال ۱۴۰۴، بار دیگر زمزمه‌های عرضه خودرو در بورس کالا قوت گرفته است؛ رویکردی که خودروسازان امیدوارند با تکیه بر آن بخشی از زیان‌های انباشته خود را جبران کنند. این روند در شرایطی در دستور کار قرار گرفته که شورای رقابت از حوزه قیمت‌گذاری خودرو کنار رفته و دیگر نقشی در تعیین سیاست‌های فروش این صنعت ایفا نمی‌کند. در نتیجه، مسیر عرضه خودرو در بورس کالا نسبت به سال‌های گذشته هموار تر شده است.

طی سال‌های اخیر، بحث عرضه خودرو در بورس کالا بارها مطرح شده بود؛ اما به دلیل مقاومت نهادهای نظارتی همچون شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، این طرح به طور کامل اجرایی نشده (به استثنای برخی از خودروهای تجاری). شورای رقابت با استناد به انحصاری بودن بازار خودرو، همواره با عرضه خودرو در سازوکارهای بورس کالا مخالفت می‌کرد و معتقد بود این روش منجر به افزایش قیمت برای مصرف‌کنندگان می‌شود. از سوی دیگر، سازمان حمایت نیز تاکید داشت قیمت خودرو باید با در نظر گرفتن حقوق مصرف‌کننده تعیین شود و واگذاری آن به سازوکار عرضه و تقاضا، باعث بی‌ثباتی در بازار خواهد شد. اما در سال ۱۴۰۴، فضای تصمیم‌گیری در این صنعت تغییر کرده است. پس از کش و قوس‌های فراوان، شورای رقابت عملاً از حوزه سیاست‌گذاری در بازار خودرو کنار گذاشته شده و دیگر مسئولیتی در قبال قیمت‌گذاری خودروهای تولید داخل ندارد. این عقب‌نشینی، یکی از موانع جدی عرضه خودرو در بورس کالا را برطرف کرده و فرصتی جدید برای خودروسازان به وجود آورده است.

خودروسازان بزرگ کشور در سال‌های اخیر با بحران‌های مالی گسترده‌ای روبه‌رو بوده‌اند. افزایش هزینه‌های تولید، نرخ بالای بهره بانکی، نوسانات ارزی و الزام به فروش محصولات با قیمت دستوری، به انباشت زیان‌های هنگفت در ترازنامه شرکت‌های خودروسازی منجر شده است. در این شرایط، مدیران خودروسازی بر این باور هستند که عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند ابزاری موثر برای تحقق قیمت واقعی محصولات و کاهش فشار مالی بر شرکت‌ها باشد. از سوی دیگر، دولت نیز در شرایط فعلی، به دلیل نیاز به رشد تولید و حمایت از سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو، رویکرد سختگیرانه‌ای در مقابل این روند اتخاذ نکرده است. به گفته برخی منابع آگاه، در حال حاضر چند خودروساز بزرگ کشور در حال آماده‌سازی مقدمات عرضه محدود برخی مدل‌های خودرو در بورس کالا هستند.

هدف از این عرضه آزمایشی، سنجش واکنش بازار و ایجاد بستری مناسب برای گسترش این روش در ماه‌های آینده است. اگر عرضه‌های اولیه با موفقیت همراه شود، پیش‌بینی می‌شود در نیمه دوم سال ۱۴۰۴، بخش عمده‌ای

بریتانیایی

لذت رانندگی آنالوگ با یک سوپراسپرت

گوردون موری ۵۰.T، خودرویی است که تصور می‌کردیم هرگز ساخته نخواهد شد. جانشین معنوی مک‌لارن F1 که به جای رقابت در اعداد و ارقام، بر تجربه رانندگی خالصی تمرکز دارد. وزن خشک ۵۰.T تنها ۹۹۷ کیلوگرم است؛ یعنی ۲۱ کیلوگرم سبک‌تر از مک‌لارن F1. این وزن کم، روی هر جنبه‌ای از رفتار خودرو تأثیر می‌گذارد و آن را از رقبای متمایز می‌کند. موتور ۱.۷ لیتری V12 تنفس طبیعی کاسورت با سوپاپ‌های تیتانیومی و اکزوز اینتکنال و تیتانیوم، تابیش از ۱۲ هزار rpm دور می‌گیرد و سرعت افزایش دور آن ۵۰ هزار rpm در ثانیه است. این پاستخگوی بی



ابتدا ترسناک است؛ اما در دورهای پایین موتور آرام و قابل کنترل است و از دور ۲۶۰۰ rpm، ۲۶۰۰ نیوتون‌متر از مجموع ۴۷۸ نیوتون‌متر گشتاور را ارائه می‌دهد. کلاچ نیز نیاز به تمرکز دارد؛ اما آزاددهنده نیست. وقتی دور موتور را بالا می‌برید، صدای فریادمانند V12 شمارا به قلمرویی جدید می‌برد. در ابتدا از شدت صدا و سرعت، ممکن است زودتر از حد لازم دنده عوض کنید، اما با فعال کردن سیستم تطبیق دور از طریق سوئیچ چرخان، هماهنگی بهتری با موتور پیدا می‌کنید. دو حالت پدال گاز (GT و Sport) نیز مفید هستند. حالت GT پاسخ‌نرم‌تری در دورهای بالا ارائه می‌دهد؛ در حالی که در حالت اسپرت پاسخگویی پدال کاملاً دقیق و یکنواخت است. پس از عادت کردن، کنترل این V12 اعتیادآور می‌شود. ۵۰.T با قیمت ۲.۸ میلیون پوند، در رده خودروهایی مانند آستون مارتین والکری، فرساری F80، باگاسی یوتوپیا و بوگاتی توربیون قرار می‌گیرد؛ اما ساخته گوردون موری تجربه‌ای کاملاً آنالوگ را ارائه می‌دهد. تمام ۱۰۰ دستگاه ۵۰.T فروخته شده‌اند و به نظر نمی‌رسد مالکان قصد فروش خودروی شان را داشته باشند.



می تواند ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۲۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور تولید شده به وسیله گیربکس ۶ سر عته دنده دستی با دیفرانسیل لغزش محدود LSD در اختیار راننده قرار می گیرد. همچنین این خودرو تجربه شتاب اولیه صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت کم تر از ۷ ثانیه ای را به شما هدیه می دهد. در حقیقت هوندا سعی کرده است با ارائه سیوک Si یک سدان فوق اسپرت با ویژگی های منحصر به فرد ارائه کند. در نسخه ۲۰۲۵ این خودرو، امکانات رفاهی به روز تر شده و میزان رفاه سرنشینان ارتقا پیدا کرده است.

اگر بخواهیم یک سدان با کیفیت، اسپرت و مناسب برای استفاده های روزمره معرفی کنیم که قیمت آن نیز از ۳۰ هزار و ۲۵۰ دلار شروع شود، قطعاً این خودرو هوندا سیوک Si خواهد بود. اگر چه این خودرو دیگر یک سدان اقتصادی به حساب نمی آید، اما کیفیت بالا، رانندگی ایمن، هندلینگ مطمئن و موتور پر توان همگی سبب شده است این خودرو در فهرست بهترین سدان های سال قرار گیرد. استایل اسپرت و جوان پسند با رنگ های ۱۸ اینچی از ویژگی های این سدان بسیار جذاب و هیجان انگیز است. موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری توربوشارژر این سدان سامورایی



هوندا سیوک «Si»
بهترین سدان ۲۰۲۵

«XSR155»؛ تجربه ای کلاسیک، در اوج مدرن بودن!

چگونه «یاماها» بهترین دوچرخه ها را می سازد؟

استقبال بسیار خوبی مواجه شده است. قیمت این موتور سیکلت اسپرت با یک خودرو خانوادگی برابر است و در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان قرار دارد. در ادامه نگاهی فنی به این موتور سیکلت خواهیم انداخت.

ریسر و اسکوئر محصولات با کیفیت و اسپرتی را روانه بازار کرده است. یکی از مدل های با کیفیت و پر توان این کمپانی صاحب نام XSR ۱۵۵ است که این روزها در بازار جهانی و به ویژه در بازار کشورمان با

یاماها یکی از بهترین موتور سازهای جهان به شمار می رود. این کمپانی صاحب نام و مطرح در دنیای پر هیجان موتور سیکلت از جایگاه بسیار خاصی بر خور دار است. یاماها در کلاس های متعدد از جمله اسپرت با یک، نیکد با یک، استاندارد، استریت فایتر، کافه



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



سواری با کیفیت، هندلینگ عالی

طراحی دامپرهای هیدرولیکی قابل تنظیم به قطر ۱۳۵ میلی متر در جلو و طراحی ساختار مونوشوک دارای دامپر ۱۸۵ میلی متری با فنر پیچشی، سبب شده است شاهد سواری بسیار با کیفیتی از XSR 155 باشیم. دامپر (کمک فنر) محور عقب، هیدروپنوماتیکی است. همچنین سایز تایر ۸۰/۱۰۰ با رینگ ۱۷ اینچی در جلو و سایز تایر ۷۰/۱۴۰ با رینگ ۱۷ اینچی در عقب، در بهبود کیفیت سواری این کافه ریسر بسیار اثر گذار است. به لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین، این موتور سیکلت فرمان پذیری مطمئنی را ارائه می دهد. این کافه ریسر از نظر ایمنی دارای سیستم ترمز ی بادو چرخ دیسکی بوده که دیسک جلو دارای قطر ۲۸۲ سوراخ دار خنک شونده با کالیپر سه پیستونه است. محور عقب نیز دارای دیسکی به قطر ۲۲۰ میلی متر با کالیپر تک پیستونه است. این سیستم ترمز دارای ضد قفل ABS تک کاناله بوده که ایمنی راکب و سرنشین را ارتقا می بخشد.

سازه بدنه با مهندسی نوین

به لطف استفاده از سازه جدید و متریال فولاد سبک وزن بهینه سازی شده در بدنه، وزن کلی موتور کاهش یافته است. همچنین بر اساس آن چه کمپانی یاماها اعلام کرده، استفاده از پلاستیک های فشرده نیز به خوبی در کاهش وزن اثر گذار بوده است. وزن XSR 155 با یک باک ۱۰ لیتری پر از سوخت بنزین به ۱۳۴ کیلو گرم می رسد که نسبت قدرت به وزن را به ۰.۱۴۱ اسب بخار بر کیلو گرم می رساند. این نسبت در کلاس کافه ریسرهای نظیر است.

امضای یاماها روی قلب تپنده

آن چه محصولات یاماها را از سایر رقبا متمایز می سازد، قوای محر که استفاده شده در آن است. بر این اساس زیر چهره جسور XSR 155 یک موتور تک-سیلندر ۱۵۵ سی سی آب-هوا خنک با چهار سوپاپ جاخوش کرده است. این موتور به لطف طراحی محفظه احتراق ایده آل، سیستم پاشش سوخت انژکتوری، طراحی چهار سوپاپ روی یک میل سوپاپ با مکانیزم SOHC، نسبت تراکم ۱۱.۶ به یک، قطر پیستون ۵۸ میلی متر و کورس پیستون ۵۸.۷ میلی متری، توان و گشتاور بالایی فراهم می آورد. بر این اساس حداکثر توان خروجی این پیشران به ۱۹ اسب بخار در ۱۰ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۱۴.۷ نیوتون متر در ۸۵۰۰ آرپی ام می رسد. ناگفته نماند که این پیشران دارای نسبت تراکم ۱۱.۶ به یک است و نیاز به نگهداری دقیق تری دارد.

بر اساس آن چه کمپانی یاماها اعلام کرده، این پیشران به استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۹۰ می تواند ۱۷.۵ اسب بخار قدرت را در دور ۸۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۱۳ نیوتون متر را به ارمان آورد. از این رو این پیشران به شرایط سوختی نه چندان مرغوب کشورمان سازگاری خواهد داشت. یک گیربکس ۶ سر عته دنده ثابت نیز به کمک زنجیر انتقال، قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب منتقل می کند. این گیربکس دارای ساختار تسریع تعویض دنده هیدرولیکی بوده که می تواند عملکرد آن را بهبود بخشد.

همچنین زنجیر X تایپ دویل با متریال فولاد سبک وزن روی این موتور سیکت تعبیه شده تا انتقال قدرت بدون ارتعاش انجام شود. این گیربکس به گونه ای طراحی شده که کلاچ های چند صفحه ای آن در روغن غوطه ور بوده و کم ترین میزان استهلاک را دارد. همین مهم سبب شده است تعویض دنده ها به خوبی صورت گیرد و سبب شتاب عالی این کافه ریسر سامورایی شود. مکانیزم طراحی کلاچ ها نیز سبب شده است این کافه ریسر در ترافیک های طولانی و با تعویض دنده های بی در پی، عملکرد عالی داشته باشد. یک رادیاتور جمع و جور نیز برای ایجاد تعادل دمای روغن موتور و گیربکس تعبیه شده که منجر به بهبود پر فرور منس این کافه ریسر می شود.

ترکیبی از طراحی کلاسیک و مدرن

یاماها XSR 155 در حقیقت در کلاس کافه ریسر قرار می گیرد! این موتور سیکلت از سبک طراحی بسیار جذابی بر خور دار است که توجه ره بیننده ای را به خود جلب می کند. جالب است بدانید طراحی استایل XSR 155، سبک رترو دیزاین (طراحی تلفیقی از کلاسیک و مدرن) را به نمایش می گذارد. الگوی طراحی این موتور سیکلت XS650 سال ۱۹۷۰ است که یادآور خاطرات بسیار خوش آن دهه است. هر چند که XSR 155 در کلاس کافه ریسر بوده و این کلاس مشابه نسخه استاندارد، اما کمی اسپرت تر است. با نگاهی به پروفیل بدنه این کافه ریسر شاهد سبک طراحی کلاسیک در اوج مدرن بودن هستیم. باک نسبتاً حجیم، زین کاملاً صاف و بانددکی ارتفاع نسبت به تایر عقب و چراغ جلو گرد، سبک کلاسیک XS650 را با تلفیقی از المان های مدرن به نمایش می گذارد. در واقع خبری از فلاپ های روی بدنه نیست. به همین دلیل پیشران XSR 155 به خوبی دیده می شود. طراحی باک حجیم، نشیمنگاه (زین) مسطح و طراحی چراغ گرد در بالاترین بخش، استایل ساده و بسیار جذابی از این نسخه به نمایش می گذارد. در نمای جلو شاهد طراحی بسیار ساده و کلاسیک یاماها هستیم. طراحی چراغ گرد بادو راهنما در کنار آن وار تفاع نسبی که هوای ورودی را به راحتی به پیشران منتقل می کند، از ویژگی های خاص این مدل است. طراحی دسته های نسبتاً بلند، چهره اسپرت و جسورانه ای به این موتور سیکلت می بخشد. همچنین LED داخل کاسه چراغ، طراحی کلاسیک این کافه ریسر یاماها را مدرن تر جلوه می دهد. در نمای عقب نیز شاهد طراحی چراغی گرد به همراه گرافیک LED هستیم که در انتهای بخش عقب طراحی شده است. این طراحی و همچنین قرار گیری آگزوز در زاویه نسبتاً خاص نسبت به بدنه، چاشنی هیجان را در طراحی XSR 155 دوچندان می کند. همچنین رنگ های ۱۷ اینچی مشکی پیانو بی به وقار و پرستیژ این کافه ریسر می افزاید.

راحتی و سطح ارگونومی بالا

از نظر ارگونومی و سطح راحتی، یاماها XSR 155 را باید یکی از بهترین ها در کلاس خود دانست. این کافه ریسر به گونه ای طراحی شده که بالاترین سطح راحتی را به راکب هدیه می دهد. بر این اساس زاویه قرار گیری فرمان نسبت به راکب ۲۵.۲ درجه است و بالاترین سطح راحتی را ارائه می دهد. این زاویه قرار گیری بر اساس فاصله محوری ۱۳۳۰ میلی متری بوده که در کلاس خود یکی از بهترین ها به شمار می آید. ارتفاع صندلی نیز ۸۱۰ میلی متر بوده که در کنار زاویه قرار گیری ۲۵.۲ درجه ای بالاترین سطح ارگونومی را ارائه می دهد. لازم به ذکر است یک کلاستر گرد دیجیتالی نیز برای این مدل تعبیه شده که تمام اطلاعات حرکتی، دور موتور، سرعت موتور سیکلت، مصرف سوخت، چراغ چک، میزان بنزین موجود در باک و سایر اطلاعات مورد نیاز را برای راکب به نمایش می گذارد. این کلاستر گرد حس کلاسیک بودن یاماها را به خوبی برای راکب تداعی می کند.

یاماها XSR 155 بخیریم؟

یاماها XSR 155 در بازار هند، قیمتی برابر با ۲ هزار و ۱۰۰ دلار دارد. در بازار کشورمان نیز نسخه صفر کیلومتر آن این روزها در بازه قیمتی ۳۰۰ میلیون تومان عرضه می شود. این موتور سیکلت در کشور ما دارای نمایندگی معتبری بوده که در مقایسه با سایر شرکت های رقیب، خدمات پس از فروش مناسبی را ارائه می دهد. در نهایت با در نظر گرفتن مشخصات فنی مناسب و کیفیت بالای ساخت، این مدل گزینه مطلوبی برای خرید به شمار می رود.





فروش خوب برای پیکاپ آمریکایی



کند. همچنین این عدد به معنای رشد ۹٫۸ درصدی فروش این خودرو در زادگاهش بوده است. در واقع این پیکاپ در زادگاهش توانست در سال ۲۰۲۴ میلادی هفتمین خودرو پرفروش ایالات متحده شود. هر چند که قدرتمندترین نسخه جی‌ام‌سی سریا دارای یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۶٫۲ لیتری بوده که حداکثر قدرت ۴۲۰ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۶۲۴ نیوتون‌متری را بهارمغان می‌آورد. همچنین گیربکس ۱۰ سرعته وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چهار چرخ را بر عهده دارد.

«در حال حاضر پنجمین نسل از جی‌ام‌سی سسریا که نسخه لوکس‌تر از شورولت سیلورادو است، روی خط تولید جنرال‌موتورز قرار گرفته است. از نظر طراحی به‌لطف خطوط تیز و استفاده از احجام ماهیچه‌ای، این خودرو از استایل بسیار جذاب و اسپرتی بهره می‌برد. در واقع استایل بدنه از شورولت سسیلورادو اسپرت‌تر بوده؛ اما بر پایه و پلت‌فرم سیلورادو شکل گرفته است. نکته بسیار مهم این‌که جی‌ام‌سی سریا در سال ۲۰۲۴ میلادی توانست ۳۲۲ هزار و ۹۴۶ دستگاه در ایالات متحده فروش را از آن خود

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

چرا ون‌های باری در بازار ایران اقبال چندانی ندارند؟

در کشورهای توسعه‌یافته، ون‌ها به دلیل امکان استفاده در کاربری‌های متنوع، از حمل بارهای تجاری گرفته تا تبدیل به خودروهای کمپری یا حتی استفاده در خدمات سیار، جایگاه ویژه‌ای دارند



یکی از مهم‌ترین دلایل عدم اقبال ون‌های باری در ایران، ریشه در فرهنگ و عادات مصرف‌کنندگان و کسب و کارها دارد. در ایران، وانت‌ها به دلیل قیمت پایین‌تر، سادگی در تعمیر و نگهداری و تنوع مدل‌ها، به گزینه‌ای غالب برای حمل بار تبدیل شده‌اند. وانت‌هایی مانند نیسان زامیاد، پراید ۱۵۱ و آریسان، سال‌هاست که نیازهای حمل و نقل بار در مقیاس کوچک و متوسط را برآورده می‌کنند. این خودروها به دلیل هزینه اولیه کمتر و آشنایی گسترده مکانیک‌ها و رانندگان با ساختار فنی آن‌ها، به انتخابی بدیهی برای کسب و کارهای کوچک و متوسط تبدیل شده‌اند.



می‌توانست طیف وسیع‌تری از مشتریان را جذب کند، همچنان به عنوان یک نقطه ضعف مطرح است.

«چشم‌انداز آینده و پیشنهادهایی برای بهبود برای افزایش اقبال ون‌های باری در ایران، لازم است که خودروسازان و سیاست‌گذاران به چند محور کلیدی توجه کنند. نخست، کاهش قیمت تمام‌شده این خودروها از طریق افزایش داخلی‌سازی و بهره‌گیری از مشوق‌های دولتی است که می‌تواند جذابیت آن‌ها را برای مشتریان افزایش دهد. دوم، توسعه زیرساخت‌های شهری، مانند پارکینگ‌های اختصاصی و مسیرهای باربری است که می‌تواند استفاده از ون‌ها را تسهیل کند. در نهایت نیز آگاهی‌بخشی به مصرف‌کنندگان درباره مزایای ون‌های باری، از طریق تبلیغات هدفمند و نمایش کاربری‌های متنوع می‌تواند فرهنگ استفاده از این خودروها را تقویت کند. علاوه بر این، خودروسازان می‌توانند با معرفی مدل‌های متنوع‌تر، مانند ون‌های مسافری یا کمپری، طیف وسیع‌تری از نیازهای بازار را پوشش دهند. تجربه ون اینرودز نشان می‌دهد بازار ایران پتانسیل پذیرش ون‌های باری را دارد؛ اما این پتانسیل نیازمند حمایت‌های اقتصادی، قانونی و فرهنگی است. گروه بهمن در تلاش است با گسترش شبکه خدمات پس از فروش و ارائه گارانتی‌های طولانی‌تر، اعتماد مشتریان را به این سگمنت جلب کند.

«ون‌های باری به نفع اقتصاد عمومی هستند و ون‌های باری، با وجود مزایای متعددشان، در بازار ایران با موانع فرهنگی، اقتصادی و زیرساختی مواجه هستند که مانع از پذیرش گسترده آن‌ها شده است. ون اینرودز، به عنوان یک نمونه موفق در بازار خودرو کشور، نشان‌دهنده پتانسیل این سگمنت در پاسخگویی به نیازهای تجاری و حتی گردشگری است. با این حال، برای تبدیل این پتانسیل به یک موفقیت پایدار، لازم است که خودروسازان، سیاست‌گذاران و فعالان بازار دست به دست هم دهند تا موانع موجود را برطرف کنند. تنها در این صورت است که ون‌های باری می‌توانند جایگاهی شایسته در بازار خودروهای تجاری ایران پیدا کنند و به ابزاری موثر برای توسعه کسب و کارها تبدیل شوند.

محسوب می‌شوند.

«موفقیت ون «اینرودز» یک استثنا با آغاز یک روند ون اینرودز که در سال ۱۴۰۰ توسط گروه بهمن موتور معرفی شد، به عنوان یکی از معدود ون‌های باری موجود در بازار ایران، توانسته است موفقیت قابل توجهی کسب کند. این خودرو، که بر پایه دانگ‌فنگ C35 طراحی شده، با ویژگی‌هایی مانند فضای بار جادار (حدود ۵٫۱ متر مکعب)، پیش‌ران بنزینی اقتصادی با مصرف سوخت ۷٫۹ لیتر در هر صد کیلومتر و استانداردهای آلایندگی یورو ۵، گزینه‌ای مناسب برای کسب و کارهای فعال در زمینه توزیع کالا، مانند مواد غذایی، دارویی و تجهیزات تصویربرداری، ارائه کرده است. بهمن موتور با ارائه شرایط فروش اقساطی و نقدی تلاش کرده است جذابیت این خودرو را برای مشتریان افزایش دهد.

موفقیت قابل توجه اینرودز را می‌توان به چند عامل نسبت داد: نخست این که نبود رقیب مستقیم در سگمنت ون‌های باری سفر کیلومتر در کشور که اینرودز را به گزینه‌ای منحصر به فرد تبدیل کرده است. دوم این که، قابلیت تردد در بزرگراه‌ها و اتوبان‌ها که برتری مهمی نسبت به وانت‌بارهایی مانند «نیسان زامیاد» محسوب می‌شود. همچنین طراحی کاربردی و انعطاف‌پذیر این خودرو، که امکان استفاده در کاربری‌های متنوع، از حمل بارهای تجاری تا تبدیل شدن به خودروهای تبلیغاتی یا حتی کمپری را فراهم می‌کند، گزارش‌ها حاکی از آن است که برخی کسب و کارها، مانند شرکت‌های داروسازی، خشکشویی‌ها، نصاب‌های لوازم خانگی، کارگاه‌های تولید نان فانتزی یا مجموعه‌های تصویربرداری، از اینرودز برای توزیع محصولات یا جابه‌جایی تجهیزات گران‌قیمت استفاده کرده‌اند و از امکانات و راحتی آن رضایت داشته‌اند.

با این حال، موفقیت اینرودز همچنان محدود است؛ تقاضای بالا در نخستین مرحله فروش در خرداد ۱۴۰۱ نشان‌دهنده نیاز بازار به چنین خودرویی بود؛ اما فقدان حمایت‌ها و نبود قوانین مناسب برای توسعه این نوع خودروها مانع از گسترش کاربری‌های متنوع شد. البته با شرایط مذکور «اینرودز» در بازار خودرو کشور خوش درخشید. همچنین، عدم عرضه مدل مسافری و کمپری اینرودز که

کشور، زیرساخت‌های شهری برای استفاده بهینه از ون‌های باری، مانند پارکینگ‌های مناسب یا مسیرهای اختصاصی برای باربری، توسعه نیافته است. این موضوع سبب می‌شود عمل با چالش‌هایی مانند محدودیت‌های پارک یا بارگیری مواجه شوند. از سوی دیگر، قوانین مربوط به تردد خودروهای تجاری در ایران نیز به نفع ون‌های باری نیست. در حالی که ون «اینرودز» به دلیل طراحی و استانداردهایش، مجوز تردد در بزرگراه‌ها و اتوبان‌های شهری را دارد، این مزیت به تنهایی نمی‌تواند برتری قابل توجهی نسبت به وانت‌ها ایجاد کند. وانت‌بارها، با وجود محدودیت‌های تردد در برخی مناطق، به دلیل تعداد تیراژ بالا و شبکه گسترده خدمات پس از فروش، همچنان گزینه اصلی خریداران گان و کسب و کارها

نور بالا

ون‌های باری با وجود مزایای متعددشان در بازار ایران با موانع فرهنگی، اقتصادی و زیرساختی مواجه هستند که مانع از پذیرش گسترده آن‌ها شده است

به طور کامل شکل نگرفته است. در کشورهای توسعه‌یافته، ون‌ها به دلیل امکان استفاده در کاربری‌های متنوع، از حمل بارهای تجاری گرفته تا تبدیل به خودروهای کمپری یا حتی استفاده در خدمات سیار، جایگاه ویژه‌ای دارند. اما در ایران، این نوع خودروها بیشتر به عنوان وسایل نقلیه مسافری یا آمبولانس شناخته می‌شوند و کاربرد تجاری آن‌ها کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این عدم آگاهی عمومی نسبت به قابلیت‌های ون‌های باری، مانعی جدی در مسیر پذیرش آن‌ها در بازار است.

«چالش‌های اقتصادی و قیمت‌گذاری غیر رقابتی یکی دیگر از موانع اصلی در مسیر محبوبیت ون‌های باری، مسائل اقتصادی و عدم توجه سیاست‌گذاران صنعتی و حمل و نقل به آن‌ها در بازار ایران است. ون «اینرودز» که بر پایه پلت‌فرم دانگ‌فنگ C35 طراحی شده، در زمان معرفی در سال ۱۴۰۱ با قیمتی حدود ۴۹۸ میلیون تومان عرضه شد. اینرودز به دلیل طراحی بدنه و ساختار فنی گزینه‌ای مناسب برای حمل و نقل کالا در توزیع مویرگی به شمار می‌رود. سال گذشته قیمت کارخانه‌ای این ون به ۹۵۷ میلیون تومان رسید. البته اینرودز تنها برای مصارف حمل بار استفاده نمی‌شود، بلکه می‌توان از آن به عنوان خودروهای کمپری یا سایر خدمات حمل و نقلی استفاده کرد.

در بازار خودرو کشور که قدرت خرید کسب و کارها و افراد به دلیل تورم و نوسانات اقتصادی کاهش یافته، انتخاب خودرویی با هزینه اولیه بالا برای بسیاری از مشتریان توجیه‌پذیر نیست. شاید وانت‌بارها، با وجود محدودیت‌هایی مانند ممنوعیت تردد در برخی بزرگراه‌ها، به دلیل هزینه‌های پایین‌تر خرید و نگهداری، همچنان گزینه‌ای مقرون به صرفه‌تر محسوب شوند. اما این خودروها در صورت نیاز جهت حمل کالاهای خاص نیاز به کاربری‌سازی دارند که هزینه نگهداری و استفاده آن‌ها را دوچندان می‌کند. این موضوع به ویژه برای کسب و کارهای کوچک که حاشیه سود محدودی دارند، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند.

«محدودیت‌های زیرساختی و قانونی محدودیت‌های زیرساختی و قانونی نیز نقش مهمی در عدم اقبال ون‌های باری ایفا می‌کنند. در بسیاری از شهرهای



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

بازار خودروهای تجاری در ایران، به ویژه در بخش ون‌های باری، همواره با چالش‌های متعددی روبه‌رو بوده است. در حالی که در بسیاری از کشورهای جهان، ون‌های باری به دلیل انعطاف‌پذیری، ظرفیت حمل بار بالا و قابلیت تردد در محیط‌های شهری، از محبوبیت چشمگیری برخوردارند، در ایران این دسته از خودروها نتوانسته‌اند جایگاه شایسته‌ای در میان کسب و کارها و مصرف‌کنندگان پیدا کنند. با وجود معرفی محصولی مانند ون «اینرودز» توسط «بهمن موتور» که به عنوان یک نمونه موفق در این سگمنت شناخته می‌شود، همچنان استقبال از ون‌های باری در مقایسه با سایر خودروهای تجاری نظیر وانت‌ها محدود باقی مانده است.

«ریشه‌های فرهنگی و عاداتی در انتخاب خودروهای تجاری

یکی از مهم‌ترین دلایل عدم اقبال ون‌های باری در ایران، ریشه در فرهنگ و عادات مصرف‌کنندگان و کسب و کارها دارد. در ایران، وانت‌بارها به دلیل قیمت پایین‌تر، سادگی در تعمیر و نگهداری و تنوع مدل‌ها، به گزینه‌ای غالب برای حمل بار تبدیل شده‌اند. وانت‌هایی مانند نیسان زامیاد، پراید ۱۵۱ و آریسان، سال‌هاست که نیازهای حمل و نقل بار در مقیاس کوچک و متوسط را برآورده می‌کنند. این خودروها به دلیل هزینه اولیه کمتر و آشنایی گسترده مکانیک‌ها و رانندگان با ساختار فنی آن‌ها، به انتخابی بدیهی برای کسب و کارهای کوچک و متوسط تبدیل شده‌اند. در مقابل، ون‌های باری به دلیل ساختار متفاوت، نیاز به آموزش‌های جدید برای تعمیر و نگهداری و هزینه‌های بالاتر، برای بسیاری از مصرف‌کنندگان ناآشنا و غیر جذاب به نظر می‌رسند.

علاوه بر این، فرهنگ استفاده از ون‌های باری در ایران هنوز



ها بما اس ۵ خواهد شد. همچنین خودرو دیگری که نام آن در سبد محصول ایران خودرو به چشم می خورد، متعلق به برند تانک با عنوان «تانک ۵۰۰» است؛ شاسی بلند فول سبازی که به طور مستقیم برای رقابت با اکس تریم وی ایکس عرضه خواهد شد.

با جابه جایی مالکیت ایران خودرو و واگذاری آن به بخش خصوصی (کروز)، شاهد قرار گرفتن محصولات با کیفیتی متعلق به برندهای درجه یک چینی در سبد محصول این شرکت هستیم که از مهم ترین آن ها می توان به یک کراس اوور جمع و جور از برند هاوال اشاره کرد که احتمالا جایگزین



عرضه محصولات جدید و جذاب توسط «ایران خودرو»

تحلیل

analysis



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

امکان ثبت سفارش خودرو فراهم شد

کنند. درنهایت این موضوع می تواند روی بازار خودروهای وارداتی تاثیر مثبت و چشمگیری داشته باشد..

اسفندماه سال گذشته فعالیت آن متوقف شده بود، از روز دوشنبه رفع شده است و در نتیجه متقاضیان خودروهای وارداتی می توانند در این سامانه مجددا ثبت نام

از روز گذشته امکان ثبت سفارش خودروهای وارداتی فراهم شده است. درواقع مطابق با سخنان وزیر صمت، مشکلات سامانه جامع تجارت که از اواخر

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▼
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۴۵	۱۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۱۰	۳۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۲۵	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۱۰	۵	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۷۸۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۵	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۹۲	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۶۶	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۰	۵	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۲	۵	▼
کوییک R-L بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۶	۲	▼
کوییک R-LX با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۰	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۹۰	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۲	۷	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۰	۲	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۰	۴	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۶۶	۷	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۷	۶	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۲۰	۹	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۸۲	۸	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۲۲	۶	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۱۳	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۶۷	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۲۹	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۷	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۵۳	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۵۰	۲	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۸	۲	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۳۶	۴	▼
پژو پارس TUS (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۸۴	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۳	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۵	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۰۰	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۲۲	۰	
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۷۱	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۳۰	۸	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۴۶	۱۲	▼
سورن پلاس با موتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۶۹۲	۰	
سورن پلاس با مانیئتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۸۹۲	۱۶	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۲۴	۹	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۹	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۰	۱	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۸۹۰	۴	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۳۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۹۵	۱۰	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۷۸	۰	
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۵	۳	▼
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	

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 ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
تویوتا کروالا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	



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

SK ZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری



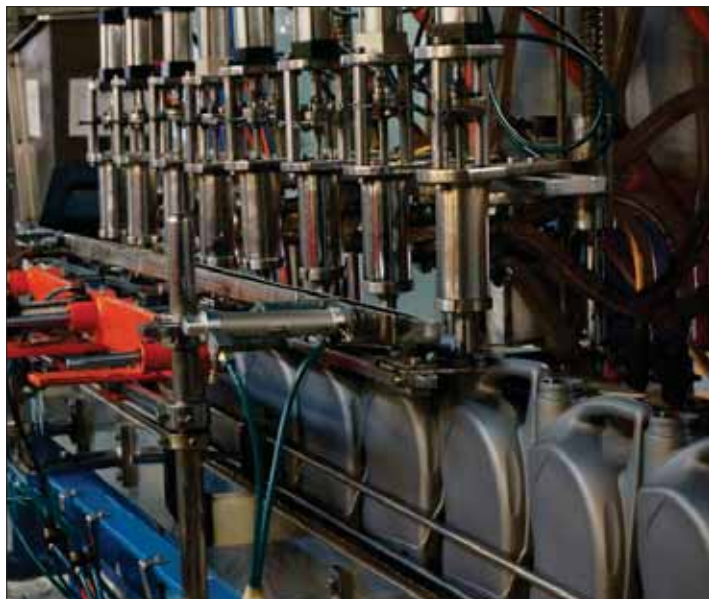
«فریدون نژاد» در مجمع عمومی سال مالی ۱۴۰۳ اعلام کرد:

رشد ۳۸ درصدی درآمد فروش «بهتام روانکار»

تولیدکننده روانکار در سال مالی گذشته موفق به ثبت رکورد بی‌سابقه تولید و فروش مقداری، رشد ۳۸ درصدی درآمد فروش و رشد ۵۰ درصدی درآمد عملیاتی شد. مضاف بر این که عملکرد درخشان شرکت منجر به کاهش بندهای حسابرسی و بازرسی سنواتی شد. همچنین مجمع سهامداران بهتام روانکار با انجام اقدامات اولیه جهت ورود و عرضه سهام این شرکت در بورس موافقت خود را اعلام کرد. در پایان تقسیم سود حداکثری (۲۰۰ میلیارد تومان) به ازای هر سهم (EPS) به مبلغ ۶۸،۳۹۲ تومان مورد تایید مجمع قرار گرفت. همچنین در مجمع عمومی فوق‌العاده بهتام روانکار در خصوص تغییر تعداد اعضای هیات‌مدیره براساس مصوبه سهامداران در مجمع، تعداد اعضای هیات‌مدیره از ۳ عضو به ۵ عضو افزایش یافت. شایان ذکر است در جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده صاحبان سهام بهتام روانکار در مورخه یکم اردیبهشت ۱۴۰۴، در خصوص افزایش سرمایه ثبت‌شده، این شرکت توانست افزایش سرمایه ۵۸۴ درصدی را از محل مطالبات حاصل شده سهامداران ثبت کند. به گونه‌ای که سرمایه شرکت از مبلغ ۲۹ میلیارد تومان به ۲۰۰ میلیارد تومان افزایش یافت.

«مدیرعامل شرکت بهتام روانکار در گزارش خود به مجمع اعلام کرد: «به‌رغم نوسانات بازار، شرکت بهتام روانکار توانست جایگاه خود را در بازارهای داخلی و خارجی ارتقا بخشد.» به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت‌ما»، مجمع عمومی عادی سالانه سهامداران شرکت بهتام روانکار برای سال مالی منتهی به ۱۴۰۳/۱۰/۱۱ صبح روز دوشنبه، یکم اردیبهشت ۱۴۰۴ با حضور صد درصدی سهامداران در محل دفتر مرکزی این شرکت برگزار شد. دستور کار این مجمع، استماع گزارش هیات‌مدیره و حسابرس مستقل و بازرس قانونی، بررسی و تصویب صورت‌های مالی، انتخاب حسابرس قانونی و بازرس اصلی، انتخاب روزنامه کثیرالانتشار آگهی‌های شرکت و سایر موارد بود که در صلاحیت مجمع قرار داشت. مصطفی فریدون نژاد، مدیرعامل شرکت بهتام روانکار در گزارش خود به مجمع اعلام کرد: «به‌رغم نوسانات بازار، شرکت بهتام روانکار توانست جایگاه خود را در بازارهای داخلی و خارجی ارتقا بخشد.»

مدیرعامل بهتام روانکار در ادامه اعلام کرد: «براساس گزارش حسابرسی‌شده، این شرکت



نشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هابلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

نشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

نشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5w40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quanticplus	(5W30SN) سوپر روئیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



فروش جایگاه ویژه‌ای را به‌خود اختصاص دهد. این خودرو از ابتدای فوریه تا اوایل دسامبر سال ۲۰۲۴ میلادی توانست ۱۳۶ هزار و ۶۹۸ دستگاه در ایالات متحده فروش داشته باشد. البته فروش نسبتاً خوب الانترا به‌لطف نسخه N آن امکان پذیر شد. نسخه N الانترا (آوانته در آمریکای شمالی) دارای موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری T-GDI ۲۰۲۴ است که می‌تواند ۱۲۷۶ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۹۲ نیوتن‌متر گشتاور را به‌وسیله گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه DCT به چرخ‌های جلو انتقال دهد.

هیوندای الانترا سدان کامپکت موفق و محبوب خودروساز کره‌ای است. تا به امروز هفت نسل از این خودرو که برای نخستین بار سال ۱۹۹۱ میلادی به بازار آمد، روی خط تولید هیوندای قرار گرفته است. نسل هفتم الانترا ۱۷ مارس ۲۰۲۰ میلادی معرفی شد. این خودرو به‌لطف خطوط تیز و شکسته روی بدنه، بسیار جذاب و اسپرت است. الانترا که اوایل سال ۲۰۲۴ دستخوش تغییرات طراحی هیوندای قرار گرفت، توانست در بازار رقابتی ایالات متحده از نظر



فروش خوب
هیوندای «الانترا»

گزارش «دنیای خودرو» از برگزاری نخستین نمایشگاه قطعات قم

اشتغال‌زایی چشمگیر قطعه‌سازی در قم، نمونه‌ای موفق از توسعه صنعتی

صنعت قطعه‌قم اشتغال‌زایی فراوانی ایجاد کرده و تامین‌کننده اصلی بازار داخلی شده است



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

قابل توجهی در حوزه صنعت و اقتصاد این منطقه رقم بخورد و به‌رشد پایدار صنایع کشور کمک کند.

برگزاری نمایشگاه قطعات خودرو؛ محرک توسعه استان قم

محمد آقاجانی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازی کشور و رئیس انجمن صنایع همگن استان قم، به‌رسالت خانه صنعت، معدن و تجارت (صمت) و نقش این مجموعه در حمایت از انجمن‌های تخصصی اشاره کرد و اظهار داشت: «حمایت از انجمن‌های تخصصی همگن در استان، یکی از مهم‌ترین ماموریت‌های خانه صمت به‌شمار می‌رود.»

آقاجانی افزود: «از جمله کارهای بسیار موثری که انجمن‌های تخصصی می‌توانند انجام دهند، برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی در سطح استان است. از زمان پذیرش مسئولیت در خانه صمت استان قم، تلاش ما همواره بر این بوده که بتوانیم انجمن‌های تخصصی را حمایت کنیم تا نمایشگاه‌های تخصصی مناسبی برگزار شوند.»

وی با اشاره به اهمیت نمایشگاه خودرو و برنامه‌ریزی‌های دیرینه برای برگزاری این نمایشگاه در استان قم بیان داشت: «برگزاری نمایشگاه خودرو و سال‌ها به‌دلیل وجود موانع متعدد و همچنین نزدیکی جغرافیایی استان قم به شهر تهران به تعویق افتاده بود. با این حال توانستیم با حمایت‌های لازم و تشویق انجمن‌ها، شرایطی را فراهم سازیم که این نمایشگاه برگزار شود.»

آقاجانی همچنین ابراز امیدواری کرد که برگزاری این نمایشگاه بتواند به‌عنوان یک سنت در استان نهادینه شود و زمینه‌ای را فراهم آورد که سایر انجمن‌های تخصصی نیز بتوانند نمایشگاه‌هایی با محوریت تخصصی در حوزه‌های مرتبط اجرا کنند.

وی اظهار داشت: «چنین نمایشگاه‌هایی نه‌تنها منجر به توسعه صنعت و اقتصاد استان خواهد شد، بلکه زمینه تعامل و همکاری بیش‌تر میان فعالان صنعتی را فراهم خواهد کرد.»

رئیس انجمن صنایع همگن استان قم بر اهمیت نقش انجمن‌ها در توسعه فعالیت‌های تخصصی و پررنگ‌تر کردن نقش استان قم در عرصه صنعت و تجارت تأکید کرد و خواستار تداوم حمایت از انجمن‌های تخصصی در این مسیر شد.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو می‌تواند الگوی صنایع کشور باشد

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور، به‌دستاوردهای صنعت قطعه‌سازی و صنایع مرتبط در استان قم اشاره کرد و از پیشرفت چشمگیر این حوزه در مدت کوتاه‌ابراز شگفتی کرد و اظهار داشت: «فکر نمی‌کردم انجمن قم تا این حد موفق عمل کرده باشد و بتواند موجب توسعه و گسترش صنایع این استان، به‌ویژه صنعت قطعه‌سازی شود. واقعا عملکرد و توسعه این بخش قابل تحسین است.»

محبی‌نژاد در ادامه به‌وضعیت صنعت خودرو در کشور پرداخت و خاطر نشان کرد: «در حال حاضر، صنعت خودرو کشور در مرحله‌ای قرار دارد که می‌توان آن را یک تحول انقلابی دانست. پس از سال‌ها تلاش، سرانجام این تدبیر در بدنه حاکمیت به‌نتیجه رسیده است که کار باید به‌دست کاردان سپرده‌شود. اکنون بحث خصوصی‌سازی در این حوزه آغاز شده است. با این حال، نگرانی‌هایی وجود دارد که این روند باید به‌درستی و بر اساس اصول تدوین‌شده انجام گیرد. انجمن صنایع همگن پیشنهادهایی در این خصوص ارائه داده و چارچوبی مشخص تدوین کرده است. اگر خصوصی‌سازی به‌شکل صحیح و موفق اجرا شود، می‌تواند الگوی مطلوب برای سایر صنایع کشور باشد و این تجربه به‌دیگر بخش‌های صنعتی نیز قابل تسری خواهد بود.»

وی در ادامه موقعیت استراتژیک استان قم را مورد تأکید قرار داد و افزود: «استان قم در شاهراه اصلی تبادلات و حمل‌ونقل کشور قرار دارد و به‌عنوان یک نقطه کلیدی در مسیر شمال به جنوب نقش آفرینی می‌کند. موقعیت جغرافیایی این استان، به‌دلیل نزدیکی آن به‌فروگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، مزیت‌های ویژه‌ای دارد که باید به‌بهترین نحو از آن‌ها بهره‌برداری شود.»

محبی‌نژاد به‌نگاه آینده‌نگر انجمن در شناسایی فرصت‌های جدید برای استان قم نیز اشاره کرد و گفت: «در انجمن صنایع همگن، تعدادی فرصت‌های ویژه برای توسعه و رشد صنعت در این استان شناسایی شده است. با همکاری استاندار محترم، مسئولین عزیز استان و حمایت وزارت صنعت، معدن و تجارت، امیدواریم بتوانیم طرح‌های نوآورانه و اثرگذار در این استان اجرایی کنیم.»

وی ابراز امیدواری کرد که به‌بافرازی میان بخش خصوصی و دولتی و استفاده از ظرفیت‌های بالقوه استان قم، تحولات

موتورسیکلت اشاره کرد و افزود: «استان قم یکی از قطب‌های اصلی تولید موتورسیکلت در کشور است و برنامه ما این است که فعالان این صنعت، عمق ساخت داخل خود را افزایش دهند و با کاهش وابستگی به‌ارز، نقش بیشتری در توسعه صنعت داخلی داشته باشند.»

ابدالی از تلاش‌های صورت گرفته توسط فعالان صنعتی و انجمن قطعه‌سازان استان قم تقدیر و ابراز امیدواری کرد که با برگزاری این گسونه نمایشگاه‌ها، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های صنعتی استان به‌صورت گسترده‌تر معرفی و زمینه رشد و توسعه بیش‌تری برای واحدهای تولیدی فراهم شود.

قم، استانی صنعتی با توانایی فراوان

محمد رضا نجفی‌منش، رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور، به‌برگزاری یک نمایشگاه در خور توجه اشاره کرد و بیان داشت: «به‌جرات می‌توان گفت نمایشگاه کنونی که در این استان برگزار شده است، قابلیت رقابت با نمایشگاه‌های بین‌المللی را دارد. اگر پروژه‌های تکمیلی نمایشگاه، از جمله بهبود زیرساخت‌ها، مسیرهای دسترسی و تکمیل هتل‌ها و دیگر امکانات جانبی آن به‌سرانجام برسد، استان قم می‌تواند به‌دلیل نزدیکی به‌فروگاه و موقعیت جغرافیایی مناسب، به‌یک مرکز برجسته برای برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی داخلی تبدیل شود.»

وی در ادامه به ظرفیت‌های صنعتی و تولیدی استان قم، به‌ویژه در حوزه قطعه‌سازی اشاره کرد و اظهار داشت: «قم، استانی صنعتی با توانایی فراوان است و قدمتی درخشان در قطعه‌سازی دارد. برخلاف بسیاری از استان‌ها که با مشکل کمبود نیروی کار مواجه هستند، به‌نظر می‌رسد استان قم شرایط مناسب‌تری در این زمینه دارد. این فرصتی ارزشمند است که باید به‌بهترین شکل از آن بهره‌برداری کرد تا قم به‌جایگاه شایسته خود در صنعت کشور دست پیدا کند.»

رئیس هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پایان از تلاش‌های مسئولان و بخش خصوصی تقدیر کرد و افزود: «امیدواریم با حمایت‌های مسئولان محترم و تلاش مستمر واحدهای صنعتی و تولیدی استان، صنعت قم به‌جایگاهی که شایسته آن است دست یابد و توانمندی‌های این منطقه به‌خوبی به‌جامعه و کشور معرفی شود.»

تمرکز دارند تا بر اصل موضوع، مهم‌تر از قیمت فروش، این است که واحد صنعتی را به‌فرد یا شرکتی واگذار کنیم که توانایی مدیریت صحیح، افزایش اشتغال، بهرهوری و تولید را داشته باشد.»

وی در این زمینه به نقد فرآیندهای گذشته پرداخت و گفت: «در بسیاری از مواقع، قیمت‌گذاری به‌گونه‌ای بوده که همه‌چیز از زمین گرفته تا تجهیزات و کارخانه -به‌صورت جداگانه محاسبه شده است. این روش سبب شده واگذاری‌ها به‌معنای واقعی به‌خوبی انجام نشود. در حالی که در دنیا، مدل‌های موفق‌تری برای این‌گونه واگذاری‌ها وجود دارد که ما نیز باید از آن‌ها الگو بگیریم. قیمت‌گذاری‌هایی که اخیراً انجام شده، رویکرد بهتری داشته و ان‌شاءالله بتوانیم شاهد واگذاری‌های واقعی و موثر باشیم.»

اشتغال‌زایی ۱۵۰۰ نفری قطعه‌سازان در قم

اکبر ابدالی، سرپرست سازمان صنعت، معدن و تجارت استان قم، در مراسم افتتاح نخستین نمایشگاه تخصصی استان قم در سال ۱۴۰۴ که به‌همت انجمن قطعه‌سازان برگزار شده است، ضمن اشاره به اهمیت این رویداد گفت: «این نمایشگاه، آغاز حرکت‌های تخصصی در برگزاری نمایشگاه‌های صنعتی استان برای سال جاری است. در کارگروه استانی، برگزاری حدود ۳۰ نمایشگاه تخصصی را برای سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی کرده‌ایم که امیدواریم با حمایت‌ها و اقدامات صورت گرفته، همه این برنامه‌ها به‌مرحله اجرا برسد.»

وی با تأکید بر ضرورت بهبود زیرساخت‌های دسترسی به نمایشگاه، اظهار داشت: «یکی از مهم‌ترین پیش‌شرط‌های برگزاری موفق نمایشگاه‌ها در استان، بهبود راه‌های دسترسی به این مجموعه است. با همت استاندار محترم و معاونین ایشان، امیدواریم این چالش زیرساختی در سال جاری مرتفع شود تا شاهد رونق بیشتر و بهتر فعالیت‌های نمایشگاهی باشیم.»

سرپرست سازمان صمت در ادامه به وضعیت قطعه‌سازی استان قم پرداخت و گفت: «در استان قم، حدود ۲۳ واحد فعال در حوزه قطعه‌سازی وجود دارد که برای بیش از یک‌هزار و ۵۰۰ نفر ایجاد اشتغال کرده‌اند. برخی از این واحدها که در نمایشگاه حضور دارند، به‌عنوان تامین‌کنندگان تک‌سورس محسوب می‌شوند و نقش مهمی در زنجیره تامین قطعات صنایع مختلف کشور ایفا می‌کنند.»

وی همچنین به ظرفیت‌های استان قم در تولید



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

نخستین نمایشگاه خودرو، قطعات، موتورسیکلت، آفرود و صنایع وابسته با هدف توسعه صنعت و ارتقای تعاملات تجاری داخلی و خارجی، در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی قم آغاز شد. این رویداد را گامی ارزشمند در راستای توسعه صنعتی و ارتقای کیفیت محصولات داخلی دانست و تأکید کرد: «چنین نمایشگاه‌هایی نه‌تنها به معرفی ظرفیت‌های صنعتی کشور کمک می‌کند، بلکه بستری افزایش تعاملات تجاری در سطح داخلی و خارجی را نیز فراهم می‌آورد.»

وی با اشاره به اهمیت بهبود کیفیت قطعات خودرو در کشور اظهار داشت: «ما در سال‌های اخیر شاهد تلاش‌هایی برای ارتقای کیفیت قطعات خودرو بوده‌ایم و این موضوع نه‌تنها باعث ایجاد رضایت در میان مشتریان داخلی شده، بلکه می‌تواند بازارهای خارجی را نیز به خود جذب کند. به یاد داشته باشیم که بدون جلب رضایت مشتری، نمی‌توانیم در داخل و خارج از کشور بازار موفق‌تری داشته باشیم. از این‌رو، همه ما باید دست به‌دست هم دهیم تا ارزش افزوده بیشتری در این صنعت ایجاد کنیم و خدمات بهتری ارائه دهیم. در این مسیر، شما فعالان این حوزه به‌عنوان محور اصلی نقش تعیین‌کننده‌ای دارید.»

استاندار قم در ادامه به موضوع واگذاری صنایع و واحدهای تولیدی به بخش خصوصی اشاره کرد و افزود: «واگذاری واحدهای صنعتی به بخش خصوصی، اگر به‌شیوه‌ای اصولی و منطقی انجام شود، می‌تواند اقدامی بسیار عاقلانه و موثر باشد. اما متأسفانه تا به امروز این روند با مشکلاتی همراه بوده است. گاهی دستگاه‌های نظارتی بیشتر بر مبلغ فروش



کشف ۴۱۴ حلقه لاستیک احتکاری ۱۰ میلیاردی در ملکان

«فرمانده انتظامی آذربایجان شرقی از کشف تعداد ۴۱۴ حلقه لاستیک خودرو به ارزش ۱۰ میلیارد ریال از یک انبار در شهرستان ملکان خبر داد. به گزارش خبرگزاری مهر، سردار علی محمدی در گفت و گو با خبرنگاران بیان داشت: «مبارزه با احتکار و قاچاق کالا یکی از اولویت های اصلی فرآج در برخورد با مفسدان اقتصادی بوده و پلیس با قاطعیت با هرگونه قانون شکنی و اخلاص در بازار برخورد قاطع و قانونی می کند.» وی افزود: «ماموران انتظامی شهرستان ملکان در راستای تشدید اقدامات مقابله ای با قاچاق کالا، با اشرافیت اطلاعاتی در بازرسی

از انبار یک منزل مسکونی در ملکان، ۴۱۴ حلقه لاستیک خودرو با مارک های مختلف را کشف کردند.» فرمانده انتظامی استان با اشاره به تشکیل پرونده برای فرد متخلف و توقیف لاستیک ها در این رابطه بیان داشت: «کارشناسان ارزش تقریبی محموله کشف شده را ۱۰ میلیارد ریال اعلام کردند.» سردار محمدی در پایان با اشاره به این که قاچاق و احتکار کالا پدیده ای است که از جهات گوناگون حیات سالم اقتصادی و فرهنگی جامعه را تهدید می کند، از مردم خواست در صورت مشاهده هرگونه مورد مشکوک، مراتب را از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

تایرهای «میشلن» بوگاتی «بولاید» فقط ۶۰ کیلومتر دوام می آورند!

لاستیک های ۸ هزار دلاری با کارکرد کوتاه

۷۰۰ اسب بخار محدود شده است؛ درحالی که بولاید ۱۶۰۰ اسب بخار قدرت دارد. به همین دلیل، لاستیک های مسابقه ای بولاید که در عقب ۴۰۰ میلی متر عرض دارند، پس از تنها چند کیلومتر ذوب می شوند! عمر ۶۰ کیلومتری این لاستیک ها یعنی در نوربرگرینگ فقط می توانند یک دور گرم کردن و ۲ دور با سرعت کامل بزنند. اگر به پیست سیلورستون بریتانیا بروید که هر دور ۵۸۹ کیلومتر است، می توانید تنها ۱۰ دور بزنید و در پیست ۶.۹۲ کیلومتری اسپا بلژیک فقط امکان زدن ۸ دور را خواهید داشت. علاوه بر این، تعویض لاستیک ها هم به سادگی ممکن نیست و نیاز به تیم تخصصی دارد. بوگاتی بولاید با دو نوع لاستیک عرضه می شود که شامل یک دست برای جابه جایی خودرو از محل نگهداری به پیست و بالعکس و یک دست لاستیک های اسلیک برای پیست می شود. مانی خوشبین توضیح می دهد که لاستیک های مخصوص پیست باید سه بار نصب و جدا شوند تا از چسبندگی متعادل در تمام سطوح لاستیک ها اطمینان حاصل شود. سپس لاستیک ها باید تا دمای ۸۰ درجه سانتی گراد گرم شوند؛ زیرا این لاستیک های مسابقه ای تنها در دمای بهینه عملکرد مناسبی دارند. رفتن به پیست با لاستیک های سرد یا رانندگی با سرعت بیش از ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت می تواند فاجعه بار باشد. البته اکثر ۴۰ دستگاهی که از بولاید ساخته شده، احتمالاً همیشه در پارکینگ ها باقی خواهند ماند و هیچ گاه راهی پیست نمی شوند؛ با این وجود، بوگاتی برای مالکان بولاید رویدادهای اختصاصی پیست را برگزار می کند که با حداقل تبلیغات و به صورت کاملاً خصوصی انجام می شود تا مشتریان فوق ثروتمندش در خفا بمانند.



لاستیک های بوگاتی بولاید که صرفاً برای پیست طراحی شده اند، تنها ۶۰ کیلومتر عمر مفید



سپهر سیاوشی

ssiaivashi@autoworld.ir

دارند و قیمت هر دست آن ها حدود ۸ هزار دلار است. اگر شما جزو آن دسته از افراد هستید که توانایی خرید بولاید را دارید، احتمالاً هزینه لاستیک های این خودرو برایتان ناچیز است؛ البته قیمت بالای لاستیک های مورد بحث تعجبی ندارد؛ زیرا بولاید روی این مدل، از لاستیک های مسابقه ای میشلن استفاده می کند؛ یعنی لاستیک هایی که در عقب خودرو، مشابه نمونه های به کار گرفته شده در خودروهای LMDh در مسابقات قهرمانی استقامت جهانی FIA هستند؛ اما این لاستیک های مسابقه ای که برای رقابت های سطح بالا طراحی شده اند، چرا تنها ۶۰ کیلومتر دوام می آورند؟ برخلاف خودروهای LMDh که تحت محدودیت قوانین مسابقات ساخته می شوند، بوگاتی بولاید هیچ محدودیتی ندارد. این مدل صرفاً برای تبدیل شدن به سریع ترین خودرو روی پیست طراحی شده است. طبق شبیه سازی های کامپیوتری، بولاید می تواند پیست نوربرگرینگ را در ۵ دقیقه و ۲۳.۱ ثانیه طی کند؛ یعنی تنها ۴ ثانیه کندتر از رکورد پورشه ۹۱۹ هیبرید اوو. بوگاتی ادعا می کند بولاید در پیچ ها تا ۲.۵ جی فشار جانبی را تحمل و داون فوری معادل ۲۶۲۰ کیلوگرم تولید می کند. در مقایسه، حداکثر قدرت خودروهای LMDh روی

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا- BYDS۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاکرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کورانداو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیووتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران رایپاک بگردیم





وی-شکل اتمسفریک ۵۰۳۷ سی‌سی بر خوردار است. این موتور به‌لطف تکنولوژی ساخت منحصربه‌فرد فورد می‌تواند حداکثر ۵۰۰ اسب‌بخار قدرت را در ۷۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۵۶۷ نیوتون متر گشتاور را در ۴۹۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک یا ۶ سرعته دنده‌دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. جالب است بدانید که به‌لطف موتور ۵ لیتری ۸ سیلندر وی-شکل ۵۰۰ اسب‌بخاری شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو ۳٫۷ ثانیه است.

«موتوتانگ پس از پورشه ۹۱۱ در دنیای خودرو و اسب‌تراژیک‌ترین خودرو معرفی می‌شود. چرا که این کو به عضلانی از دهه ۵۰ تا به امروز روی خط تولید فورد حضور داشته است. نسل هفتم موتوتانگ موسوم به S650 در ۱۴ سپتامبر سال ۲۰۲۲ میلادی مبنی بر زبان جدید طراحی فورد معرفی شد و به‌لطف استفاده از خطوط تیز و گلگیرهای ماهیچه‌ای و استایل تنومند توانسته همچنان جزو محبوب‌ترین کو به‌های جهان باشد. نسل هفتم موتوتانگ دارای چند نسخه است که نسخه دارک‌هورس آن از یک موتور ۸ سیلندر



موتور حجیم و پرتوان فورد «موتوتانگ»

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مسیر قطعه‌سازان، دشوارتر از همیشه!

بوروکراسی اداری و الزام ثبت سفارش، خطوط تولید را متوقف و فشار زیادی به تولیدکنندگان وارد می‌کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«اختلال در سامانه‌های مدیریتی، بوروکراسی پیچیده و دشواری‌های تامین ارز، صنعت قطعه‌سازی را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. بر این اساس مشکلات سامانه جامع تجارت به جای تسهیل فرآیندها، به مانعی بزرگ برای تولیدکنندگان تبدیل شده و سایه سنگینی بر این صنعت انداخته است. از قطعی‌های مکرر این سامانه تا افزایش قیمت مواد اولیه، چالش‌هایی هستند که روند تولید را مختل کرده و فشار زیادی بر فعالان این حوزه وارد می‌کند.

«مشکلات سامانه جامع تجارت و تاثیر آن بر فرآیند تولید

فرهاد بهنیا، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در ارتباط با عملکرد سامانه جامع تجارت و چالش‌های آن در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «سامانه جامع تجارت زمانی طراحی و راه‌اندازی شد که ارز نیمایی با نرخ آزاد تفاوت قیمتی معناداری داشت. هدف از ایجاد این سامانه، مدیریت تخصیص ارز نیمایی و ایجاد شفافیت و عدالت در تامین ارزی فعالان اقتصادی، از جمله صنایع تولیدی و قطعه‌سازی بود. در شروع، این رویه دلایل موجهی داشت و راه‌اندازی این سامانه تا حدودی کمک کننده به شفافیت تخصیص‌ها بود. اما در عمل، مشکلات متعددی به وجود آمد.»

وی ادامه داد: «مشکلات سامانه از همان ابتدا با قطعی‌های مکرر، عدم ارتباط پایدار با واردکنندگان و بوروکراسی ناشی از بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های پرتعداد، خود را نشان داد. طی چند ماه اخیر، این مشکلات به حدی شدت گرفته که سامانه، به جای کمک به رفع موانع تولید، عملاً به یک مانع برای واردکنندگان مواد اولیه بخش تولید کشور به خصوص قطعه‌سازی تبدیل شده است.»

بهنیا با اشاره به این که در این میان، مشکلات خاص بخشی از صنعت خودرو بیشتر به چشم می‌آید، افزود: «به‌طور خاص برای صنعت قطعه، این مشکلات بسیار جدی است. چنین وضعیتی، بسیاری از تولیدکنندگان را دچار مشکلات عدیده‌ای کرده و حتی منجر به کاهش ظرفیت تولید در بسیاری از واحدهای تولیدی شده است. این موضوع موجب شد نامه‌ای به وزیر صنعت ارسال کنیم. خوشبختانه، به تازگی جلسه‌ای فوری در دفتر مشاور قائم مقام وزارت صنعت برگزار شد و در این جلسه، عمده مشکلات مطرح و به گوش مسئولان رسید. خبر خوب این که برخی مشکلات رسیدگی شده و گزارش شده است که عده‌ای از قطعه‌سازان توانسته‌اند امروز بخشی از نیاز ارزی خود را تامین کنند.»

«درخواست‌های اصلی قطعه‌سازان

بهنیا با اشاره به چند درخواست اصلی قطعه‌سازان از مسئولان خاطر نشان کرد: «یک مساله بسیار مهم که باید در نظر گرفته شود، الزام سامانه جامع تجارت به حمل کالا تنها پس از تایید ثبت سفارش است. بسیاری از قطعه‌سازان، به دلیل جلوگیری از توقف خطوط تولید خودرو ساز، مجبور شده‌اند برای تامین فوری قطعات و مواد اولیه، از حمل هوایی استفاده کنند. این خرید و حمل، به دلیل نیاز فوری، قبل از تایید نهایی ثبت سفارش انجام می‌شود؛ اما سامانه جامع تجارت این اقدام را خلاف مقررات تلقی می‌کند و اجازه خرید و حمل را نمی‌دهد. پیشنهاد ما لغو این الزام است. اجازه دهند قطعه‌سازان برای جلوگیری از خواب خطوط تولید، بتوانند ابتدا خرید و حمل را انجام دهند و سپس مراحل نهایی ثبت سفارش را تکمیل کنند.»

وی افزود: «دیگر مشکل عمده مربوط به زمان رفع تعهدات ارزی است. مدت زمان کنونی برای رفع تعهد ارزی بسیار کوتاه است و عملاً فشار زیادی بر تولیدکنندگان وارد می‌کند. پیشنهاد ما این است که

ملاحظاتی کاهش یافته است. این سامانه زمانی مفید بود که ارز نیمایی با نرخ ترجیحی در دسترس بود. اما حالا که تولیدکنندگان عملاً مجبور به تامین ارز از بازار آزاد یا از صادراتی هستند، تفاوت آن‌ها با سایر فعالان بازار چیست؟ امیدواریم این موضوع نیز مورد بازنگری مسئولان وزارتخانه قرار گیرد.»

«هزینه‌های تولید و فشار بر صنعت خودرو و سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره مشکلات ساختاری تولید، به خصوص در حوزه صنعت خودرو و قطعه‌سازی، توضیح داد: «یکی از چالش‌های اساسی ما، بحث افزایش هزینه‌ها و آزادسازی قیمت‌هاست. در سال جاری، شاهد افزایش ۴۵ درصدی هزینه‌های دستمزد، افزایش ۳۰ درصدی تعرفه برق برای مصرف‌کنندگان کم‌مصرف و ۱۱۰ درصدی برای مصرف‌ها هستیم که قطعه‌سازان و سایر واحدهای صنعتی جزو مشتریان پر مصرف هستند. کرایه حمل و نقل نیز ۳۸ درصد افزایش یافته است. از سوی دیگر، قیمت مواد اولیه داخلی برخلاف انتظار، بین ۱۰ تا ۲۰ درصد گران‌تر از نرخ جهانی است. این در حالی است که ایران سال گذشته به عنوان هفتمین تولیدکننده بزرگ فولاد جهان شناخته شد. اما سوال این جاست که چرا باید نرخ فولاد داخلی بالاتر از نرخ جهانی باشد؟»

وی افزود: «این مشکل فقط مختص حوزه قطعه‌سازی نیست. سال گذشته بسیاری از بنگاه‌های تولیدی دچار بحران کمبود نقدینگی شدند و نتوانستند اقساط بانکی خود را پرداخت کنند. نتیجه آن، تملک کارخانه‌ها توسط بانک‌ها بود. به عنوان مثال در استان قزوین، بیش از ۴۹ واحد تولیدی تنها در سال گذشته به تملک بانک‌ها درآمد که بخش قابل توجهی از آن‌ها مربوط به صنعت قطعه بوده است.»

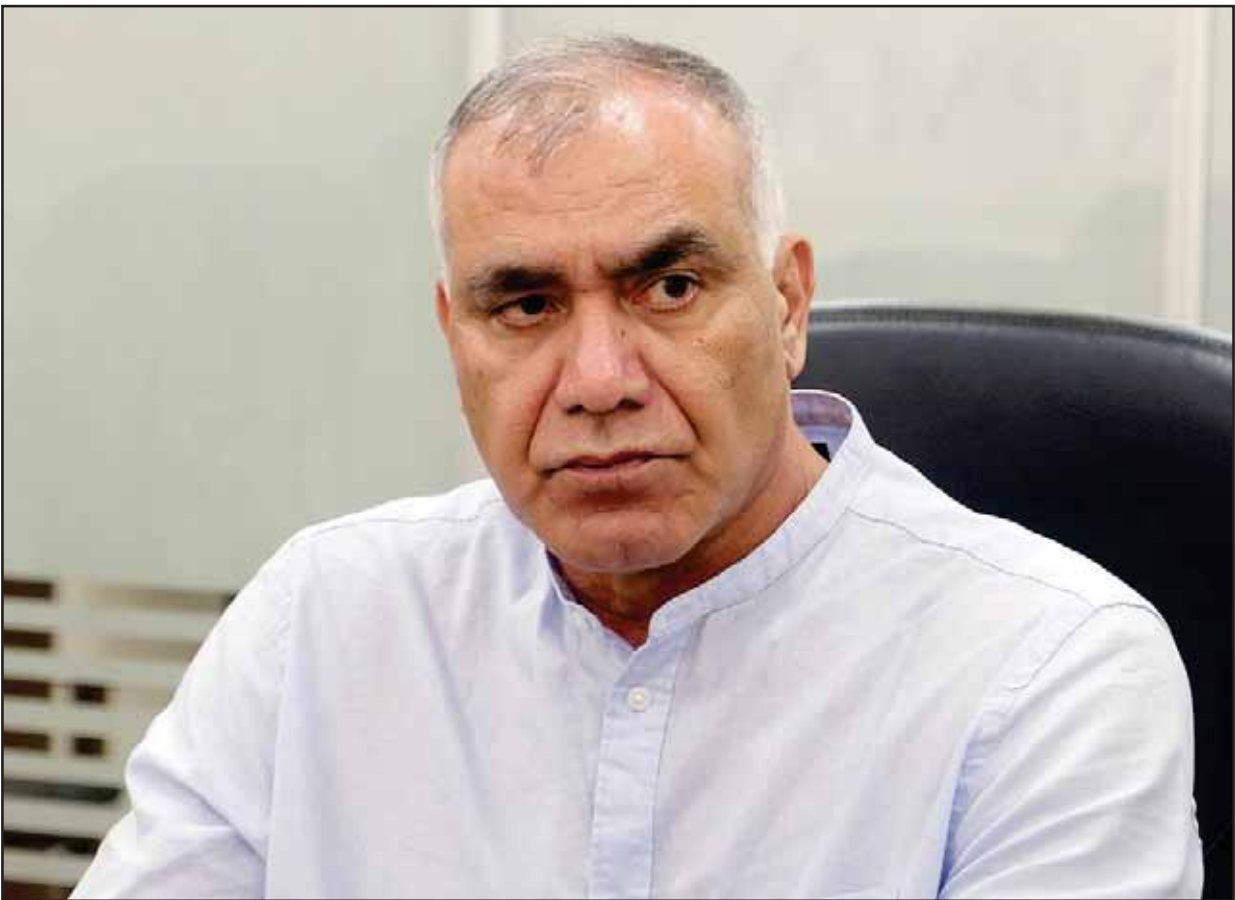
«عدم مداخله موثر نهادهای مسئول بهنیا با انتقاد از عملکرد وزارت صمت و شورای رقابت در مدیریت بازار مواد اولیه داخلی گفت: «یکی از اقدامات ضروری، کنترل قیمت مواد اولیه و ایجاد رقابت در این بازار است. متأسفانه تولیدکنندگان اصلی مواد اولیه مانند فولاد، مس و آلومینیوم که معمولاً رقیب داخلی ندارند، قیمت‌ها را در بورس به صورت غیرمنطقی افزایش می‌دهند. این مواد سپس با قیمت‌های بسیار بالا در اختیار واحدهای تولیدی قرار می‌گیرد. وزارت صمت و شورای رقابت وظیفه دارند حداقل اصلاح قیمت مواد اولیه داخلی را جدی بگیرند؛ اما متأسفانه شاهد سکوت و عدم مداخله مناسب هستیم.»

وی اضافه کرد: «اگر این وضعیت ادامه پیدا کند و در خصوص کاهش هزینه‌ها و حمایت از نقدینگی واحدهای تولیدی اقدامی صورت نگیرد، چه از طرف خودروسازان و چه قطعه‌سازان، فشار افزایش قیمت به مصرف‌کننده منتقل خواهد شد. این موضوع، نه به نفع تولید است و نه مصرف‌کننده. از دولت انتظار داریم برای جلوگیری از این وضعیت، به صورت فوری و جدی وارد عمل شود.»

«جمع‌بندی و درخواست از دولت

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با جمع‌بندی مشکلات موجود، بر ضرورت اتخاذ راهکارهای عملیاتی تاکید کرد و گفت: «قطعه‌سازی، یکی از بخش‌های حیاتی صنعت کشور است و هر گونه اختلال در تامین نقدینگی، مواد اولیه یا ابزار سیاست‌گذاری، روی کل چرخه تولید خودرو تاثیر می‌گذارد. اگر دولت و مسئولان وزارت صمت به‌طور عاجل به این مشکلات رسیدگی نکنند، چالش‌های فعلی عمیق‌تر خواهند شد و تولید ملی بیش از پیش آسیب می‌بیند.»

وی در پایان تصریح کرد: «انتظار داریم دولت، شورای رقابت و وزارت صمت با نگرشی عمیق‌تر و سیاست‌گذاری کارآمدتر، نسبت به تسهیل فرآیند تامین ارز، اصلاح قیمت مواد اولیه داخلی و حل مشکلات ساختاری صنعت قطعه، گام‌های جدی بردارند تا این بخش مهم از چرخ تولید به حرکت خود ادامه دهد.»



نوربالا

سامانه جامع تجارت با رفع برخی مشکلات، زمینه بهبود تامین ارز را فراهم کرده؛ اما الزام ثبت سفارش همچنان چالش برانگیز است

حداقل یک ماه و نیم یا ۴۵ روز به این بازه اضافه شود تا قطعه‌سازان فرصت کافی برای تامین تعهدات مالی و ارزی خود از طریق دریافت مطالبات از خودروسازان یا تامین نقدینگی داشته باشند.»

بهنیا ادامه داد: «توجه داشته باشید که سامانه جامع تجارت ابتدا با هدف عدالت در تخصیص ارز نیمایی ایجاد شد؛ اما اکنون بخش قابل توجهی از قطعه‌سازان از ارز صادراتی استفاده می‌کنند. این نوع ارز حتی در برخی موارد گران‌تر از ارز آزاد قیمت‌گذاری می‌شود که این مساله بستگی به عرضه‌کننده ارز دارد.»

وی اضافه کرد: «با توجه به تغییر ساختار تخصیص ارز و استفاده قطعه‌سازان از ارزهای دیگر به جز نیمایی، می‌توان گفت ضرورت سامانه جامع تجارت به شکل قابل

نوربالا

گران‌تر شدن فولاد داخلی از نرخ جهانی فشار مضاعفی به واحدهای تولیدی وارد کرده و بسیاری از کارخانه‌ها را با مشکل تامین نقدینگی روبه‌رو کرده است



ترافیک در جنوب شرق تهران روان می‌شود



همشهری آنلاین: معاون فنی و عمران شهرداری تهران از تکمیل فاز نخست آزادراه شهید شوشتری در تیرماه امسال خبر داد. شعبانی با اشاره به تولید ۱۷۰ هزار تن آسفالت از ابتدای سال جاری تاکنون، به رشد ۲۳ درصدی تولید آسفالت نسبت به مدت مشابه سال گذشته اشاره کرد. او در ادامه اطلاعاتی درباره تکمیل فاز نخست آزادراه شهید شوشتری (پروژه کمربندی شرقی تهران) در تیرماه امسال ارائه کرد و متذکر شد: «۴۰ پروژه عمرانی شهرداری تهران امسال به بهره‌برداری می‌رسد و افتتاح بزرگراه شوشتری نقش مهمی در رفع گره ترافیکی بزرگراه بسیج دارد.» محمدعلی نژاد، معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران نیز با اشاره به

اهمیت توسعه زیرساخت‌های عمرانی پایتخت، از اختصاص منابع مالی و پشتیبانی لازم به‌منظور رفع گلوگاه‌های اجرایی و تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام عمرانی خبر داد. او تکمیل و بهره‌برداری از پروژه‌های اثرگذار بر تردد شهروندان در مقیاس کلانشهر تهران و کشور را از راهبردهای مدیریت شهری برشمرد و بر حمایت متناسب و قاعده‌مند معاونت مالی و اقتصاد شهری از فعالیت‌های عمرانی شهر با بهره‌گیری از ابزارهای متنوع مالی خبر داد. معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران افتتاح مکرر پروژه‌های زیرساختی به‌ویژه در حوزه فنی و عمرانی را نماد سرزندگی و پویایی تهران دانست.

خبر

News

موتورسیکلت‌سواران پشت چراغ‌قرمز طرح ترافیک



تسنیم: قرار است طرح ترافیک شهر تهران باز هم دستخوش تغییراتی شود؛ اما این بار برای موتورسیکلت‌سواران، ممنوعیت‌ها و قوانینی برای ورود در این محدوده اعمال خواهد شد. طرح ترافیک برای ساکنان تهران نامی آشنا و قدیمی است؛ طرحی که از سال ۱۳۵۸ با هدف کاهش ترافیک و آلودگی هوادر پایتخت، در قالب‌های مختلف به اجرا درآمده است. نخستین مرحله این طرح، ایجاد مسیر ویژه برای اتوبوس‌های شرکت واحد بود؛ اما در مراحل بعد، محدودیت‌هایی برای خودروهای شخصی اعمال شد، زمان اجرای طرح افزایش یافت و محدوده آن نیز گسترش پیدا کرد. جدیدترین طرح ترافیکی شهر تهران از ابتدای تیرماه سال ۹۸ اجرایی شد؛ اما در سال‌های اخیر نیز زم‌زمه‌های اعمال تغییر در طرح ترافیک شهر

تهران مطرح شده که یکی از آن‌ها در یافت عوارض از خودروها برای ورود به محدوده طرح ترافیک بر اساس میزان پیمایش است و دیگری اعمال قانون و ممنوعیت‌هایی برای ورود موتورسیکلت‌سواران به این محدوده است.

پوریا علیمردانی، مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران در این باره گفت: «قطعا موتورسیکلت‌ها شامل ممنوعیت‌های طرح ترافیک جدید هستند که در مراحل بررسی نهایی و تصویب قرار دارد.» وی ادامه داد: «در طرح جدید ترافیک، موتورسیکلت‌سوارانی که قرار است وارد محدوده طرح ترافیک شوند با به‌کارگیری زیرساخت‌های جدید کنترل خواهند شد. در این راستا باید نسبت به ثبت‌نام و دریافت تگ اقدام کنند تا بدون دوربین

امکان خواندن پلاک آن‌ها فراهم باشد یا ضوابطی برای مخدوش نبودن پلاک آن‌ها اعمال شود.» مدیرعامل سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران تصریح کرد: «برای کمک به رعایت قوانین توسط موتورسیکلت‌سواران در محدوده طرح ترافیک، تشویق‌هایی در نظر گرفته شده و قرار است اقدامات به‌صورت ایجابی باشد.» طرح جدید ترافیک هنوز در شورای ترافیک تهران تصویب نشده است؛ اما بعد از تصویب باید نسبت به آماده‌سازی زیرساخت‌های اجرای این طرح اقدام شود؛ البته با توجه به این که هوش مصنوعی و علوم داده به‌نحوی پیشرفت کرده که امکان رهگیری خودروها وجود دارد، تامین و ایجاد زیرساخت‌ها کار سختی نیست.

۱۶۰ دستگاه نازل شارژ خودروهای برقی در پایتخت نصب می‌شود

تحويل ون تاکسی‌های جدید در آینده‌ای نزدیک

تسهیلات و مابقی آورده راننده و خودرو اسقاطی آن هاست.» وی با بیان این که روند واگذاری تاکسی‌های برقی در سال جاری ادامه خواهد یافت، گفت: «در توافق‌نامه مقرر شد ۶ هزار دستگاه خودرو برقی به کلانشهرها تحویل داده شود که سهم تهران ۴ هزار دستگاه است. یکی از تکالیف این بود که تاکسی‌ها در محدوده‌های طرح ترافیک تردد کنند و در قرارداد با رانندگان، این موضوع را لحاظ کرده‌ایم و تاکسی‌های ویژه در سال جاری به تاکسی برخط اضافه خواهند شد. شهروندان می‌توانند نرخ کرایه تاکسی را پیش از خروج از منزل در سامانه بسنجند و مدل حمل‌ونقلی خود را انتخاب کنند.»

شهرداری نمی‌تواند وارد قرار داد مستقیم با تولیدکنندگان شود در ادامه مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران به سوالات اعضای شورای شهر تهران پاسخ داد و در مورد تعلل در نوسازی تاکسی‌ها گفت: «روند نوسازی تاکسی‌ها با این شرایط انجام نخواهد شد و تمام کشور با چالش تاکسی‌های فرسوده روبه‌رو هستند؛ چرا که قیمت تاکسی در سال قبل سه‌نوبت افزایش یافت. بنده وام ۱۵۰ میلیون تومانی را به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش دادم که راننده آورده‌ای برای خرید تاکسی ارائه ندهد؛ اما قیمت تاکسی بلافاصله دو برابر شد. پرداخت ۱۰۰ میلیون تومان هم برای راننده تاکسی سخت است و مدت‌زمان تحویل خودرو به رانندگان پنج ماه زمان می‌برد و شهرداری نمی‌تواند وارد قرار داد مستقیم با تولیدکنندگان شود و نیاز به حمایت دولت داریم.» وی با اعلام این که قیمت هر دستگاه خودرو ون ۵ برابر خودرو سدان است، تصریح کرد: «پرداخت ۵ میلیارد تومان برای راننده ون امکان‌پذیر نیست، باید شرایط و تسهیلات برای رانندگان فراهم شود که بتوانند خودرو خود را نوسازی کنند. با تسهیلات یک‌میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومانی برای ۲ هزار دستگاه ون هنوز هم دغدغه دارم که آیا راننده تاکسی می‌تواند یک میلیارد تومان دیگر تامین کند؟ عملا امروز تنها یک‌هزار و ۵۰۰ دستگاه ون در سطح شهر فعالیت می‌کنند که عمدتا فرسوده هستند.»



نازل شارژ برای تاکسی‌های برقی نصب شده است، افزود: «بعد از پنج سال یک باتری نو، به ازای باتری کار کرده به‌صورت رایگان به رانندگان تحویل داده خواهد شد. از سوی دیگر ایجاد پنج تعمیرگاه در سطح شهر برای تاکسی‌های برقی در دستور کار قرار گرفت و در این راستا معرفی به بانک رانندگان در هفته آینده انجام می‌شود و تاد هفته آینده تاکسی‌ها پلاک‌گذاری خواهند شد.» مالکی با بیان این که ۴۵ هزار نفر در سامانه شهرزاد برای تاکسی برخط ثبت‌نام کردند و این طرح در ۲۰ هزار تاکسی اجرایی شده است، گفت: «نسبت به یک سال گذشته بیش از ۱۰ هزار تاکسی فعال شده‌اند.» وی با بیان این که ۱۰۵ خط تاکسیرانی در سال گذشته در سطح شهر ساماندهی شد که در چند سال گذشته این خطوط بازنگری نشده بودند، ادامه داد: «این بازمهندسی سبب اعزام تعداد زیادی از رانندگان به‌خطوطی شد که شهروندان معطل حضور تاکسی بودند.» مالکی با بیان این که رویکرد ما در نوسازی در دو حوزه برقی و غیر برقی است، یادآور شد: «مبلغ تسهیلات از ۳۰۰ به ۴۰۰ میلیون تومان در حوزه غیر برقی افزایش خواهد یافت و با چند شرکت خودرو ساز وارد مذاکره شدیم که نوسازی ون‌ها را هم از مسیر اعطای تسهیلات دنبال کنیم؛ به این صورت که ۶۰ درصد از رقم ون‌ها

و بررسی‌ها نشان داد که میانگین قیمت هر ون یک‌میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان است.»

وی با بیان این که شهرداری روند نوسازی ناوگان را با خودروهای برقی آغاز کرد و ما از نخستین شهرهایی بودیم که توانستیم ۱۷۲ دستگاه تاکسی را با تمام چالش‌های موجود وارد عرصه خدمتی کنیم، گفت: «مشکلات این ۱۷۲ نفر با پیگیری‌های مکرر و اعطای وام ۴۰۰ میلیون تومانی با کارمزد پایین، به‌حداقل رسید. تعدادی از تاکسی‌ها از خط فرودگاه وارد خطوط تاکسیرانی در محدوده‌های طرح ترافیک و آلودگی‌ها شدند؛ البته یک‌هزار و ۷۵۲ دستگاه تاکسی در سال قبل وارد تهران شد و پلاک‌گذاری ملی آن‌ها دنبال شده است. در توافق‌نامه‌ای که با دولت و وزارت‌خانه‌ها و بانک شهر داشتیم، مقرر شد از محل تحقق ماده ۱۲ و صرفه‌جویی در مصرف انرژی، یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان تسهیلات با کارمزد صفر و اقساط پلکانی به متقاضیان تاکسی‌های برقی پرداخت شود.»

ثبت‌نام ۴۵ هزار نفر در سامانه شهرزاد برای تاکسی بر خط مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران با اعلام این که ۱۶۰ دستگاه



روز گذشته شادی مالکی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران با حضور در صحن علنی شورای شهر تهران به ارائه گزارشی در مورد عملکرد و اقدامات این سازمان پرداخت و گفت از ۳ هزار و ۲۰۰ پرونده نوسازی تاکسی‌ها، یک‌هزار و ۵۰۰ دستگاه تا پایان سال قبل تحویل داده شد و مبلغ تسهیلات را از ۱۵۰ میلیون تومان به ۳۰۰ میلیون تومان افزایش دادیم. وی همچنین در مورد آخرین وضعیت نوسازی تاکسی‌ها توضیحاتی ارائه کرد و گفت دو خودرو در کنار خودروهای برقی به سید پیشنهادی مابرای نوسازی اضافه شد. در ادامه سایر برنامه‌های سازمان تاکسیرانی شهر تهران را از زبان مدیر عامل این سازمان می‌خوانید.

تسهیلات یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی برای متقاضیان تاکسی برقی

مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به این که اختصاص بودجه برای بهسازی تاکسی‌ها از اقدامات مثبت شورا بوده است، گفت: «در این راستا ۸۰ میلیون تومان وام بهسازی برای تاکسی‌ها و ۱۰۰ میلیون تومان برای ون‌ها در نظر گرفته شد که تاکنون ۴۰۰ پرونده در همین راستا تشکیل شده است.» شادی مالکی در مورد آخرین وضعیت واگذاری ون‌ها به رانندگان نیز با تأکید بر این که تشریفات قانونی برای واگذاری این ون‌ها پیگیری شد، اظهار کرد: «بنابر مطالعات تاکسیرانان و پیگیری‌های صورت گرفته، مبلغ وام آن‌ها به ۸۰۰ میلیون تومان افزایش یافت و هزار نفر برای تحویل ون‌ها ثبت‌نام کردند و صحت‌سنجی صورت گرفته و از روز شنبه هفته آینده به‌مدت یک هفته، مهلت بازدید برای رانندگان در نظر گرفته شده است. چنان‌چه برای هر دستگاه بیش از یک نفر متقاضی وجود داشته باشد، قرعه‌کشی صورت خواهد گرفت

خبر

News

۲۷۰ هزار فقره جریمه برای موتورسواران تهرانی در فروردین‌ماه



ایسنا: معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ اعلام کرد: «تنها در فروردین‌ماه سال جاری، بیش از ۱۴ هزار فقره جریمه به‌دلیل پوشاندن پلاک صادر شده که مبلغ هر یک ۷۰۰ هزار تومان بوده است.» سرهنگ فیروز کشیر با اشاره به آمار تخلفات مربوط به پلاک موتورسیکلت‌سواران در فروردین ۱۴۰۴ اظهار داشت: «در نخستین ماه از سال جاری، مجموع اعمال قانون و برخورد با تخلفات موتورسواران به‌بیش از ۲۷۰ هزار مورد رسیده است.» وی در ادامه گفت: «پلیس در چهارچوب قانون و در قالب طرح ۱۰، با شدت و قاطعیت با این تخلفات برخورد خواهد کرد.» سرهنگ کشیر با اشاره به تخلفات پوشش پلاک افزود: «تنها در فروردین‌ماه سال جاری، بیش از ۱۴ هزار فقره جریمه به‌دلیل پوشاندن پلاک صادر شده که هر کدام مشمول جریمه ۷۰۰ هزار تومانی بوده‌اند.» وی همچنین خاطر نشان کرد ۴۶ درصد از تصادفات فونی تهران مربوط به موتورسیکلت‌سواران است و در بیش از ۸۰ درصد از



این تصادفات، عدم استفاده از کلاه ایمنی و ضربه به‌سر، نقش پررنگی در مصدومیت و فوت راکبان موتورسیکلت داشته است. بر همین اساس، در فروردین امسال بیش از ۱۲۶ هزار فقره جریمه به‌دلیل نداشتن کلاه ایمنی ثبت و اعمال قانون شده‌اند. معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ در ادامه گفت: «در خصوص حرکت غیرمجاز موتورسواران در خطوط ویژه و حرکت در تونل‌ها، بیش از ۱۹ هزار فقره جریمه و اعمال قانون در فروردین‌ماه صورت گرفته است.»

خبر

News

پمپ‌بنزین کوچک‌مقیاس در فرحزاد افتتاح شد



دارد و ما در شهرداری آمادگی همکاری با سرمایه‌گذاران را در این حوزه داریم. امیدواریم با افتتاح‌های امروز شاهد حضور گسترده‌تر بخش خصوصی در پروژه‌های شهری باشیم.» نوید خدایه‌باف، مدیرعامل سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی نیز گفت: «امروز شاهد افتتاح یکی از پروژه‌های مشارکتی شهرداری با بخش خصوصی هستیم. همچنین منطقه ۲ یکی از مناطقی است که پتانسیل سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری را دارد.»



همشهری آنلاین: نخستین پمپ‌بنزین کوچک‌مقیاس سال ۱۴۰۴ در منطقه ۲ تهران با حضور معاون امور مناطق شهرداری تهران افتتاح شد. این پمپ‌بنزین کوچک‌مقیاس بعد از ورودی فرحزاد با سرمایه ۷۰ میلیارد تومان و با مشارکت بخش خصوصی ساخته شده است. لطف‌الله فروزنده در حاشیه آیین افتتاحیه و بهره‌برداری از پروژه‌های شهری منطقه ۲ اظهار کرد: «سرمایه‌گذاری و تولید به‌معنای راهبردی و مهم شهرداری تهران در این دوره مطرح است.» وی افزود: بسترها و ظرفیت‌هایی در شهر داریم که می‌توان بر اساس آن‌ها، خدمات را به شهروندان افزایش داد. از جمله این ظرفیت‌ها پمپ‌بنزین است. بنابراین پمپ‌بنزین بزرگراه یادگار را به‌صورت مشارکتی با حدود ۷۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به بهره‌برداری رساندیم و در سایر بخش‌ها نیز به دنبال جذب سرمایه‌گذار هستیم.» فروزنده ادامه داد: «منطقه ۲ ظرفیت‌های خوبی برای سرمایه‌گذاری در بحث گردشگری



Autoworld.ir

چهارشنبه ۱۰ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۱۵

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: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبورد

Billboard

DATA AND MEASUREMENT

Audi drives awareness for electric vehicles among 15M unique users



تمرکز آئودی بر ۱۵ میلیون کاربر خودرو برقی

«ایتالیایی‌ها همواره به دلیل ماشین‌باز بودنشان مشهور هستند؛ اما استقبال آن‌ها از خودروهای برقی به دلیل گرانی بابت قیمت بالا، زمان شارژ طولانی و کمبود ایستگاه‌های شارژ، چندان قابل توجه نبوده است. بر این اساس چالش آئودی ایجاد کمپینی بود که قلب ایتالیا را تسخیر کند و به آن‌ها کمک کند عاشق محصولات برقی این کمپانی شوند. این کمپین دو هدف دارد: نخست آگاهی مخاطبان از کیفیت بالای خودروهای برقی آئودی و دیگری ورود آن‌ها به وبسایت این کمپانی برای خرید محصول برقی است. این مهم سبب افزایش ۲۱ درصدی نرخ کلیک یا CTR این خودرو ساز شد.

حرف آخر

Test Word

امید محمدی

روزنامه نگار



اهمیت بخش تحقیق و توسعه در خودروسازی

«مهم‌ترین رویداد صنعت خودرو طی یک هفته اخیر اتوشوی شانگهای ۲۰۲۵ بود. اعتبار این نمایشگاه بین‌المللی خودرو به حدی است که این روزها نشریات و رسانه‌های خودرویی در سطح جهان و همین‌طور کشورمان، با هدف جلب رضایت حداکثری مخاطبان‌شان، گزارش‌های متعدد و مفصلی از آن را چاپ و منتشر کرده‌اند. در عین حال مطابق با گزارش‌های ارسالی، خودروسازان چینی حاضر در این دور از نمایشگاه، بالاترین سطح فناوری نوین به کار گرفته‌شده در صنعت خودرو را به نمایش گذاشتند که از آن جمله می‌توان به مدل‌های کانسپتی اشاره کرد که توسط این دسته از خودروسازان طراحی و تولید شده‌اند.

در همین راستا می‌توان به تمرکز خودروسازان چینی بر بخش تحقیق و توسعه یا همان R&D اشاره کرد که با هدف ارتقای کمی و کیفی تولید، تاکنون سرمایه‌چشمگیری صرف آن شده است. در همین زمینه می‌توان از بی‌وای‌دی یاد کرد که در بخش تحقیق و توسعه خود در زمینه مرتبط با فناوری راندگی هوشمند و هوش مصنوعی، از تیم ۵ هزار نفری مهندسان سود می‌برد. همچنین این خودروساز در این زمینه حدود ۱۰۰ میلیارد یوان (معادل ۱۳،۷ میلیارد دلار) سرمایه‌گذاری کرده است. این مورد سبب شده است شاهد رونمایی از محصولات جدید و تکنولوژی‌های های-تک از سوی این کمپانی در اتوشوی شانگهای ۲۰۲۵ باشیم. با این وجود همچنان خودروسازی کشور در بخش تحقیق و توسعه از کارنامه درخشانی برخوردار نیست. بنابراین ضروری به نظر می‌رسد که در صنعت خودرو داخلی نیز به این بخش اهمیت بیشتری داده شود تا در آینده شاهد طراحی و تولید محصولات با کیفیتی که قادر به رقابت با نمونه‌های خارجی باشند از سوی خودروسازان کشورمان باشیم.

قیمت خودروهای داخلی و موتتاژی دیروز در بازار کاهشی شد



فونیکس تیگو ۷ پرو مکس:
۱۷ میلیون تومان کاهش در بازار
و ارزش نهایی ۲ میلیارد و ۴۲۳
میلیون تومان



شاهین اتوماتیک پلاس:
۷ میلیون تومان کاهش در بازار
و ارزش نهایی یک میلیارد و ۲۱۵
میلیون تومان



پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما:
۶ میلیون تومان کاهش در بازار و
ارزش نهایی ۹۰۱ میلیون تومان



قیمت دنا پلاس توربو اتوماتیک
آپشنال: ۱۳ میلیون تومان کاهش
در بازار و ارزش نهایی یک میلیارد
و ۱۵۷ میلیون تومان

XTRIM

BORN FOR MORE

VX به راحتی یک پرواز اختصاصی

