



کارشناسان هشدار می‌دهند:
بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان
تهدیدی جدی برای صنعت خودرو

صفحه ۳



برندهای جذاب در
نمایشگاه خودرو شیراز

صفحه ۱۰



استارت
Start

نهاد علی‌بیگ زاده
روزنامه‌نگار

وضعیت بحرانی
صنعت و بازار خودرو

در شرایط کنونی، بازار خودرو ایران با چالش‌های جدی دست‌وپنجه‌نرم می‌کند و بی‌توجهی به این مساله می‌تواند به فروپاشی این صنعت حیاتی...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

«فولکس‌واگن» به دنبال پیشرفت در حوزه برقی‌ها است

ارتقای جایگاه خانواده «ID»

صفحه ۶

رشد بهای ۲۵ درصدی
خودروهای داخلی در کارخانه

صفحه ۱۰

انحراف مسیر خصوصی‌سازی
صنعت خودرو با نرخ دستوری

صفحه ۴

تارا اتومات ۷۴ در بازار آزاد

۳۶ میلیون تومان گران شد

رکود چشمگیر در بازار خودرو!

صفحه ۷

با صدور حکمی از سوی دیوان عدالت اداری:
ضوابط قیمت‌گذاری
دستوری خودرو باطل شد

دیوان عدالت اداری با صدور حکمی، ضوابط مربوط به قیمت‌گذاری دستوری خودرو را که توسط وزارت صنعت...

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

خودروهایی که با چند
کلیک بیمه می‌شوند!

دگرگونی در صنعت بیمه خودرو در ایران با ورود شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌های نوآور...

صفحه ۲

هشدار استفاده از لوازم اجاره‌ای خودرو
برای قبولی در آزمون معاینه‌فنی

بهترین راهکار برای حل
مشکل کاتالیزورهای
اجاره‌ای چیست؟

صفحه ۱۵



در گفت‌وگوی «دنیای خودرو»
با مدیرعامل شرکت مطرح شد:

۴۰ سال اعتماد بازار
قطعات خودرو ایران
به «نصیر لوازم»

صفحه ۱۲



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

HOVIK NISSAN

پرشیا خودرو هویک بزرگترین نمایندگی فروش نisan ترا در کشور

شرایط ویژه هویک برای خریداران ترا:

- ارسال رایگان با خودروبر به شهرستان
- دوره سرویس رایگان طی یکسال
- ۲۰٪ تخفیف کاور و سرامیک بدنه
- امکان خرید غیر حضوری
- یکسال کارواش رایگان



HOVIK.IR

Persiakhodro_128

۰۲۱ ۸۸۲۱ ۰۰۲۴

۰۹۲۰ ۱۷۵ ۸۴۶۸

۰۹۰۰ ۷۷۷۷ ۱۸۷

۰۹۰۰ ۷۷۷۷ ۵۲۷

تهران، ونک، خیابان شیخ بهایی شمالی، ضلع شمال غربی میدان، خیابان اوستا، پلاک ۱۷



ممکن است در مسیرهای شهری کمی آزار دهنده باشد. مینی JCWE موفق به دریافت ۵ ستاره ایمنی از ANCAP شده و مجهز به طیف کاملی از فناوری های ایمنی فعال و غیرفعال است. مینی JCWE مدل ۲۰۲۵ با طراحی جسورانه، عملکرد قوی و فضای داخلی متفاوت، جایگاه خود را در بازار هاچ بک های اسپرت الکتریکی پیدا می کند؛ اما قیمت بالا، فضای محدود بار و صندلی عقب و برخی ناهماهنگی های دیجیتالی ممکن است برای برخی خریداران محدودکننده باشد. اگر طرفدار برند مینی هستید و به دنبال یک خودرو برقی متفاوت و هیجان انگیز می گردید، JCWE گزینه ای وسوسه برانگیز خواهد بود.

مینی کوپر JCWE جدید، نخستین نسخه تمام برقی از هاچ بک پر فروش مینس مینی با نشان جان کوپر ورکز است که حالا با ظاهری جذاب تر، توان بالا تر و امکانات گسترده تر نسبت به گذشته معرفی شده است. برخلاف نسخه بنزینی، مدل الکتریکی بر اساس پلت فرمی کاملاً جدید در چین و با همکاری گریت وال چین ساخته می شود. در حالت «Go-Kart»، شتاب و پاسخ گویی خودرو بسیار جذاب است. درایو مدهای متعدد و سیستم افزایش قدرت لحظه ای (Boost) حس یک خودرو اسپرت واقعی را منتقل می کند. هندلینگ دقیق و فرمان دهی سریع، از ویژگی های بارز این خودرو هستند؛ اما سیستم تعلیق نسبتاً سفت



تلاش «مینی» برای ظاهر اسپرت کوپرهای برقی

وضعیت بحرانی صنعت و بازار خودرو

و صنایع وابسته به آن می شود. در این میان، بازار در انتظار واردات خودروهای دست دوم است و این مساله نیز به لحاظ روانی بهر کد

انتظاری در بازار خودرو دامن می زند. براین اساس بسیاری از متقاضیان منتظر هستند تا با ورود خودروهای دست دوم، قیمت ها کاهش یابد و شرایط بهتری برای خرید فراهم شود.

این انتظار، خود به یک عامل رکود تبدیل شده و به عدم تحرک بازار دامن می زند. درحالی که برخی ممکن است واردات مدل های کارکرده را، راه حلی برای کاهش قیمت ها بدانند، اما باید توجه داشت که این موضوع نیز مشکلات خاص خود را دارد. واردات خودروهای دست دوم می تواند به افزایش رقابت در بازار منجر شود؛ اما در عین حال ممکن است در چنین شرایطی کیفیت و استاندارد خودروهای وارداتی آن چنان که باید مد نظر قرار نگیرد.

بر این اساس صنعت خودرو پیش از هر زمان دیگری نیازمند سیاست گذاری های دقیق و شفاف است. دولت و نهادهای مربوطه باید با اتخاذ تصمیمات منطقی و کارآمد، به ساماندهی این بازار کمک کنند. این شامل ایجاد قوانین و مقرراتی است که در کنار حمایت از تولیدکنندگان داخلی، پاسخگوی نیاز مصرف کنندگان باشد. تنها در این صورت می توان امید داشت که صنعت خودرو کشور از بحران کنونی خارج شود و به سمت رونق و شکوفایی پیش برود.

در نهایت باید به این نکته توجه داشت که آینده صنعت خودرو ایران در دستان سیاست گزاران و به طور کلی فعالان این صنعت است. اگر این بحران به درستی مدیریت نشود، عواقب آن نه تنها صنعت خودرو، بلکه کل اقتصاد کشور را به شدت تحت تاثیر قرار خواهد داد.

بنابراین ضروری است که همه ذینفعان دوشادوش یکدیگر برای نجات این صنعت تلاش کنند. این تلاش ها باید به گونه ای باشد که در کنار حل مشکلات کنونی، زمینه ساز رشد و توسعه پایدار در آینده باشد. در غیر این صورت، صنعت خودرو ایران با چالش های جدی تری روبه رو خواهد شد که ممکن است به تدریج به نابودی آن منجر شود

در شرایط کنونی، بازار خودرو ایران با چالش های جدی دست و پنجه نرم می کند و بی توجهی به این مساله می تواند به فروپاشی این صنعت حیاتی منجر شود. کارشناسان بر این باورند که نوسانات قیمتی و بی اعتمادی مصرف کنندگان، زنگ خطر را برای فعالان این حوزه به صدا

درآورده است. این بحران نه تنها به تولیدکنندگان آسیب می زند، بلکه به کل اقتصاد کشور نیز لطمه وارد می کند.

نوسانات قیمتی در بازار خودرو به قدری شدید شده است که هر روز شاهد تغییرات غیرقابل پیش بینی در قیمت ها هستیم. این وضعیت نه تنها تولیدکنندگان را تحت فشار قرار می دهد، بلکه به خودی خود سبب سردرگمی مصرف کنندگان می شود. بسیاری از خریداران به دلیل عدم شفافیت در قیمت گذاری و سیاست های ناپایدار، از خرید خودرو منصرف شده اند.

این امر به کاهش تقاضا و در نتیجه افزایش رکود منجر شده است. تولیدکنندگان نیز در این شرایط با مشکلاتی نظیر افزایش هزینه های تولید، کمبود قطعات و عدم دسترسی به فناوری های جدید روبه رو هستند.

از سوی دیگر، دلالتان و واسطه ها با سوءاستفاده از این شرایط، به افزایش قیمت ها دامن می زنند و این موضوع بی اعتمادی مصرف کنندگان به بازار خودرو را به همراه دارد. بسیاری از مردم به این نتیجه رسیده اند که خرید خودرو در این شرایط ریسک بزرگی است و به همین دلیل، بازار خودرو به یک بازار راكد تبدیل شده است. این رکود نه تنها به تولیدکنندگان آسیب می زند، بلکه فرصت های شغلی را نیز از بین می برد و موجب افزایش بیکاری در صنعت خودرو



نهاد علی بیگ زاده
روزنامه نگار

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛ خودروهایی که با چند کلیک بیمه می شوند!

وی گفت: «تحول دیگر در حوزه ارزیابی و پرداخت خسارت است. بسیاری از پلت فرم های دیجیتال بیمه ای اکنون این امکان را فراهم کرده اند که کاربر، با گرفتن چند عکس از محل حادثه و بارگذاری آن ها در اپلیکیشن، فرآیند ثبت پرونده خسارت را آغاز کند. هوش مصنوعی با تحلیل این تصاویر، نوع خسارت را شناسایی و در موارد ساده، برآورد و حتی پرداخت را به صورت کاملاً غیرحضورى و در کمتر از دو روز انجام می دهد.»

کاتوزیان توضیح داد: «زمان بررسی خسارت در برخی موارد از چند روز به زیر ۴۸ ساعت کاهش یافته است.»

وی گفت: «نکته قابل توجه این که این تحولات صرفاً فنی و فناوری محور نیستند. استارت آپ ها با رویکردی تازه وارد صنعت شده اند؛ رویکردی که به جای رقابت با شرکت های بزرگ، بر همکاری و تکمیل زنجیره خدمات بیمه ای تمرکز دارد. بسیاری از آن ها به عنوان بازوی فناوری شرکت های سنتی فعالیت می کنند و همین باعث تغییر تدریجی نگاه سنتی به اکوسیستم استارت آپی شده است.»

او افزود: «در این میان، بیمه مرکزی نیز با گشودن فضای قانونی برای نوآوری، نقش مهمی در این تحول ایفا کرده است. تسهیل دسترسی به API داده های بیمه ای، توسعه سامانه هایی مانند «سنباب» و تشویق شرکت ها به دیجیتالی سازی، زیرساخت های لازم برای جهش فناورانه در این صنعت را فراهم کرده اند.» کاتوزیان تأکید کرد: «هنوز به مقررات گذاری مشخص در حوزه هایی مانند استفاده از هوش مصنوعی در نرخ گذاری و ارزیابی خسارت به شدت نیازمندیم.»

او در پایان گفت: «آینده صنعت بیمه خودرو وابسته به نوآوری، داده محوری و تعامل در لحظه با مشتری است.» به باور او، مشتری فردا فقط به دنبال دریافت خسارت در روز حادثه نیست، بلکه می خواهد بیمه نامه اش با سبک زندگی رانندگی اش در ارتباط باشد؛ بیمه ای هوشمند که رفتار رانندگی او را تحلیل، خطرات را پیش بینی و به او برای ایمنی بیشتر کمک کند.



مهتری در خوش

m.darakhosh@autoworld.ir

«دگرگونی در صنعت بیمه خودرو در ایران با ورود شرکت های دانش بنیان و استارت آپ های نوآور به این عرصه، بیش از پیش شتاب گرفته است. این تحول صرفاً به بهینه سازی چند فرآیند محدود نمی شود، بلکه در حال بازتعریف کلی تجربه بیمه گری، از مرحله صدور بیمه نامه تا پرداخت خسارت هستیم. سال ها بود که بیمه خودرو در ایران با چالش هایی مانند کاغذبازی های فرسایشی، تأخیر در پرداخت خسارت و نارضایتی گسترده مشتریان مواجه بود. اما ظهور استارت آپ های حوزه فناوری بیمه و استفاده از فناوری هایی مانند سامانه های فروش آنلاین، الگوریتم های تحلیل ریسک، هوش مصنوعی و پردازش تصویر، این صنعت سنتی را وارد فاز جدیدی کرده است. اعظم کاتوزیان، کارشناس صنعت بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «دوران ایستادن در صف، پر کردن فرم های کاغذی و دریافت خدمات غیرشفاف گذشته است. مشتری امروز به دنبال خدماتی سریع، شفاف و شخصی سازی شده است؛ خدماتی که به کمک فناوری در دسترس قرار گرفته اند.»

وی افزود: «یکی از مهم ترین تحولات رخ داده، اتصال پلت فرم های بیمه ای به سامانه های مرکزی و نهادهای نظارتی است. این اتصال، امکان استعلام لحظه ای اطلاعات خودرو، سوابق خسارت و وضعیت بیمه نامه را فراهم کرده و به شرکت ها اجازه می دهد نرخ گذاری دقیق تر و متصفانه تری انجام دهند.» او در ادامه تصریح کرد: «این شفاف سازی نقش مهمی در کاهش تقلب های بیمه ای داشته است؛ مشکلی که سال ها صنعت بیمه را با زیان های انباشته مواجه کرده بود.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



رودستر ۸۰۰ کیلویی
از اسپانیا

❖ ربولت R یک خودرو مخصوص پیست اسپانیایی است که بال عقب فعال، بدنه تمام کربن و قابلیت شارژ ۸۰ درصدی در پنج دقیقه دارد. در اوایل سال ۲۰۲۱، شرکت اسپانیایی بالتازار از رودستر سبک‌وزن ۵۰۰ اسب‌بخار خود با نام ربولت (Revolt) رونمایی کرد. اگر چه تحویل این خودرو ابتدا برای سال ۲۰۲۲ برنامه‌ریزی شده بود، اما اکنون در مرحله‌نهایی برای عرضه در سال ۲۰۲۶ قرار دارد. برای ایجاد هیجان بیشتر پیش از عرضه این خودرو، بالتازار نسخه مخصوص پیست آن را هم با نام ربولت R معرفی کرده است. این نسخه با آیرودینامیک پیشرفته شامل باله عقب فعال عظیم،

دماغه اختصاصی، رکاب‌های جانبی جدید و دیفیوزر بزرگ طراحی شده است. زیر بدنه، یک شاسی فولادی مطابق با استانداردهای فیافا قرار دارد که با پانل‌های بدنه تمام‌کربنی پوشیده شده است. این خودرو همچنین مجهز به یک صندلی مسابقه‌ای کربنی، رینگ‌های منیزیمی با لاستیک‌های اسلیک و سیستم تعلیق پوشراد با قطعات کربنی، گولار و آلومینیوم هوافضایی است. وزن کل خودرو تنها ۸۰۰ کیلوگرم است که آن را به یکی از سبک‌ترین خودروهای پیست تبدیل می‌کند. قیمت ربولت R هنوز اعلام نشده؛ اما انتظار می‌رود حدود ۴۵۰ هزار یورو باشد.

کارشناسان هشدار می‌دهند؛

بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان، تهدیدی جدی برای صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

❖ بازار خودرو کشورمان طی سال‌های اخیر با مشکلات پیچیده‌ای مواجه شده است که نوسانات شدید قیمتی و آشفتگی در عرضه از مهم‌ترین آن‌ها به‌شمار می‌روند. یکی از دلایل اصلی این وضعیت، تأخیر وزارت صنعت، معدن و تجارت در اعلام قیمت‌های رسمی جدید است که موجب سردرگمی فعالان بازار شده است. قیمت‌گذاری خودرو باید بر اساس داده‌های دقیق از هزینه تولید، شرایط بازار و قدرت خرید مردم انجام شود تا تعادل بین عرضه و تقاضا حفظ شود. اما تأخیر در اعلام قیمت‌ها سبب شده است شرکت‌های خودروسازی به‌صورت غیر رسمی و بدون هماهنگی، قیمت‌های جدید را اعلام کنند و این امر به پیچیدگی بیشتر و بی‌ثباتی بازار دامن زده است. تأخیر در اعلام قیمت‌ها نه تنها برای تولیدکنندگان مشکل‌ساز شده، بلکه مصرف‌کنندگان واقعی نیز دچار سردرگمی و نارضایتی شده‌اند. در شرایطی که قیمت‌ها به‌طور رسمی اعلام نشود، بسیاری از فروشندگان و واسطه‌ها به ایجاد بازار غیر رسمی و افزایش قیمت‌های کاذب روی می‌آورند. این نوسانات غیر قابل پیش‌بینی، برنامه‌ریزی برای خرید و فروش را دشوار کرده و به افزایش فعالیت دلالان و واسطه‌ها دامن زده است. علاوه بر این، فشارهای اقتصادی خارجی مانند تحریم‌ها، افزایش نرخ ارز و تورم فزاینده، هزینه‌های تولید خودرو را به شدت افزایش داده است. مواد اولیه و قطعات وارداتی به‌قیمت‌های بسیار بالاتری خریداری می‌شوند و این مساله هزینه نهایی تولید خودرو را بالا برده و باعث شده است شرکت‌های خودروسازی توان مقابله با این فشارها را نداشته باشند. در چنین شرایطی، وزارت صنعت با تأخیر در اعلام قیمت‌های متناسب، عملاً موجب افزایش ضرر تولیدکنندگان شده است و این وضعیت به نفع بازار و مصرف‌کننده نیست. عدم هماهنگی میان نهادهای متولی بازار خودرو مانند وزارت

صمت، شورای رقابت و مدیریت شرکت‌های خودروسازی، مشکل دیگری است که وضعیت بازار را بغرنج‌تر کرده است. وقتی هر یک از این ارکان به‌صورت مستقل و بدون همکاری موثر عمل کنند، تصمیمات متضاد گرفته می‌شود که منجر به سردرگمی فعالان بازار و ناپایداری قیمت‌ها می‌شود. به‌باور کارشناسان، لازم است ساختاری منسجم و هماهنگ شکل گیرد که وظایف و مسئولیت‌ها را به‌طور شفاف مشخص کرده و با همکاری نزدیک بتواند تصمیمات موثر و به‌موقع اتخاذ کند. در همین راستا سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی شورای رقابت در پاسخ به این سوال که آیا از نظر شورای رقابت، عرضه محصولات ایران خودرو در بورس کالا قانونی است؟ گفت: «خیر؛ مصوبه ۵۴۳ کماکان جاری است و تا شورا تصمیم جدیدی نگرفته، تصمیم قبلی جاری خواهد بود.» وی در ادامه تصریح کرد: «به‌صراحت در مصوبه ۵۴۳ و اصلاحات بعدی آن، فرآیند کارشناسی و کشف قیمت و ابلاغ قیمت آمده است و عدول از آن مسلماً تخلف محسوب می‌شود. همان‌طور که آقای فرحیدزاده اشاره کردند، آن فرآیند باید طی شود و توسط تنظیم‌گر فنی که وزارت صمت است، این قیمت‌ها به خودروسازها ابلاغ شود. البته در خصوص رفتار تنظیم‌گر فنی نکاتی وجود دارد؛ شورا هم راجعه به این قضیه نکات و انتقادهای پیشنهادهایی دارد.»

❖ حسین فرحیدزاده، معاون وزیر صمت و رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در قانون به فرآیند کشف قیمت محصولات خودروسازان

کیفیت زندگی مردم دارد.» وی با اشاره به تأثیر صنعت خودرو بر رشد اقتصاد ملی نیز، اضافه کرد: «خودروسازی نه فقط در ایران، بلکه در سراسر جهان، یکی از پیشران‌های توسعه اقتصادی است و نمی‌توان نقش آن را در سرنوشت و پیشرفت کشورها نادیده گرفت. کشورهایی که به صنعت خودرو بها داده‌اند، امروز در شاخص‌های رشد اقتصادی و رقابت جهانی جایگاه بر جسته‌ای دارند.»

❖ الزام رعایت استانداردهای زیست‌محیطی در صنعت خودرو

استاندارد فارس با تمرکز بر موضوعات زیست‌محیطی و مسئولیت اجتماعی صنعت خودرو ادامه داد: «یکی از مهم‌ترین ملاحظات که باید در تولید خودرو به آن توجه ویژه داشته باشیم، سازگاری محصولات با محیط زیست است. خودرو نباید به طبیعت آسیب جدی وارد کند؛ بلکه باید برند ایرانی مبتنی بر استفاده از فناوری‌های جدید و استانداردهای زیست‌محیطی جهانی باشد. استفاده از تکنولوژی‌های نوین نه تنها منجر به ارتقای کیفیت و کاهش آلاینده‌ها می‌شود، بلکه رقابت‌پذیری شرکت‌های خودروسازی ما در بازارهای جهانی را نیز تقویت می‌کند.» وی تأکید کرد: «امروزه صنعت خودروی کشور باید با رویکرد ارتقای کیفیت، کاهش آلایندگی و افزایش ایمنی برای مصرف‌کننده گام بردارد. کیفیت خودرو، یکی از مهم‌ترین معیارهایی است که

در سطح جهان مورد توجه قرار گرفته و افزایش آن باید به صورت مستمر پیگیری شود. وقتی سرعت تولید و فناوری بالا می‌رود، لازم است ایمنی نیز متناسب با آن ارتقا پیدا کند تا جان و سلامت مصرف‌کننده نیز تضمین شود.»

امیری درباره تصادفات جاده‌ای و نقش کیفیت خودرو در کاهش این حوادث خاطر نشان کرد: «تصادفات، عمدتاً ناشی از عوامل مادی و فنی هستند که قابل پیشگیری‌اند. اگر بتوانیم با برنامه‌ریزی صحیح و فناوری روز، ایمنی خودروها را افزایش دهیم، قطعاً می‌توانیم آمار حوادث جاده‌ای را کاهش دهیم و آسیب‌های جانی و مالی را به حداقل برسانیم.»

❖ ضرورت افزایش ارتباط صنعت با مراکز علمی استاندارد فارس همچنین بر لزوم همکاری بیشتر صنعت خودرو با دانشگاه‌ها و مراکز علمی و پژوهشی تأکید کرد و گفت: «دانشگاه‌ها ظرفیتی بی‌نظیر در ارتقای فناوری‌های جدید و بومی‌سازی دانش دارند. چندی پیش با برخی از دانشگاه‌های شیراز جلساتی داشتیم و شاهد بودم که دانشجویان توانسته‌اند محصولاتی تولید کنند که در سطح بین‌المللی قابل رقابت است. این همکاری‌ها باید تقویت شود تا صنعت خودرو در کشور ما به جایگاه واقعی خود برسد.»

امیری یادآور شد: «امروزه، بهره‌برداری مطلوب از نیروی انسانی، فناوری‌های نوآورانه و رعایت استانداردهای زیست‌محیطی می‌تواند مزیت رقابتی صنایع خودروسازی کشورمان را افزایش دهد. لازم است که تولیدکنندگان به سمت کاهش مصرف سوخت فسیلی و بهره‌گیری از انرژی‌های پاک حرکت کنند.» این مقام استانی ضمن ابراز امیدواری نسبت به آینده صنعت خودرو ایران، تصریح کرد: «با پیروی از اصول علمی، استفاده از ظرفیت دانشگاه‌ها و ارتقای کیفیت و ایمنی محصولات، می‌توانیم امیدوار باشیم که صنعت خودرو ایران نه تنها پاسخگوی نیاز داخلی باشد، بلکه در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی نیز ضروری فعال و مؤثر داشته باشد.»

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر



فونیکس





ایمنی، نهایت تمایز

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



جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



مرکز تماس خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fornix.nev



هیوندای i20 N مدل ۲۰۲۵ با به‌روزرسانی‌های ظاهری ظریف اما هوشمندانه، جذاب‌تر از همیشه شده است. جلوپنجره جدید با الگوی متفاوت و روکش مشکی مات در کنار نشان‌های مشکی، ظاهری جسور و خشن به‌خودرو بخشیده است. رینگ‌های ۱۸ اینچی جدید با طراحی دو رنگ مشکی و نقره‌ای نیز نه تنها زیبا هستند، بلکه به بهبود آپرودینامیک کمک می‌کنند. این تغییرات، اگرچه جزئی، به i20 N هویت تازه‌ای می‌بخشند و آن را از مدل قبلی متمایز می‌کنند. در داخل کابین، هیوندای روی فناوری و راحتی تمرکز کرده است. امکان به‌روزرسانی نرم‌افزار از راه دور و نورپردازی داخلی LED، تجربه کاربری را مدرن‌تر کرده‌اند.

هاچ‌بک‌های کوچک داغ همیشه جایگاه ویژه‌ای در قلب عاشقان خودرو داشته‌اند. این خودروها با قیمت مناسب، چابکی مثال‌زدنی و توانایی‌های فرا‌تر از انتظار، لذت رانندگی را در ابعادی جمع‌وجور ارائه می‌دهند. مدل‌هایی مانند فورد فی‌بستا ST و رنو کلیو نسل سوم به‌عنوان اسطوره‌های این کلاس شناخته می‌شوند. حالا هیوندای i20 N با ترکیبی از عملکرد، شخصیت و ارزش خرید، به این جمع افسانه‌ای پیوسته است. در بازاری مانند استرالیا، جایی که رقابایی مانند فی‌بستا ST و کلیو RS دیگر حضور ندارند، i20 N عملاً بی‌رقیب است و حتی در مقایسه با i30 N از همین برند، حرف‌های زیادی برای گفتن دارد.



نشان «N» روی کوچک‌ترین هاچ‌بک «هیوندای»

قیمت‌گذاری دستوری؛ مصداق عینی نابرابری در اقتصاد است

انحراف مسیر خصوصی‌سازی صنعت خودرو با نرخ دستوری

صنایع دولتی زیر سایه اقتصاد دستوری محصولات را با نرخ دستوری روانه بازار کردند و از پارانهای دولتی بهره‌مند شدند و بخش خصوصی در این میان توان رقابت را از دست داد و از گردونه رقابت خارج شد



فهیمة اکبری صحت

f.akbari.sehat@autoworld.ir

«سال‌هاست اقتصاد ایران با معضل بزرگی به‌نام قیمت‌گذاری دستوری دست و پنجه نرم می‌کند که این بحران علاوه بر بستن دست و پای تولیدکنندگان، منجر به برهم خوردن تعادل بازار و سودجویی عده‌ای خاص شده است. در حالی که طبق نرخ دستوری، قیمت خودرو با دلار ۴۰ هزار تومان تعیین می‌شود و دلار در بازار آزاد بیش از ۸۰ هزار تومان و در مرکز مبادله بیش از ۶۹ هزار تومان است، صنعت خودرو توانی برای بازبایی و حرکت رو به جلو ندارد و همین موضوع واکنش جدی قائم‌مقام گروه خودروسازی ایران خودرو نسبت به تداوم قیمت‌گذاری دستوری را به‌همراه داشت. در حالی که خصوصی‌سازی صنعت خودرو این نوید را می‌داد که خودرو از یک کالای سرمایه‌ای به یک کالای مصرفی تبدیل خواهد شد و سهم سودجویان روز به‌روز کاهش خواهد یافت، اما تداوم قیمت‌گذاری دستوری و دخالت مستقیم دولت در صنعت خودرو بارقه‌های امید را در دل خاموش می‌کند. حسین راغفر، استاد اقتصاد دانشگاه الزهراء معتقد است قیمت‌گذاری دستوری مصداق عینی نابرابری‌ها در اقتصاد ایران است و تداوم آن در صنعت خودرو منجر به کاهش توان بخش خصوصی و انحراف مسیر خصوصی‌سازی صنعت خودرو خواهد شد. در ادامه مشروح صحبت‌های وی را بخوانید.

صنعت خودرو با وجود خصوصی‌سازی همچنان بر پایه قیمت دستوری محصولات خود را به بازار عرضه می‌کند. همین موضوع سبب شده است میان هزینه‌های تمام‌شده تولید و قیمت محصول اختلاف جدی به‌وجود آید که نتیجه‌ای جز زیان انباشته برای خودروسازان ندارد. چرا همچنان دولت بر تداوم قیمت‌گذاری دستوری پافشاری می‌کند؟

در وهله نخست باید بگویم که قیمت‌گذاری دستوری در اقتصاد ایران فقط یک شعار است. شعاری که فقط پایه‌های تولید را نشانه گرفته و به‌صورت مستقیم تولیدکننده‌ای را زمین‌گیر می‌کند. با نگاهی به تاریخچه اقتصاد دستوری درمی‌یابیم که از زمان جنگ تاکنون هر زمان که قیمت دستوری برای یک کالا تعیین شده، نه تنها بازار به سمت آرامش نرفته، بلکه یک محصول از کالایی مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است. تداوم روند کنونی هم نتیجه‌ای جز چپاول اموال، انرژی و منابع عمومی ندارد. عده‌ای سودجو بازار را در دست گرفته و مردم عادی هم روز به‌روز از دستیابی به امکانات بیشتر محروم می‌شوند. مافیای صنعت خودرو همان‌طور که سال‌ها با خصوصی‌سازی مخالفت کرده، همچنان در مسیر خصوصی‌سازی صنعت خودرو سنگ‌اندازی خواهد کرد.

یکی از مهم‌ترین نتایج قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو با وجود خصوصی‌سازی، کاهش انگیزه بخش خصوصی برای ادامه فعالیت است. با محدود کردن قیمت‌ها، ممکن است سودآوری تولیدکنندگان کاهش یابد و انگیزه آن‌ها برای بهبود کیفیت و افزایش تولید کاهش یابد. وقتی خصوصی‌سازی معنا پیدا می‌کند که محصول تولیدشده نسبت به قبل با کیفیت‌تر و مناسب‌تر در اختیار مشتریان قرار گیرد.

قیمت‌گذاری دستوری چه تأثیری روی سیستم عرضه و تقاضا دارد؟

قیمت‌گذاری دستوری باعث می‌شود تولیدکنندگان نتوانند

هزینه‌های تولید را پوشش دهند که منجر به کاهش عرضه خودرو در بازار و ایجاد صف‌های طولانی می‌شود. همین موضوع سبب تحریک سودجویان شده و به این ترتیب فضای دلالتی رونق می‌گیرد. در چند دوره برنامه‌هایی مانند ثبت‌نام خودرو به قیمت کارخانه و طرح‌های این‌چنینی نتیجه‌ای جز مانور سودجویان در بازار خودرو و کاهش سطح سوددهی صنعت خودرو نداشته است. عرضه و تقاضا باید با نیاز بازار هماهنگ باشد؛ نه این که بازار با قیمت دستوری، عرضه دستوری و حتی تولید دستوری تعیین تکلیف شود.

در صحبت‌های خود به‌حضور سودجویان در بازار اشاره داشتید؛ قیمت‌گذاری دستوری منجر به گسترش بازار سیاه هم می‌شود؟

عده‌ای تصور می‌کنند که به‌دلیل کمبود تولید بازار سیاه ایجاد می‌شود؛ در حالی که ریشه اصلی مشکل این جاست که بازار سیاه دقیقاً با دخالت مستقیم دولت در امور صنایع ایجاد می‌شود. وقتی صنعت را مجبور می‌کنند که محصولی را با قیمت دستوری در بازار عرضه کنند، تعادل در آمد و هزینه در سطح تولید برهم می‌خورد. همین موضوع تعادل عرضه و تقاضا را برهم می‌زند؛ این جاست که فرصت ویژه برای سودجویان فراهم شده و بازار سیاه به صورت گسترده شکل می‌گیرد. خودرو یکی از نیازهای مصرفی خانوار است که با وجود سیاست‌گذاری‌های اشتباه طی سال‌های اخیر به یک کالای مصرفی تبدیل شده و روند کنونی باعث شده تا بخش قابل توجهی از جمعیت کشور از زندگی عادی محروم شوند. حال این که به نام حمایت از تولید، مانع اصلی تولید شده‌اند و هر روز سهم بخش خصوصی از اقتصاد کشور با همین دخالت‌های مستقیم کمتر می‌شود و سهم دلالان و غارتگران بیشتر.

در ماه‌های اخیر روند خصوصی‌سازی صنعت خودرو شکل گرفته است؛ با این وجود همچنان قیمت محصولات از نرخ دستوری تبعیت می‌کند؛ این موضوع چه آسیب‌هایی بر روند خصوصی‌سازی دارد؟

پس از دوران جنگ، دوره طولانی نابرابری‌ها در اقتصاد کشور شکل گرفت. هر روز سهم بخش دولتی از اقتصاد کشور بزرگ‌تر و سهم بخش خصوصی کوچک‌تر شد. در این میان قیمت‌گذاری دستوری به‌دلیل غیر کارشناسی و غیر فنی بودن، مصداق عینی نابرابری در اقتصاد شد. تمامی صنایع دولتی زیر سایه اقتصاد دستوری محصولات را با نرخ دستوری روانه بازار کردند و از پارانهای دولتی بهره‌مند شدند و بخش خصوصی در این میان توان رقابت را از دست داد و از گردونه رقابت خارج شد. برای مثال وقتی ارز در بازار

آزاد بیش از ۸۲ هزار تومان است، صنایع دولتی همچنان ارز ۶۰ هزار تومانی دریافت می‌کنند و ارز ۸۲ هزار تومانی هم برای بخش خصوصی در دسترس نیست. این جاست که نابرابری نمود پیدا می‌کند. وقتی صحبت از خصوصی‌سازی خودرو سازان می‌شود، به این معناست که دیگر این صنعت بهره‌ای از پارانهای دولتی ندارد. بنابراین باید با الگوی بازار محصول تولید کرده و توزیع کند. حالا چطور می‌توان تمامی هزینه‌های محصول را با دلار ۸۲ هزار تومانی تأمین کرد و محصول را قیمت دلار ۴۰ هزار تومانی در بازار به‌فروش رساند. چطور این اختلاف قیمت جبران می‌شود؟ این اقدام دقیقاً مبارز با خصوصی‌سازی صنعت و توقف روند آزادسازی اقتصاد است. تصمیم‌ها و نقدهای مافیای در صنعت کشور و واکنش منفعلانه وزارت صمت و اقتصاد به این موضوعات باعث شده هر روز به‌شدت نابرابری‌ها در اقتصاد ایران اضافه شود. سال‌هاست که خودرو توسط شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌صورت دستوری قیمت‌گذاری می‌شود. این موضوع باعث شده که قیمت خودروهای داخلی پایین‌تر از قیمت بازار آزاد باشد و به‌ایجاد صف‌های طولانی برای خرید خودرو و اختلاف قیمت قابل توجه بین بازار رسمی و بازار آزاد منجر شود؛ آن‌جا که عموم جامعه به محصولات با قیمت پایین دسترسی ندارند، باز هم سهم سودجویان از بازار بیشتر می‌شود.

قیمت‌گذاری دستوری چطور بر تعادل بازار خودرو سایه می‌اندازد؟

قیمت‌های دستوری به سختی می‌توانند با تغییرات هزینه‌های تولید، نرخ ارز و سایر عوامل اقتصادی هماهنگ شوند که باعث ضرر مالی برای تولیدکنندگان و ناهماهنگی در بازار می‌شود. شکاف قیمتی بین بهای کارخانه و بازار آزاد، نتیجه مستقیم نرخ‌گذاری دستوری است. این تفاوت قیمتی زمینه‌ساز فعالیت دلالان و واسطه‌ها شده و موجب توزیع رانت‌های کلانی در بازار می‌شود. برای مثال، در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰، این شکاف قیمتی منجر به ایجاد رانت‌هایی به ارزش حدود ۱۱۰ تا ۱۲۰ هزار میلیارد تومان شد. زیان انباشته ۲ خودرو ساز بزرگ ۲۵۰ همت، بدهی جاری آن‌ها ۴۵۰ همت و بدهی کل معوق تعیین تکلیف‌نشده خودرو سازان دولتی و خصوصی به زنجیره تأمین ۴۵ همت است. این زیان‌ها ناشی از تفاوت قابل توجه بین هزینه‌های تولید و قیمت‌های فروش تعیین‌شده به‌صورت دستوری است. در حالی که هزینه‌های تولید با نرخ‌های جهانی محاسبه می‌شود، قیمت فروش خودرو در کارخانه به‌صورت دستوری تعیین می‌شود که این عدم توازن منجر به زیان‌دهی خودروسازان شده است.

پیگیری يك موضوع

Follow up



آرمان خالقی

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران

دیدگاه‌های وزیر پیشنهادی اقتصاد در رابطه با مسائل کلان خودرو

«مسعود پژشکیان، رئیس جمهوری ۱۱ خردادماه «سیدعلی مدنی‌زاده» را به‌عنوان وزیر پیشنهادی امور اقتصادی و دارایی به مجلس شورای اسلامی معرفی کرد و قرار است جلسه رأی اعتماد وی ۲۶ خردادماه برگزار شود. این انتخاب برای اهالی صنعت خودرو و قطعه‌سازی از اهمیت بسزایی برخوردار است. حال در این زمینه آرمان خالقی، دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران به بررسی این موضوع پرداخته است.

دیدگاه وزیر پیشنهادی در قبال مسائل کلان صنعت خودرو چیست؟

مدنی‌زاده به‌موارد مختلف از جمله خصوصی‌سازی، سیاست‌های ارز، آزادسازی قیمت‌ها، خروج از بنگاه‌داری و سایر موارد پرداخته که برای اجرا نیازمند همکاری و حمایت مجلس و دولت است. حذف قیمت‌گذاری دستوری و واگذاری‌ها به بخش خصوصی یکی از مهم‌ترین مسائل است که مورد توجه مدنی‌زاده قرار گرفته که نیازمند عزم جدی در این زمینه هستیم.

نسخه درمان وضعیت اقتصادی ایران چیست؟

درمان اقتصاد ما اکنون بحث اقتصاد رقابتی است. اگر وزیر آینده بتواند برای این مسیر ریل‌گذاری صحیح انجام دهد و برنامه‌های اصلاحی ارائه کند، به‌طور قطع موفق خواهد بود. در عین حال موضوع خصوصی‌سازی و اقتصاد رقابتی نیازمند مشارکت همه وزراست. بر این اساس دیگران نباید در این مسیر سنگ‌اندازی کنند؛ بلکه باید اجازه دهند تا وزیر اقتصاد برنامه‌های خود را پیاده‌سازی کند.

در حال حاضر مهم‌ترین مساله صنعت کشور چیست؟

یکی از مهم‌ترین مشکلات بخش صنعت، بحث اقتصاد دستوری است. بخش خصوصی به‌طور خاص گرفتار مداخله‌های دولتی شده است و باید در این زمینه نسخه درستی ارائه شود و شایسته است وزیر پیشنهادی در صورت تأیید از سوی مجلس در حوزه اقتصاد رقابتی با شجاعت پیش برود. مدنی‌زاده باید در مسیر اصلاح سیاست‌های ساختاری اقتصاد با شجاعت حرکت کرده و نباید منفعلانه در سیستم هضم شود؛ بلکه باید در مرحله اول از عدم بنگاه‌داری در وزارت اقتصاد و نهادهای زیرمجموعه شروع کند و تصدی‌گری‌ها را کم کرده و اجازه واگذاری به بخش خصوصی را بدهد

زاپاس

Spare Tire

واردات خودرو از محل ارز اشخاص در یک قدمی اجرا



می‌کنیم امکان تهاتر نیز ایجاد شود و از تهاتر هم به‌عنوان یک روش برای صادرکنندگان استفاده شود.» رئیس کل بانک مرکزی ادامه داد: «در رابطه با صنعت خودرو، یکی از مصوبات قانون بودجه این است که باید حداقل ۲ میلیارد دلار به‌واردات خودرو اختصاص پیدا کند و یک رویه جدید نیز برای واردات خودرو از محل ارز اشخاص

خارج از کشور با تشخیص منشأ ارز توسط بانک مرکزی صورت گیرد که آیین‌نامه این موضوع روز گذشته نهایی شد و به‌توافق دستگاه‌های دولتی رسید و احتمالاً فردا تصویب شود. این موضوع باعث می‌شود هم‌واردات خودرو تسهیل شود و هم بتوان خودروهایی را با تشخیص منشأ ارز اشخاص در خارج از کشور وارد کرد.»



فضای بار بیشتر برای بنر G کلاس «منصوری»

«جدیدترین پروژه تیونینگ منصوری با نام منصوری گرونوس پیکاپ اوو S معرفی شده که نسخه پیکاپ سفارشی از مرسدس G63 با تغییرات گسترده و طراحی نظامی است. منصوری با شهرت جهانی در ساخت خودروهای سفارشی و غیرمتعارف، خودرو جدیدی به نام گرونوس پیکاپ اوو S را معرفی کرده است. این خودرو که آخرین نسخه از سری گرونوس محسوب می‌شود، بر اساس مرسدس G63 ساخته شده و در نمایشگاه Top Marques موناکو به نمایش در آمد. این نسخه دودر با اتاق بار کوچک پشت کابین و ظرفیت تنها دو نفر، به صورت سفارشی طراحی شده

و با تغییرات چشمگیر، توجه‌ها را به خود جلب می‌کند. بدنه خودرو از فیبر کربن ساخته شده و شامل کاپوت، پانل‌های بدنه، کیت بدنه با سپرهای جدید جلو و عقب، فلپ‌های روی گلگیرها، رکاب‌های جانبی، کاپوت و دیفیوزر می‌شود. دی‌لایت‌های اضافی در جلو، یک جفت چراغ اضافی در عقب و نگهدارنده سفارشی برای چراغ‌های زاپاس از دیگر ویژگی‌های ظاهری هستند. روی سقف، دو اتصال در هر دو طرف قرار دارد که چراغ‌های اضافی را اضافه می‌کند. قاب آینه‌های جانبی و چراغ‌های روی گلگیرها دودی شده‌اند و اکثر قطعات جدید با فیبر کربن فورج کاری شده طراحی شده‌اند.

ویژه‌ها



وزارت صمت افزایش ۲۵ درصدی قیمت خودرو را تکذیب کرد



«مهرداد خسروی، مدیر کل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت در رابطه با موضوع افزایش ۲۵ درصدی قیمت محصولات ایران خودرو و سایپا که در فضای مجازی منتشر شده است، گفت: «این موضوع کذب است و هنوز در مورد تغییرات قیمت خودرو تصمیم نهایی اعمال نشده است.» مدیر کل دفتر صنایع خودرو با بیان این که هر گونه تغییرات قیمتی از سوی وزارت صمت اعلام خواهد شد، افزود: «تغییر قیمت خودرو هنوز در مرحله کارشناسی است.»

دیگه چه خبر؟



ورود کمیسیون صنایع مجلس به توقف واردات خودرو



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «کمیسیون به موضوع توقف ثبت سفارش واردات خودروهای خارجی ورود کرده و آن را به طور جدی پیگیری می‌کند.» رضا تقی‌پور افزود: «این که این روزها عرضه خودرو به هر دلیل متوقف شود، قطعاً خلاف قانون است و مجلس با این موضوع محکم و قاطع برخورد خواهد کرد. این مساله (کالایی تولید و در بازار موجود است، اما عرضه نمی‌شود) حتی می‌تواند از مصادیق احتکار محسوب شود.»

با صدور حکمی از سوی دیوان عدالت اداری؛

ضوابط قیمت گذاری دستوری خودرو باطل شد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«دیوان عدالت اداری با صدور حکمی، ضوابط مربوط به قیمت گذاری دستوری خودرو را که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان تدوین و اجرامی شد، ابطال کرد. این تصمیم در پی بررسی‌های حقوقی و شکایات مطروحه نسبت به فرآیند تعیین قیمت خودرو در کشور اتخاذ شده است. بر اساس مفاد رأی صادره از سوی هیأت عمومی دیوان عدالت اداری، کلیه ضوابط و مقرراتی که طی سال‌های گذشته به استناد اختیارات تفویض شده به وزیر بازرگانی وقت یا وزیر صنعت، معدن و تجارت برای تعیین قیمت خودرو و دیگر کالاهای تولید داخل صادر شده بود، از تاریخ تصویب آن‌ها فاقد وجاهت قانونی شناخته شده و باطل اعلام شده‌اند. در بخشی از این رأی به صورت مشخص به بند دوم صورت جلسه مجمع عمومی فوق العاده سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان در تاریخ بیست و یکم تیرماه سال ۱۳۸۲ اشاره شده است؛ صورت جلسه‌ای که بر اساس آن، تمامی اختیارات مجمع عمومی – به جز تعیین خط مشی، تغییر در سرمایه، تصویب بودجه و ترازنامه – به وزیر بازرگانی وقت تفویض شده بود. دیوان عدالت اداری این تفویض اختیار را خلاف قانون تشخیص داده و ابطال کرده است. همچنین ضوابط قیمت گذاری کالاهای تولید داخل که در تاریخ بیست و پنجم مردادماه سال ۱۳۸۹ توسط وزیر وقت بازرگانی و در تاریخ هشتم شهریورماه سال ۱۴۰۲ توسط وزیر صنعت، معدن و تجارت صادر شده بودند نیز از سوی دیوان



از درجه اعتبار ساقط اعلام شدند. در ادامه رأی، دیوان عدالت اداری تاکید کرده است که دستگاه‌های اجرایی موظف به رعایت کامل مفاد این دادنامه در مصوبات و فرآیندهای بعدی هستند. وزارت صمت و سازمان حمایت موظفند نسبت به اجرای کامل رأی و ابلاغ آن به واحدهای زیرمجموعه خود اقدام کرده و حداکثر ظرف مدت یک ماه از تاریخ ابلاغ، گزارش اقدامات انجام شده به همراه مستندات را به شعبه مربوطه ارسال کنند. دیوان همچنین هشدار داده است که در صورت عدم اجرای حکم، مفاد ماده یک‌صد و دوازدهم قانون دیوان عدالت اداری اعمال خواهد شد؛ ماده‌ای که امکان انفصال از خدمت مسئولان

متخلف، از جمله وزیر صمت را فراهم می‌سازد. این رأی می‌تواند نقطه عطفی در روند تعیین قیمت خودرو در کشور به شمار آید و زمینه را برای اصلاح ساختارهای ناکارآمد قیمت گذاری، افزایش شفافیت و حذف سیاست‌های دستوری فراهم سازد. بسیاری از کارشناسان اقتصادی در سال‌های گذشته بارها نسبت به اثرات منفی قیمت گذاری دستوری، از جمله افزایش رانت، کاهش کیفیت محصولات و محدود شدن رقابت در بازار خودرو هشدار داده بودند. اکنون با این تصمیم دیوان عدالت اداری، گامی مهم در جهت بازنگری اساسی در نظام قیمت گذاری برداشته شده است.

اینفوگرافیک

Infography

افزایش فروش شرکت مهندسی صنعتی «روان فن آور»

میزان افزایش

100%



شرکت مهندسی و صنعتی روان فن آور

میزان درآمد ۲ ماهه

میلیارد تومان

10

شرکت مهندسی صنعتی «روان فن آور» در دوماه منتهی به اردیبهشت ماه سال جاری درآمد ۱۰ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

برای چه؟

تعیین قیمت بر اساس مکانیزم بازار

«وی با اشاره به این که قیمت خودرو باید براساس عرضه و تقاضا تعیین شود، می‌گوید: «حذف قیمت گذاری دستوری سبب افزایش تولید و رقابت پذیری در صنعت خودرو می‌شود و در این راستا دولت به عنوان تسهیل گر و تنظیم گر می‌تواند نقش خود را به بهترین شکل ایفا کند.»

چرا؟

کاهش تولید خودرو به دلیل قیمت گذاری

«وی افزود: «از آن جا که قیمت مواد اولیه افزایش یافته است و به خاطر نوسانات بهای ارز و کاهش حاشیه سود، شاهد کاهش تولید خودرو هستیم. اختلاف قیمت بازار و کارخانه خودرو سبب شده است عده‌ای به دنبال واسطه‌گری باشند و به این ترتیب سرمایه‌های سرگردان به سمت خرید خودرو بروند. در نتیجه سهم خریداران واقعی در این عرصه آن چنان که باید چشمگیر نیست.»

چند تلنگر؟

نظام قیمت گذاری دستوری به ضرر خودروسازان است

«سعید مدنی، کارشناس خودرو نیز درباره ضرورت آزادسازی قیمت‌ها در صنعت خودرو می‌گوید: «نظام قیمت گذاری دستوری به ضرر خودروسازان است و منجر به بروز مشکلات از جمله زیان انباشته و کمبود نقدینگی شده است که با این زیان انباشته ۲۵۰ هزار میلیارد تومانی می‌توان ۲ کارخانه بزرگ خودرو را راه اندازی کرد.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

معرفی سید علی مدنی زاده به عنوان وزیر پیشنهادی اقتصاد، شاید نقطه عطفی در نگاه دولت به موضوع قیمت گذاری باشد؛ او از منتقدان جدی اقتصاد دستوری است.

«حاضر جواب: البته تجربه نشان داده بین موضع مسئولان در زمان قبل و بعد از تکیه بر مسند، تفاوت‌های مختصری وجود دارد!

رئیس پلیس ترافیک شهری پلیس راهور فراچاز توقیف پراید متخلف در قائمشهر و قرار گرفتن آن روی داربست جهت عبرت آموزی عمومی خبر داد. «حاضر جواب: اگر در تمام مدتی که پراید روی داربست است، راننده‌اش هم در خودرو باشد، احتمالاً عبرت آموزی‌اش هم برای راننده و هم بقیه مردم بیشتر می‌شود.

انتقاد قائم مقام ارشد ایران خودرو از برخی سیاست‌های نادرست در تنظیم گری بازار خودرو. «حاضر جواب: اگر قرار بود با انتقاد کاری درست شود که تا حالا باید سیاست قیمت گذاری دستوری، تا مرز عقب می‌رفت.

در خواست افزایش قیمت: پس از ایران خودرو نوبت به گروه سایپا رسید.

«حاضر جواب: مثل این که این طور درخواست‌ها هم مثل سرماخوردگی، مسری است!

نیسان آبی، خودرو محبوب مردم به تاریخ پیوست. «حاضر جواب: البته خودرو محبوب مردم، در شرایطی که انتخاب خاص دیگری نداشته‌اند.

رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران گفت: «واردات خودرو نباید به شکلی باشد که خودرویی که در عمان با قیمت ۲ میلیارد تومان عرضه می‌شود، در ایران با قیمت ۷ میلیارد تومان عرضه شود و یا این که خودروهای وارداتی قطره چکانی عرضه شوند.»

«حاضر جواب: نیمه پر لیوان را هم ببینید... بد است الان همه مردم جهان انگشت به دهان و حیران قیمت خودروهای خارجی در کشور ما هستند؟

صنعت خودرو سازی جهان به چالش افتاد. «حاضر جواب: پس احتمالاً خارجی‌ها هم به زودی می‌روند سراغ راهکار عرضه خودروهایشان در بورس!

خودرو جنجالی شیائومی در شیراز به نمایش در آمد. «حاضر جواب: به قول شاعر: خوش شیراز و خودروهای چینی بی‌مثالش!

رئیس کل بانک مرکزی گفت: «واردات خودرو از محل ارز اشخاص در خارج از کشور با تشخیص منشأ ارز توسط بانک مرکزی مصوب شده و آیین نامه مربوط به آن از طرف دستگاه‌های مسئول، امضا شد.»

«حاضر جواب: به امید آن که این نوشداروها برای واردات خودرو، بعد از مرگ سهراب به نتیجه نرسد.

گرانی در بازار خودرو بیدادی می‌کند. «حاضر جواب: البته از این طرف هم، داد مصرف کننده را در آورده است!

در بازار خودرو باید با ذره بین دنبال خودرو صفر بود. «حاضر جواب: و احتمالاً تا چند وقت دیگر باید با میکروسکوپ دنبال‌شان گشت!



کاپوت) گرفته شده و با گیربکس دستی ۶ سرعته و دیفرانسیل لغزش محدود ترکیب شده است. این موتور توسط **Italtechnica Engineering** تنظیم می شود و سیستم اگزوز سفارشی برای تولید صدای قدرتمند طراحی شده است. اگرچه قدرت و گشتاور دقیق هنوز اعلام نشده، اما **AM** هدف خود را ۱۰۰۰ کیلوگرم وزن خالص و ۵۰۰ اسببخار قدرت قرار داده است که نشان دهنده نسبت قدرت به وزن یک اسببخار به ازای هر دو کیلوگرم است. این خودرو دیفرانسیل عقب است و روی رینگ های ۲۰ اینچی در جلو و ۱۹ اینچی در عقب با ترمزهای سرامیکی کربنی قرار می گیرد. تنها ۳۰ دستگاه از **AM** رینا در سال تولید خواهد شد که آن را به خودرویی بسیار محدود و لوکس تبدیل می کند.

◀ **AM** رینا، یک سوپراسپرت سبک وزن ایتالیایی با موتور ۵۰۰ اسببخار **V8** آمریکایی، با طراحی نوستالژیک و جعبه دنده دستی ۶ سرعته، یادآور خودروهای اسپرت دهه ۱۹۶۰ است. رینا، محصول شرکت **Automobili Mignatta** (یا **AM** به اختصار)، یک سوپراسپرت کربنی است که به صورت دستی در ایتالیا ساخته می شود. نام رینا از نام مادر بزرگ موسس شرکت، الهام گرفته شده و ادای احترامی به سبک و فرهنگ خودروهای ایتالیایی دهه ۱۹۶۰ است. این خودرو با کاپوت کشیده، صفحه های هواکش جداگانه و رول هوپ های برجسته (حلقه های محافظ واژگونی)، ظاهری خاص و جذاب دارد. موتور رینا یک **V8** تنفس طبیعی ۵ لیتری است که احتمالاً از فورد موستانگ (موتور



پیشرانۀ «موستانگ» روی سوپراسپرت ایتالیایی

«منهات» سری چهار رابه ۹۰۰ اسببخار رساند



Remus از جنس فولاد ضد زنگ و همچنین برنامه جدید مدیریت پیشرانۀ، حالا ۹۲۲ اسببخار قدرت و ۱۱۹۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار منهات **MH4 900** قرار گرفته است. این خروجی عظیم به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک **M** استپ ترونیک منتقل می شود که حالا برای دریافت ۱۲۰۰ نیوتون متر گشتاور نیز آمادگی دارد. از اعداد عملکردی منهات **MH4 900** اطلاعی نداریم، اما شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت بامو **M4 CS** به ترتیب ۳٫۷ ثانیه و ۳۰۷ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.

◀ پیشرانۀ **S58** بامو به واسطه عملکرد فنی و دوام، اعتبار بالایی به دست آورده است. هر چند خروجی آن در حالت استاندارد از ۵۶۰ اسببخار فراتر نمی رود، اما تیونرهای باتجربه همچون منهات می توانند به راحتی این عدد را افزایش دهند. این تیونر آلمانی با معرفی منهات **MH4 900**، قابلیت های بالقوه **S58** را به خوبی نمایش داده است. منهات **MH4 900** براساس بامو **M4 CSL** شکل گرفته است که به واسطه پیشرانۀ **S58** در حالت استاندارد، ۵۵۰ اسببخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار دارد. اما با نصب توربوشارژرهای **TH 1050**، بهسازی سیستم خنک کاری، شاتون و پیستون های جدید، ورودی هوای کربن، سیستم اگزوز

«فولکس واگن» به دنبال پیشرفت در حوزه برقی ها است

ارتقای جایگاه خانواده «ID»



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ تحول بزرگ در خودروهای برقی فولکس واگن از سال ۲۰۲۶ آغاز می شود. این شرکت آلمانی قصد دارد تمام محصولات الکتریکی خود را با استفاده از پلتفرم به روز شده ای به نام **MEB Plus** تولید کند. این تحول نه تنها به طراحی جدید مدل های سری **ID** منجر خواهد شد، بلکه در این مدل ها از باتری های لیتیوم- آهن فسفات (**LFP**) به جای باتری های گران قیمت تر نیکل- منگنز- کبالت (**NMC**) استفاده خواهد شد؛ اقدامی که باعث کاهش چشمگیر هزینه ها در این بخش و به تبع آن رشد معاملات می شود.

تاکید روی کوچک ترین محصول خانواده

مدل **ID 2** که در سال ۲۰۲۶ (۱۴۰۵ شمسی) عرضه می شود، نخستین خودرو فولکس واگن خواهد بود که به باتری های **LFP** مجهز می شود. این مدل نسخه تولیدی از کانسبت **ID.2all** است که در رده سوپر مینی های برقی قرار می گیرد. به گفته مدیرعامل فولکس واگن، توماس شیفر (Thomas Schäfer) این تغییر «گامی بسیار مهم در کاهش هزینه ها و همچنین بهبود عملکرد» محسوب می شود. پس از **ID 2**، سایر خودروهای سری **ID** از جمله **ID 3**، **ID 4** و **ID 7** نیز به پلتفرم **MEB Plus** مهاجرت خواهند کرد و از همان نوع باتری های **LFP** بهره خواهند برد. این فناوری باتری که پیش تر توسط تسلا در چین و شرکت هایی مانند فورد در مدل **Mustang Mach-E** استفاده شده بود، اکنون به عنوان گزینه ای اقتصادی تر و با عملکرد قابل قبول برای خودروهای تولید انبوه مطرح است.

باتری هایی که آلمانی خواهند بود

باتری های **LFP** قرار است در کارخانه جدید گروه فولکس واگن در شهر سالزگیتتر (Salzgitter) آلمان تولید شوند. این کارخانه همچنان مقدار کمی از باتری های **NMC** نسل فعلی را نیز تولید خواهد کرد تا زمانی که این نوع باتری ها به طور کامل کنار گذاشته شوند. به موازات این تغییرات

جیب «چروکی» با مدل ۲۰۲۶ برمی گردد

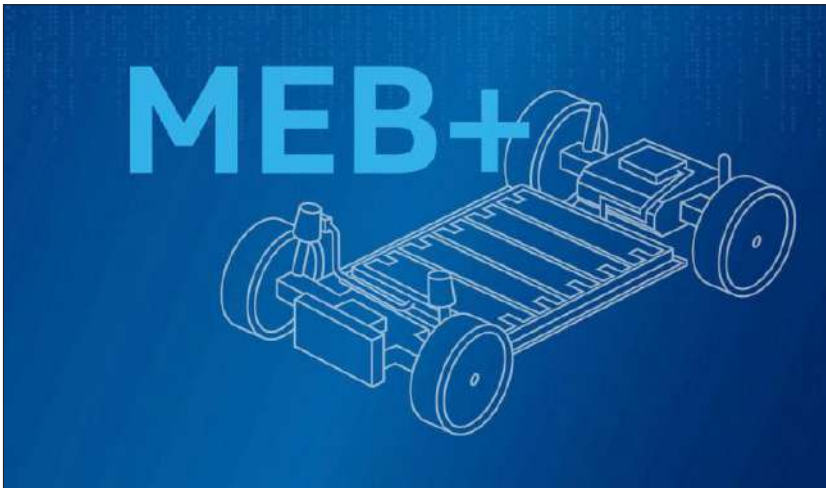


◀ عمر ۱۰ ساله نسل پنجم جیب چروکی در سال ۲۰۲۳ به پایان رسید. حالا جیب قصد دارد این خودرو را با مدل ۲۰۲۶ به زندگی بازگرداند. با مشاهده تصاویری که اخیراً در اختیار رسانه ها قرار گرفته است، می توانیم ذهنیت دقیق تری نسبت به نسل جدید این آفرودر میان سایز داشته باشیم. در چهره جیب چروکی ۲۰۲۶ می توان ویژگی های زبان طراحی جدید جیب شامل جلو پنجره هفت قسمتی و فرم جعبه ای بدنه را تشخیص داد؛ یعنی مواردی که قبلاً در واگنیر **S** و نسل جدید کامپس مشاهده کرده ایم. در تصاویر جیب چروکی ۲۰۲۶ نمی توان بخش عقبی بدنه را مشاهده کرد؛ اما به نظر می رسد که این بخش نیز به کامپس شبیه باشد. جیب

چروکی ۲۰۲۶ براساس پلتفرم **STLA Large** گروه اسلاتنسیس شکل گرفته است، بنابراین به گستره متنوعی از پیشرانۀ هادسترسی خواهد داشت. هر چند عرضه نسخه هیبرید این خودرو توسط جیب تایید شده است، اما نسخه برقی و درونسوز چروکی ۲۰۲۶ نیز شانس زیادی برای تولید خواهند داشت. حتی بعید نیست که چروکی ۲۰۲۶ به پیشرانۀ ۳ لیتر توتین توربوشارژ ۶ سیلندر جیب نیز مجهز شود. این پیشرانۀ می تواند ۵۱۰ اسببخار قدرت تولید کند، اما بعید است که در صورت نصب در چروکی ۲۰۲۶، این خروجی در اختیار آن قرار بگیرد.

این خودروساز، همه مدل های **ID** از این پس قادر خواهند بود تا آپدیت های نرم افزاری بی سیم (**OTA**) را از طریق موبایل دیتا دریافت کنند. به روزرسانی نرم افزاری به روش بی سیم پیش تر در فزاز آزمایشی و برای مشتریان محدودی اجرا می شد؛ اما اکنون برای همه مالکان خودروهای الکتریکی **ID.3**، **ID.4** و **ID.4 GTX** رایگان خواهد بود. براساس این گزارش آپدیت نسخه نرم افزاری «**Software 2**» باعث بهبود عملکردهای مختلف خودرو از جمله بهبود قابلیت نوردی، بهینه سازی عملکرد سیستم اطلاعات- سرگرمی و... خواهد شد. هشداردهی به رانندگان در سیستم اتوماتیک کروژ کنترل تطبیقی و بهبود پردازش تصاویر از جمله قابلیت های دیگری است که در این آپدیت نرم افزاری ارائه می شود. این آپدیت حتی هنگام رانندگی در تاریکی شب نیز انجام می شود. به لطف پلتفرم **MEB** و ساختار الکترونیکی جدید و هوشمند آن، فولکس واگن می تواند ۳۵ واحد کنترل را از طریق آپدیت های **OTA** به روزرسانی کند. در آینده فولکس واگن قصد دارد هر سه ماه یکبار

آپدیت جدید نرم افزاری رایگان را برای مشتریان خود فراهم کند تا خودروها را به روز نگه داشته و تجربیات مشتری را بهبود بخشد. «توماس اولبریچ»، عضو هیات مدیره توسعه فنی گروه فولکس واگن گفت: «آپدیت های جدید یکی از عملکردهای اصلی خودرو متصل و دیجیتال است که در آینده به روشی عادی برای مشتریان ما تبدیل خواهد شد؛ به همان ترتیبی که آن ها آپدیت سیستم عامل یا نرم افزار را در گوشی های هوشمند خود انجام می دهند.» وی افزود: «توسعه نرم افزاری یک چرخه سریع و تکرار شونده است. ما همچون یک شرکت فناوری عمل می کنیم و به روزرسانی های لازم را در فواصل زمانی کوتاه به دست مشتریان می رسانیم.» براساس این گزارش آپدیت های **OTA** همکاری شرکت نرم افزاری گروه فولکس واگن موسوم به «**Cariad**» انجام می شود و به فولکس اجازه می دهد پس از فروش یا اجاره خودرو از طریق ارائه خدمات دیجیتال با مشتریان همچنان در تماس باشد. «اولبریچ» خاطر نشان کرد: «خودروهایی که همیشه جدیدترین نرم افزار را در اختیار دارند می توانند یک تجربه دیجیتالی عالی را به مشتریان ارائه دهند و بنابراین برای موفقیت آینده ما بسیار مهم هستند. به لطف آپدیت های منظم، خودرو نه تنها به روز خواهد ماند، بلکه عملکرد بهتری خواهد داشت.»



ناوگان خودرویی خود قرار دارد و تحویل نیم میلیون خودرو الکتریکی **ID** شامل **ID.5**، **ID.4** و **ID.6** تایید می کند که خودروهای الکتریکی فولکس با استقبال خود مشتریان مواجه شده اند. مقامات فولکس واگن اعلام کردند که حجم سفارش برای محصولات همچنان بالاست و این شرکت تمام تلاش خود را برای تحویل خودروها به مشتریان در سرفوت انجام می دهد. فولکس واگن قرار است از سال ۲۰۲۳ فقط خودروهای الکتریکی را در اروپا تولید کند. در عین حال از سال ۲۰۳۰ انتظار می رود خودروهای تمام الکتریکی، دست کم ۷۰ درصد از فروش فولکس واگن در اروپا را تشکیل دهند. طی این دوره زمانی مشابه شرکت سهم فروش خودروهای الکتریکی در آمریکا و چین را بیش از ۵۰ درصد هدف گذاری کرده است. همچنین از سال ۲۰۲۶ فولکس قصد دارد ۱۰ مدل الکتریکی جدید از جمله فیس لیفت های خودروهای کنونی را عرضه کند.

مسیری که هنوز بی عیب نیست!

در کنار پیشرفت های توان به رفع عیوبی نیز اشاره کرد که به اعتبار این خانواده طلمه زده بودند. به عنوان مهم ترین بخش از این بازبینی اعتبار، آن ها مشکلات نرم افزاری را به واسطه به روزرسانی های اینترنتی برطرف کردند. به گفته

فنی، طراحی ظاهری سری **ID** نیز بازنگری خواهد شد. به گفته مدیر تحقیق و توسعه فولکس واگن، این بازطراحی «بهبودهای بزرگی» به همراه خواهد داشت و بازگشت به ریشه های طراحی فولکس واگن را نشان می دهد. مدیرعامل این شرکت نیز تاکید کرده: «طراحی نخستین نقطه تماس با مشتری است. اگر طراحی خاص و جذاب باشد، نوع قوای محرکه برای مردم اهمیتی ندارد.» این حرکت فولکس واگن را می توان پاسخی به نیاز روزافزون بازار به خودروهای برقی ارزان تر و کارآمدتر دانست. حال باید دید آیا **ID 2** و سایر مدل های آینده می توانند همان تأثیری را بر بازار اروپا و سایر نقاط جهان بگذارند که گلف در دوران بنزینی خود داشت؟

خانواده ای که نیم میلیون دستگاهی شده است

فولکس واگن از زمان عرضه نخستین مدل های خانواده **ID** خود تاکنون ۵۰۰ هزار دستگاه از این خودروهای الکتریکی را در سراسر جهان تحویل داده است. این خودروساز آلمانی از اکتبر ۲۰۲۰ که نخستین مدل های **ID3** تحویل مشتریان شد تاکنون ۵۰۰ هزار دستگاه از این خودروها را به فروش رسانده است. براساس این گزارش، فولکس واگن یک سال جلوتر از زمان برنامه ریزی شده به این نقطه عطف تولیدی دست پیدا کرده است. این شرکت می گوید در مسیر برقی سازی

سفارشی سازی آستون مارتین «DB12» برای ساحل نشینان

و سفید **Ivory** تزئین شده است. گذشته از دوخت قرمز **Spicy** باید به سطوح چوب با رگه های مستقیم و خطی از چوب زبان گنجشک اشاره کنیم که بخش هایی از پوشش داخلی درها، داشبورد و پشتی صندلی ها را پوشانده است. برای ایجاد تمایز بیشتر میان این خودرو با سایر نمونه ها، نشان برگ درخت تفل را می توان در نقاط مختلف کابین شامل صندلی ها، زیرآرنجی و پوشش داخلی درها مشاهده کرد. پدرو موتا مدیرعامل منطقه ای آستون مارتین در آمریکا از این **DB12** ولانته خاص به عنوان بسته ای کامل از ترکیب شکوه اشرافی پالمبیچ و آستون مارتین یاد می کند که ویژگی های اشرافی، عملکرد اسپرت و قطعات هنری را به همراه دارد. همان طور که قبلاً اشاره شد، این آستون مارتین **DB12** ولانته یک نمونه منحصر به فر است؛ بنابراین نمی توان نمونه کاملاً مشابه دیگری را پیدا کرد.

◀ پالمبیچ در فلوریدا به عنوان یکی از لوکس ترین شهرهای جهان، حداقل ۵۸ میلیارد و تعداد بسیار بیشتری از افراد میلیونر جهان را در خود جای داده است. از مشهورترین ساکنین این شهر می توان به دونالد ترامپ اشاره کرد. با توجه به این ها، پالمبیچ به عنوان یکی از بهترین بازارهای خودروهای لوکس نیز شناخته می شود. آستون مارتین هم با آگاهی از این موضوع و با همکاری بخش مدل های سفارشی یعنی **Q**، یک نمونه منحصر به فرد از **DB12** ولانته را آماده کرده است که مطمئناً می تواند مورد توجه ثروتمندان فلوریدا قرار بگیرد. بدنه این آستون مارتین **DB12** ولانته با لای **Frosted** براق و جزئیات سفید در هواکش ها، کابهای جانبی و سپر عقب تزئین شده است. این ترکیب در کنار رینگ های مشکی براق قرار می گیرد. فضای کابین در هماهنگی با بدنه، با روکش چرم آبی **Aurora**



خبر News

ماجراجویی با اوپل فرانتر گراول برقی

◀ اوپل فرانتر – Opel Frontera – که در فاصله سال های ۱۹۸۹ تا ۲۰۰۴ عرضه می شد، در واقع همان ایسوزو **MU** بود که مشتریان آمریکایی آن را با نام ایسوزو آمیگو می شناختند. بعداً اسلاتنسیس به عنوان مالک برند اوپل، در می ۲۰۲۴ از یک کراس اوور جمع و جور به نام فرانتر رونمایی کرد. این خودرو به عنوان جانشین کراس لند شناخته می شود. نسل جدید اوپل فرانتر براساس پلتفرم **CMP** یا **Smart Car Platform** گروه اسلاتنسیس شکل گرفته، که زیرساخت نسخه اروپایی سیتروئن **C3** و **C3** ایر کراس را هم شکل داده است. اهالی اروپا می توانند اوپل فرانتر را با پیشرانۀ هیبرید یا برقی خریداری کنند. تیپ پایه به پیشرانۀ ۱٫۲ لیتر توربوشارژر همراه با موتور ۴۸ ولت



برقی در گیربکس شش سرعته اتوماتیک مجهز شده است. این پیشرانۀ در دو تیپ مختلف، ۱۱۰ و ۱۴۵ اسببخار قدرت تولید می کند. اما اوپل فرانتر برقی به یک موتور روی محور جلو با ۱۱۳ اسببخار قدرت و باتری ۴۴ کیلووات ساعت مجهز شده است. برد کنترتی این مدل بر مبنای **WLTP** به ۳۰۵ کیلومتر می رسد. البته بنابر اعلام رسانه ها، اوپل قصد دارد نسخه لانگ- رنج از فرانتر با برد بیشتر از ۴۰۰ کیلومتر را هم در آینده نزدیک عرضه کند. اما حالا اوپل قصد دارد نسخه دیگری از این کراس اوور جمع و جور را با لقب فرانتر **Gravel** به مشتریان معرفی کند. برند آلمانی از این محصول با عنوان شاسی بلند خانوادگی و ماجراجو یاد می کند. اوپل فرانتر **Gravel** به زودی در نمایشگاه **XS Carnight** رونمایی خواهد شد. این رویداد به عنوان یکی از مشهورترین و بزرگترین گردهمایی های علاقه مندان به خودرو در اروپا، هر سال معمولاً در هفته سوم یا چهارم می در کنار دریاچه ورترسی در اتریش برگزار می شود. این مهمترین ویژگی های ظاهری اوپل فرانتر **Gravel** می توان به کاپوت مشکی مات، قلاب یدک کشی در جلو، چراغ **LED** اضافه روی کاپوت و سقف و رینگ های ۱۶ اینچ مشکی با تایرهای آفرود ساخت بی اف گوردیچر اشاره کرد.

را ارائه می‌دهد. مهم‌تر از همه، این نخستین محصول جنرال موتورز است که با پورت شارژ استاندارد آمریکای شمالی (NACS) عرضه می‌شود. این یعنی می‌توان بدون نیاز به آداپتور به هزاران سوپرشارژر تسلا در سراسر جهان متصل شد. با این حال، جنرال موتورز جزئیاتی درباره سرعت شارژ ارائه نکرده است. سیستم جدید V-Mode شامل لایج کنترل و حالت رقیابتی است که سیستم کنترل کشش را برای جابجایی بیشتر تنظیم می‌کند. تمرکزهای پررغمس بر میودر جلو، قدرت توقف بهتری به اپتیک V می‌دهند و سیستم خودروان سوپر کروژ کادیلاک به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود.

لبریک نخستین خودرو الکتریکی کادیلاک بود که نشان V-Series را در یافت کرد و حالا این نشان به اپتیک کوچک‌تر رسیده است. کادیلاک اپتیک V با ۵۱۹ اسببخار قدرت و ۸۸۰ نیوتون‌متر گشتاور، بسیار قوی‌تر از نسخه استاندارد با ۳۰۰ اسببخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور است. این قدرت اضافی از یکجک باتری ارتقاء یافته ۸۵ کیلووات-ساعتی با دو موتور الکتریکی تامین می‌شود. اپتیک V با زمان صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۳.۵ ثانیه، تقریباً به اندازه کادیلاک V-CT5 بلک‌وینگ سریع است، با وجود این عملکرد، اپتیک V همچنان بر د ۴۴۳ کیلومتری



معرفی کادیلاک «اپتیک V»



محصول British

معرفی «شورلاین ال ام» کوپه



استارت‌آپ کالیفرنایی شورلاین بی‌اسپوک (Shoreline Bespoke) با معرفی LM کوپه، خودرویی که یس‌آ‌ور خودروهای اسپرت کلاسیک دهه ۶۰ مانند پورشه کاررا ۶ و فورد GT40 است، قصد دارد تجربه رانندگی خالص را

در عصر محدودیت‌های سوخت و آلایندگی زنده کند. این خودرو دونفره با وزن کمتر از مزدا MX-5 میانا و موتور پرخاشگر بامو، نوید نسبیتی از قدرت به‌وزن را می‌دهد که حتی از پورشه GT3 ۹۱۱ نیز فراتر می‌رود. LM کوپه هنوز به‌صورت واقعی رونمایی نشده؛ اما زنده‌های رسمی آن شباهت زیادی به پورشه ۹۱۰ مدل ۱۹۶۸ دارد که الهام‌بخش اصلی این پروژه بوده است. این خودرو با خطوط کم‌ارتفاع و طراحی کلاسیک، یادآور خودروهای مسابقه‌ای لمان مانند پورشه RSP ۹۶۳ است. نام شورلاین از جاده‌های پرپیچ‌وخم ساحلی کالیفرنیا و تابلوهای تاریخی بزرگراه شماره یک این ایالت گرفته شده و لوگوی شرکت نیز با تصویر خرس گریزلی، نمادی از کالیفرنیا، طراحی شده است. LM کوپه از یک پیش‌رانه ۱.۶۵ لیتری ۶ سیلندر خطی بامو برگرفته از بخش موتور سیکلت این شرکت بهره می‌برد.

آمریکایی American

نسل جدید جی‌ام‌سی «تراین»



کراس‌اور کامپکت جی‌ام‌سی تراین از نظر فنی و مکانیکی شباهت زیادی به شورولت اکوتناکس دارد؛ اما با ظاهری خشن‌تر و پیک‌آپ‌مانند، جایگاه خود را در بازار حفظ کرده است. نسل جدید تراین با طراحی

جدید معرفی شده؛ اما همچنان پسرعموی شورولت باقی مانده و استراتژی جی‌ام‌سی برای موفقیت تغییر چندانی نکرده است. برای سال اول عرضه، تنها تیپ‌الویشن در دسترس است؛ در حالی که مدل‌های AT4 آفرودی و دنالی لوکس برای سال ۲۰۲۶ عرضه خواهند شد. تمامی مدل‌ها به موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر یا ۱۷۵ اسببخار مجهز هستند. ما تیپ‌الویشن با سیستم چهارچرخ‌محرك را آزمایش کردیم. مدل پایه‌الویشن به‌صورت استاندارد دیفرانسیل جلو است و گیربکس CVT دارد؛ اما خودرو آزمایشی ما به‌سیستم چهارچرخ‌محرك سفارشی و گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک مجهز بود. تریم‌الویشن با قیمت پایه ۳۱ هزار و ۳۹۵ دلار گزینه‌ای مقرون‌به‌صرفه است. مدل‌های AT4 و دنالی به‌صورت استاندارد چهارچرخ‌محرك هستند.



کیت تیونینگ برای رولزرویس «کالینان»



تبدیل رولزرویس کالینان به خودرویی چشمگیرتر و لوکس‌تر ممکن است غیرممکن به‌نظر برسد؛ اما برخی ثروتمندان به‌دنبال تمایز و جلب‌توجه هستند و این‌جاست که تیونرهایی مثل منصوروری وارد

عمل می‌شوند. حالا نیز شرکت دیگری از لس‌آنجلس به‌نام Industries 1016 کیت جدید خود را برای کالینان معرفی کرده است. برخلاف کیت منصوروری که ظاهری جسورانه‌تر دارد، کیت Industries 1016 ظریف‌تر و متعادل‌تر طراحی شده و همین امر آن را متمایز می‌کند. کیت استاندارد شامل سپر جلو جدید با ورودی‌های هوای بازطراحی‌شده می‌شود. گلگیرهای عریض در جلو و عقب نیز به این مجموعه اضافه شده‌اند تا ظاهری عضلانی‌تر به خودرو ببخشند. در قسمت عقب، دیفیوزر جدید و اسپویلر عقب توجه‌ها را به‌خود جلب می‌کنند. برای کسانی که به‌دنبال تمایز بیشتر هستند، امکان افزودن دی‌لایت‌های جدید در جلو و گلگیرهای متمایزتر نیز فراهم است. کیت استاندارد با جنس فایبرگلاس قیمتی معادل ۶۰ هزار دلار دارد.

آلمانی German

بامو «M5» جدید با ظاهر نئو کلاس

بامو در حال آزمایش پروتوتایپ‌های نسخه به‌روز شده M5 است و حالا این مدل در پیست نوربرگ‌رینگ دیده شده است. این مدل که بخشی از به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای بامو است، در نگاه اول تغییرات ظاهری محدودی نسبت به نسخه‌های قبلی دارد. بارزترین تغییر در بخش جلویی خودرو رخ داده است؛ جایی که چهره نسبتاً خشن مدل کنونی با جلوییچروم‌های باریک‌تر و ظریف‌تر، الهام‌گرفته از زبان طراحی نئو کلاس جایگزین شده است. چراغ‌های جلو جدید نیز ظاهری شیک‌تر به M5 بخشیده‌اند. در بخش عقب، خودرو همچنان پوشش استتار سنگینی دارد؛ اما انتظار تغییرات عمده‌ای



را در این بخش نداریم. احتمالاً گرافیک چراغ‌های عقب با تم نئو کلاس به‌روز شده و سپر با تغییرات جزئی همراه خواهد بود. مجموعه جدیدی از رنگ‌ها نیز احتمالاً تکمیل‌کننده به‌روزرسانی‌های ظاهری خواهد بود. طبق اطلاعات منتشرشده توسط کیت منع داخلی بامو، تولید نسخه فیس‌لیفت ۲۰۲۷ کنونی در هر دو مدل سدان و استیشن از مارس ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد و تا سه‌ماهه اول ۲۰۳۱ ادامه خواهد داشت که با چرخه سه‌ساله به‌روزرسانی بامو همخوانی دارد. یکی از جزئیات جدید، احتمال افزودن نمایشگر برای سر نشین جلو است؛ مشابه آن‌چه در آئودی و پورشه دیدایم. هرچند این ویژگی احتمالاً به‌صورت آپشن ارائه خواهد شد. مهم‌ترین تغییر داخلی، معرفی سیستم پانورامیک iDrive و سیستم‌عامل X است. کنترلر چرخشی سنتی نیز حذف شده و جای خود را به نمایشگر عریض «پانورامیک ویزن» داده که سراسر داشبورد را در بر می‌گیرد و رابط کاربری جدیدی را به نمایش می‌گذارد. منبع داخلی همچنین ادعا کرده که بامو قصد دارد نسخه جدیدی به‌خوانواده M5 اضافه کند؛ هرچند جزئیات دقیق هنوز مشخص نیست.

بریتانیایی British

معرفی آستون‌مارتین «والکری ال ام»

یک هفته پیش از آغاز مسابقات لمان، آستون‌مارتین نسخه جدیدی از هایپرکار والکری را معرفی کرده است. این نسخه که والکری LM نام دارد، در اصل همان خودرو مسابقه‌ای لمان است که با محدودیت‌های کمتری نسبت به نسخه مسابقه‌ای برای فروش به خریداران تدارک دیده شده است. والکری LM که تنها در ۱۰ دستگاه تولید می‌شود، از همان شاسی و بدنه خودرو مسابقه‌ای لمان بهره می‌برد که در تاریخ ۲۴ خرداد ۱۴۰۴ در پیست سارت‌ر‌قابت خواهد کرد. این خودرو مجهز به سیستم تعلیق دو جناغی با فنرهای پیچی و کمک‌فنرهای قابل تنظیم کناری و مرکزی است. قلب



تنبه والکری LM همان موتور ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی ساخت کاسورث است که با گیربکس ۷ سرعته سکونشال مجهز به‌پدال‌های تعویض دنده همراه خواهد بود. برخلاف نسخه‌های مسابقه‌ای که در مسابقات WEC و IMSA شرکت می‌کنند، و با محدودیت‌های فیا مواجه هستند، والکری LM هیچ‌کدام از این محدودیت‌ها را ندارد. این ویژگی سبب می‌شود این خودرو به‌دلیل وزن کمتر، به‌صورت تئوری حتی سریع‌تر از خودروهای مسابقه‌ای باشد. علاوه‌بر این، والکری LM برای استفاده آسان‌تر در روزهای پیست طراحی شده و از لاستیک‌های مخصوص پیست پیرلی و تنظیماتی برای استفاده از سوخت‌های در دسترس بهره می‌برد. این خودرو مجهز به کمربند ایمنی ۶ نقطه‌ای استاندارد فیا، سیستم اطفای حریق، صندلی مسابقه‌ای فیبرکربنی، صفحه‌امبریک‌پکارچه برای راننده و البته چراغ‌های تعویض دنده است. قیمت محصول جدید آستون‌مارتین اعلام نشده؛ اما با توجه به هزینه خرید ۳ تا ۳/۵ میلیون دلاری برای والکری استاندارد، احتمالاً والکری LM نزدیک به ۷ میلیون دلار قیمت خواهد داشت.

تارا اتومات V4 در بازار آزاد ۳۶ میلیون تومان گران شد

رکود چشمگیر در بازار خودرو!



فرآیند قیمت‌گذاری خودرو به این شکل است که شورای رقابت فرمول قیمت‌ها را به سازمان حمایت ارائه می‌دهد، سپس سازمان حمایت قیمت‌ها را به وزارت صمت اعلام و در نهایت وزارتخانه آن‌ها را ابلاغ می‌کند

افزایش قیمت روزانه مونتاژی‌ها در بازار خودروهای داخلی روز گذشته رشد نهایی یک تا ۳۶ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۳۶ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۲۲۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۳۶ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۱۸۱ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۳۳ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۲۶۳ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۲۴ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۶۹ میلیون تومان و ر‌ی‌ا (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۷۲۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۴۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S7 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یکمیلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیار و ۸۸۰ میلیون تومان، اکس‌تری‌م VX فول (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورت تیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، جی‌اس ۳ Emzoom (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و ونوسیا استار (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان رسید



احسان ناصربابلی

e.naseri@autoworld.ir

در حالی به روزهای پایانی فصل بهار نزدیک می‌شویم که بازار خودرو کشور بار کودی سنگین و قفل‌شدگی کامل در معاملات مواجه شده است. آن‌چه مشخص است از ابتدای سال تاکنون عرضه خودرو در بازار تعریفی نداشته و بازار عملاً خالی از خودرو است. در چنین شرایطی، انتظار افکار عمومی و فعالان بازار از نهاد متولی تنظیم بازار خودرو، پاسخگویی شفاف و ارائه راهکار مشخص برای خروج از وضعیت فعلی است. با این حال ادامه سکوت سیاستگذاران، نگرانی‌ها را نسبت به احتمال بازگشت التهابات قیمتی و شکل‌گیری انتظارات تورمی در این بازار تشدید کرده است. فعالان بازار معتقدند از ابتدای سال جاری تاکنون توقف عرضه مستقیم از سوی خودروسازان، عدم تعیین تعرفه واردات و ابلاغ آیین‌نامه و به‌دنبال آن توقف کامل ورود خودروهای خارجی به‌بازار، موجب شده است رکود فعلی نه یک حالت موقت، بلکه نشانه‌ای از آغاز یک دوره بی‌ثباتی جدید تفسیر شود. به‌اعتقاد برخی کارشناسان خودرو در چنین فضای، کوچک‌ترین سیگنال افزایشی در نرخ ارز یا زم‌زمه‌های اصلاح قیمت کارخانه‌ای می‌تواند جرقه‌ای برای التهاب دوباره در بازار خودرو باشد. آن‌چه مشخص است، آخرین مرحله فروش خودروهای وارداتی در «سامانه عرضه یکپارچه وارداتی‌ها» به‌اسفند ۱۴۰۳ برمی‌گردد و تاکنون نشانه‌ای از برنامه‌ریزی برای فروش جدید محصولات خارجی دیده نشده و توضیح روشنی هم در این باره از سوی متولی آن یعنی وزارت صمت ارائه نمی‌شود. این در حالی است که نرخ تعرفه واردات خودرو در بودجه امسال ۱۰۰ درصد تعیین شده؛ اما نکته این‌جاست که اجرای آن بسته به تدوین و ابلاغ آیین‌نامه‌های تکمیلی است. نتیجه نیز این می‌شود که خودروهای وارداتی یا در گمرکات بلا تکلیف می‌مانند و ترخیص نمی‌شوند یا واردکننده انگیزه‌ای برای واردات نخواهد داشت. در سوی دیگر ماجرا هم خودروهای مونتاژی قرار دارند که امسال ماجرای دیون دولتی در ارتباط با این خودروها با برخی حواشی همراه شد. سخن گفتن از دیون دولتی جدید به‌شکل رسمی از سوی خودروسازان مونتاژی، موجی از نارضایتی مصرف‌کنندگان را به‌همراه داشت. حالا هم اختلاف بین خودروساز و وزارت صمت بر سر اصلاح قیمت و توقف عرضه خودرو از سوی خودروسازان، نشانه دیگری از کم‌توجهی سیاستگذاران نسبت به تحولات بازار خودرو است. به این ترتیب تقابل ایجادشده بین سیاستگذار و خودروساز از یک سو و عدم‌تربق خودرو وارداتی به‌بازار از سوی دیگر در آینده‌ای نزدیک بازار را متاثر از خود خواهد کرد. به‌گفته کارشناسان افزایش قیمت، تشدید دلالتی، سرگرد می

مشتریان و التهاب بازار می‌تواند نتیجه بی‌تدبیری‌ها در این زمینه باشد. در کنار توقف عرضه خودرو به‌بازار اما تقابل وزارت صمت و خودروساز به اوج خود رسیده و در حالی که ایران خودرو و اجرای طرح‌های فروش را به‌اصلاح قیمت محصولات تولیدی مشروط کرده، وزارت صمت این رفتار را قابل قبول نمی‌داند. در همین زمینه، مدیرکل دفتر خودرو وزارت صمت در اظهار نظری رسمی اعلام کرده که رفتار خودروساز به‌بهانه تغییر قیمت، قابل قبول نیست و این نوع اقدامات، مصداق تضییع حقوق عامه است. در شرایطی که تنش میان سیاستگذاران حوزه خودرو و خودروساز بالا گرفته، میزگردی در برنامه میز اقتصاد شبکه خبر با حضور دست‌اندر کاران صنعت خودرو، سیاستگذار و عضو کمیسیون صنایع مجلس برگزار شد. نتایج اظهارات و تحلیل‌های مطرح‌شده در این میزگرد را شاید بتوان در ۳ بند خلاصه کرد. نخست این‌که، ایران خودرو می‌گوید اگر وزارت صمت قیمت‌ها را ابلاغ نکند و تعلل صورت بگیرد، از بقیه ظرفیت‌های قانونی استفاده و قیمت‌های جدید را اعلام می‌کند؛ نکته‌ای که شورا‌ای رقابت، سازمان حمایت و نماینده مجلس آن را غیرقانونی خواندند. دوم این‌که، عرضه خودرو در بورس توسط ایران خودرو ممنوع است و در صورت اقدام خودروساز به این کار، مجلس ورود کرده و بر‌خورد قانونی انجام می‌دهد. در آخر این‌که، فرآیند قیمت‌گذاری به این شکل است که شورای رقابت فرمول قیمت‌ها را به سازمان حمایت ارائه می‌دهد، سپس سازمان حمایت قیمت‌ها را به وزارت صمت اعلام و در نهایت وزارتخانه آن‌ها را ابلاغ می‌کند. اعلام قیمت‌های جدید توسط خودروساز در هیچ دستورالعملی نیامده و حتی اگر این روند زمان‌بر باشد، خودروساز این اختیار را ندارد تا بتواند خودش به‌صورت خودمختار عمل کند.



باعث شد طراحان و مهندسان کادیلاک به سراغ قطعات موجود در انبار جنرال موتورز بروند. مدیر عامل وقت کادیلاک معتقد بود که سیمارون می تواند با رقبای اروپایی خود رقابت کند؛ اما این طور نشد و پس از تنها ۶ سال، تولید سیمارون در سال ۱۹۸۸ متوقف شد. در طول عمر این خودرو، ۱۳۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه سیمارون تولید شد که کمترین تعداد در سال آخر تولید بود. شاید با نگرش درست، زمان کافی و بودجه مناسب، سیمارون می توانست یک خودرو لوکس کوچک عالی باشد؛ اما متأسفانه، ما تنها شکست آن را به یاد خواهیم آورد.

در دهه ۱۹۸۰، کادیلاک با مشکلات جدی روبه رو بود. رقابت جدید از سمت برندهای خارجی، به ویژه مرسدس بنز و بامو، کادیلاک را تحت فشار قرار داده بود و جنرال موتورز به دنبال راهی برای باز پس گیری بازار از دست رفته بود. برای این منظور، کادیلاک یک سدان کوچک به نام سیمارون را معرفی کرد؛ اما متأسفانه، این مدل انتظارات را برآورده نکرد. جنرال موتورز در آن زمان به دلیل از دست دادن سهم بازار به خودرو سازان آلمانی و ژاپنی و حتی برندهای داخلی مانند فورد، در حال صر فه جویی شد ید بود. سیمارون قرار بود این مشکل را حل کند؛ اما کمبود سرمایه



داستان «سیمارون»!

گزارش «دنیای خودرو» از بیست و نهمین نمایشگاه بین المللی خودرو شیراز

دستاوردهای قانونمداری در قیمت گذاری خودرو؛ تامین

روز گذشته بیست و دومین نمایشگاه بین المللی خودرو شیراز آغاز به کار کرد. در این نمایشگاه تازه ترین دستاوردهای صنعت خودرو کشور در معرض دید عموم قرار می گیرد. این رویداد با تأکید و یژه بر اهمیت صنایع بزرگ در رشد اقتصادی، ضرورت اجرای برنامه های توسعه ای منسجم، حرکت به سوی رقابت پذیری و حمایت هم زمان از مصرف کننده و تولید کننده در جریان است



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

رقابتی است. همچنین انتقال فناوری از طریق واردات برای کشور اهمیت بالایی دارد؛ چرا که این روند می تواند باعث ارتقای فناوری و دانش درون زای صنعت خودرو شود. البته تمام سیاست های ما بر این محور استوار است که واردات و سایر برنامه های اجرایی، هیچ گونه مشکل یا آسیبی برای مردم و منافع کشور ایجاد نکند.

وی در پایان خاطر نشان کرد: «این برنامه ها در دستور کار وزارت صمت قرار گرفته و ان شاء الله در روزهای آینده با جدیت و همکاری همه دستگاه ها، شاهد اجرایی شدن آن ها در کشور خواهیم بود.»

آن را هموار کنیم.»

معاون وزیر صمت در خصوص برنامه های سال جاری تصریح کرد: «برای امسال امیدواریم که با همکاری و همراهی عزیزان در بخش های مختلف بتوانیم اهداف تعیین شده در صنعت خودرو را محقق کنیم و به رقم برنامه ریزی شده برای تولید خودرو در کشور دست پیدا کنیم. بخش واردات نیز از اهمیت بالایی برخوردار است و برنامه های ویژه ای برای آن تدوین کرده ایم.»

عاملی با اشاره به رویکرد وزارت صمت در حوزه واردات افزود: «برای ما اصل، دستیابی به یک بازار

رونمایی و معرفی ۲ محصول جدید سایپا دیزل در شیراز



و سیستم هشدار دهنده به راننده در هنگام خواب آلودگی اشاره کرد. همچنین این کشنده به کولر درجا و استاندارد حمل کالای خطرناک نیز مجهز شده و به این ترتیب یکی از کامل ترین کشنده های بازار خواهد بود. «معاون مهندسی سایپا دیزل درباره محصول دوم این شرکت نیز اظهار داشت: «محصول دوم ما کامیون باری KR6 در دو محور است که با موتور کامینز و قدرت ۳۰۰ اسب بخار و گیربکس ۸ سرعته عرضه خواهد شد. ظرفیت ناخالص این خودرو ۲۶ تن است که از این مقدار، وزن خود خودرو حدود ۷ تن و ظرفیت حمل بار آن ۱۹ تن است. فاصله محوری این خودرو ۴ متر و ۸۰۰ میلی متر است؛ بنابراین قابلیت آن را دارد که بارهایی تا طول ۷ متر و نیم را حمل کند.»

رجایی زاده درباره زمان عرضه این مدل گفت: «عرضه انبوه این مدل از انتهای سال جاری آغاز خواهد شد.» وی با تشریح قابلیت های ویژه KR6 افزود: «از ویژگی های بارز این خودرو می توان به هدف گذاری حمل کالای خطرناک از جمله مواد سوختنی مانند گاز و تیل اشاره کرد. این خودرو دارای ۸۵ استاندارد ملی است و بخش محور عقب با محور سوم آن به گونه ای طراحی شده که به صورت بالابر با یوگی عمل می کند؛ به این معنا که هنگام بارگیری، محور پایین آمده و در حالت بدون بار، محور عقب بالا می رود.»

در پایان رجایی زاده از حمایت مهندسان و متخصصان این حوزه قدردانی و خاطر نشان کرد: «از همه عزیزان و همکاران گرامی برای تحقق این دستاورد ارزشمند سپاسگزارم و امیدوارم با عرضه این محصولات جدید، بتوانیم در ارتقای حمل و نقل جاده ای کشور گامی موثر برداریم.»

قیمت گذاری خودرو طبق قانون پیش می رود



سید حامد عاملی، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت که در مراسم افتتاحیه بیست و دومین نمایشگاه خودرو شیراز حاضر بود، در گفت و گوی اختصاصی با «دنیای خودرو» با اشاره به موضوع قیمت گذاری خودرو بیان کرد: «قیمت گذاری، قانونی دارد که این قانون مسیر حرکت را به روشنی مشخص کرده است. اگر ما بخواهیم از این مسیر قانونی خارج شویم و با ایجاد حاشیه مسائل را به راه های غیر قانونی ببریم، این موضوع نه به نفع خودروسازان و نه به نفع کشور و مصلحت مردم است.» وی در ادامه افزود: «مسیر قانونی مشخص شده است و وظیفه ما نیز حمایت هم زمان از تولید و حقوق مصرف کننده است. درخواست من این است که همه عزیزان کمک کنند تا در فضایی آرام و بر اساس آن چه قانون مشخص کرده، به نتیجه مطلوب برسیم.»

عاملی همچنین درباره نگرانی های مرتبط با قطعی برق و کمبود انرژی و تأثیر آن بر صنعت خودرو اظهار داشت: «این موضع که وضعیت قطع برق و کمبود انرژی به کجا خواهد رسید، نیازمند بررسی و پیگیری در دستگاه های ذیربط است.» وی درباره موضوع ورود خودرو به بورس کالا نیز به «دنیای خودرو» گفت: «در پاسخ به این سوال که آیا خودرو بالاخره وارد بورس می شود یا نه؟ بار دیگر تأکید می کنم که قانون تکلیف را مشخص کرده است و بر اساس شرایط فعلی، نه مرجع قانونی و نه مجموعه وزارتخانه با این موضوع موافق نیستند.» معاون وزیر صمت گفت: «همچنان که تأکید می کنم که تکیه بر قانون و عمل به آن، بهترین راه برای تأمین منافع تولید کننده و مصرف کننده است.»

سند خودرو در انتظار حمایت ۲۹ نهاد ناظر



سید حامد عاملی همچنین در بیست و دومین نمایشگاه بین المللی خودرو شیراز ضمن تأکید ویژه بر نقش صنعت خودرو در اقتصاد کشور اظهار داشت: «وقتی درباره اهمیت صنعت خودرو صحبت می شود و بخواهیم به رشد اقتصادی ۸ درصدی که اقتصادمان به آن نیازمند است برسیم، باید برنامه های توسعه ای جدی را در این حوزه دنبال کنیم؛ چرا که این صنعت، ستون فقرات رشد اقتصادی است.» وی با بیان این که بدون صنعت خودرو، رسیدن به رشد اقتصادی هدف گذاری شده امکان پذیر نیست، افزود: «صراحتاً می گویم بدون توجه به صنعت خودرو، دستیابی به رشد اقتصادی ۸ درصدی تحقق نخواهد یافت. تنها در سال گذشته، با تمام شرایط و محدودیت هایی که داشتیم، توانستیم میزان تولیدی معادل ۱۰ درصد GDP کشور را در حوزه خودرو محقق کنیم.» معاون وزیر صمت با اشاره به این که جایگاه صنعت خودرو فراتر از یک صنعت معمولی است و نقش آن در تحقق رشد اقتصادی کشور غیر قابل انکار است، تصریح کرد: «با این حال، مسائلی که از خود صنعت مهم تر است، تدوین و اجرای یک برنامه جامع برای توسعه آن است؛ چرا که بدون برنامه ریزی و نگاه راهبردی، هیچ موفقیتی در این عرصه به دست نخواهد آمد.»

عاملی همچنین با اشاره به ضرورت ترسیم چشم اندازی روشن برای آینده این صنعت متذکر شد: «برای پیشرفت واقعی در این حوزه، باید برنامه هایی داشته باشیم که بتواند ما را به دو هدف اساسی برساند: نخست، ارتقای رقابت پذیری تولید و دوم ایجاد بازار رقابتی. این مسیر باعث می شود بتوانیم به خواسته ها و انتظارات مردم از این صنعت پاسخ شایسته ای بدهیم و رضایت عمومی را حاصل کنیم.»

وی ادامه داد: «صنعت خودرو نیازمند تولید و بازار رقابتی است؛ به همین منظور ما تدوین یک برنامه پنج ساله را در دستور کار قرار داده ایم. بخش مهمی از این برنامه، ارتقای نظام کیفیت، ارتقای فناوری های مرتبط و بهبود سید سود برای فعالان صنعت خودرو است تا بتوانیم به استانداردهای جهانی نزدیک شویم.»

معاون وزیر صمت ابراز امیدواری کرد: «ان شاء الله امسال با اقداماتی که در حوزه سیاست های توسعه ای کشور و صنعت خودرو آغاز شده، بتوانیم این برنامه را به مرحله اجرا در آوریم و شاهد پیشرفت محسوس در این حوزه باشیم.» وی با اشاره به چالش های مدیریتی موجود اظهار داشت: «امروز ۲۹ دستگاه مختلف درباره صنعت خودرو تصمیم گیری می کنند و این نابسامانی، به زیان کشور و مردم است. باید برای صیانت از حقوق مردم و بهره برداری حداکثری از ظرفیت های این صنعت، هماهنگی و هم پیمایی ملی در اجرای برنامه پنج ساله صنعت خودرو ایجاد شود. امیدواریم با نظم و هماهنگی دولت، این موضوع به سرانجام برسد.»

عاملی با تأکید بر اهمیت این صنعت در سر نوشت اقتصادی کشور تأکید کرد: «سال گذشته بیش از یک میلیون و ۳۲۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شد و امسال نیز برنامه تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در دستور کار قرار دارد. این نشان می دهد صنعت خودرو می تواند نقش مهمی در آینده اقتصادی کشور ایفا کند؛ به شرط آن که با برنامه و هماهنگی لازم، مسیر توسعه

بوده که یک فضای مدرن و نسبتاً لوکسی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. در قوی‌ترین نسخه این خودرو SX پرستیژ یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳.۵ لیتری اتسمفریک مزین به سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر GDI زیر کاپوت این ام‌بی‌وی‌جا خوش کرده است. بر این اساس حداکثر ۲۹۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۵۵ نیوتن‌متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌کند.

کایا کارنیوال از جمله خودروهای ام‌بی‌وی جذاب بازار جهانی است که تا به امروز چهار نسل از آن روی خط تولید این کمپانی خودروساز کره‌ای قرار گرفته است. نسل چهارم این خودرو در ژوئن سال ۲۰۲۰ میلادی به صورت رسمی به جهان معرفی شد. کارنیوال نسل چهارم مبتنی بر زبان جدید طراحی گیاموتورز بوده که استفاده از خطوط نرم و سطوح تخت کاراکتر فوق‌العاده جذابی به این خودرو می‌بخشد. کابین کارنیوال جدید مشابه اسپور تیج



کایا «کارنیوال»
باموتور پرتوان



و دومین نمایشگاه خودرو شیراز

بره خودرو به بورس کالا وجود ندارد

منافع تولیدکننده و مصرف‌کننده و افزایش ثبات بازار

باموهای تازه‌نفس با پرشیا خودرو به ایران می‌آیند



تویین-توربو و نسخه 18i با موتور ۱.۵ لیتری توربو قرار است به‌سید محصولات پرشیا خودرو اضافه شود. هر چند که هر دو نسخه برای X1 نیز وجود دارد. همچنین خبر خوش برای اسپرت‌دوستان این است که سری ۱ در نسخه 120i به‌زودی راهی بازار خواهد شد تا بازار هاچ‌بک‌های اسپرت را متحول کند. از طرفی سه‌مدل خودرو بامو iX3، iX1 و i3 به‌عنوان سه محصول تمام‌الکتریکی پرشیا خودرو به‌مشتریان تحویل داده خواهد شد. سدان i3 در دو نسخه ۳۵ و ۴۰ با قدرت موتور و ظرفیت باتری به‌بازار می‌آید. اما تمرکز تیم مارکتینگ پرشیا خودرو روی iX1 با نسخه ۲۵ است که قرار است به‌مشتریان تحویل داده شود. هر چند iX1 نسخه‌های دیگری نیز دارد، اما نسخه ۲۵ به‌منظور ارائه به مشتریان در نظر گرفته شده است. علاوه‌بر حضور باورایی‌های جذاب در غرفه پرشیا خودرو، شاهد حضور محصولات اوپل نیز در این غرفه بودیم که البته سال گذشته نیز این خودروساز در نمایشگاه حضور داشت و به‌دلیل استقبال خوب بازدیدکنندگان، محصولات این برند مجدداً برای بازدید عموم در غرفه پرشیا خودرو قرار گرفت. از سوی دیگر نیشان ترانیز در دو نسخه در غرفه پرشیا خودرو حاضر بود.

پرشیا خودرو در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز از محصولات جدید بامو رونمایی کرد. در حقیقت ۹ مدل خودرو جدید از باورایی‌ها در نسخه‌های بنزینی و الکتریکی در این نمایشگاه به‌نمایش درآمدند که از میان آن‌ها تنها سه‌مدل خودرو الکتریکی به‌شمار می‌روند. بر این اساس سری ۱، سری ۲، سری ۳، سری ۵، X1 و X2 جزو خودروهای بنزینی جدید سید محصولات وارداتی پرشیا خودرو به‌شمار می‌آیند. سری ۳ در سه نسخه 318i، 320i و 325i به‌بازار عرضه می‌شود. سری ۵ نسل هشتم (موسوم به G60) نیز که توسط پرشیا خودرو به ایران آمده، دارای ۵ مدل ۴ سیلندر هیبریدی و هیبریدی متوسط است. نکته جالب این که هر پنج مدل سری ۵ G60 دارای موتور ۲ لیتری تویین-توربو با ساختار هیبریدی هستند که از ۲۰۵ تا ۲۹۵ اسب‌بخار قدرت طیف توان موتوری این نسل از سری ۵ است. در حال حاضر با در نظر گرفتن شرایط فعلی واردات، باید دید که کدام یک از مدل‌ها توسط پرشیا خودرو به‌بازار ایران وارد می‌شود؟ از سوی دیگر قرار است سری ۲ بامو در دو نسخه 225i و 225L توسط این شرکت مطرح واردکننده به‌دست مشتریان برسد. در خانواده‌های بامو نیز شاهد دو مدل X2 و X1 هستیم که X2 در دو نسخه 25i با موتور ۲ لیتری

گروه بهمن دست پر به شیراز آمد



مواجه شد. به‌عبارت دیگری می‌توان گفت مزدا ۳ گل‌سرسید بی‌ام‌کارز است. در بخش کار و تجاری، گروه بهمن اسنا، سیباموتور و بهمن دیزل در این نمایشگاه حضور پیدا کردند. اسنا با اتوبوس ۱۲ متری شهری برقی، ۱۲ متری بین‌شهری و ۱۲ متری دیزلی؛ سیباموتور با کشنده جفت‌محور J6 و بهمن دیزل با تنوع محصول چشمگیری راهی نمایشگاه شیراز شد. محصولات بهمن دیزل شامل کشنده X9، کشنده BD560، کشنده BD460، کامیونت فورس F38CNG گازسوز، مینی‌بوس LX، کامیونت فورس ۶ تن (با کاربری ایزوله) و کمپر F38 هستند.

گروه بهمن همانند سایر نمایشگاه‌های بین‌المللی خودرو، پر قدرت به‌نمایشگاه شیراز آمده و در زمینه خودروهای سواری و کار و تجاری با دست پر در این نمایشگاه حضور پیدا کرد. در بخش خودروهای سواری، بهمن موتور ۵ محصول جذاب خود را به‌نمایش گذاشت. این پنج محصول کاپرا L، اینرودز، فیدلیتی الیت، فیدلیتی XB1 و هاوال است. گروه بهمن در بخش محصولات وارداتی گروه بهمن (بی‌ام‌کارز) با محصولات بی‌وای‌دی، مزدا ۳ و آواتار به‌نمایشگاه خودرو شیراز آمد. مزدا ۳ به‌عنوان خودرویی که بیش از یک دهه توسط بهمن موتور به بازار عرضه می‌شد، با استقبال بسیار خوب

حضور ایران خودرو با مرسدس‌بنز و تارا توربوشارژ در شیراز



ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور برای حضور در بیست‌ودومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو شیراز، با رونمایی از محصولات لوکس مرسدس‌بنز و همچنین نسخه پرتوان از تارا، توانست نظر بسیاری از بازدیدکنندگان را به‌خود جلب کند. تارا توربوشارژ (V4 اتوماتیک)، از نظر طراحی همان تارا V4 است؛ با این تفاوت که در بخش مشخصات فنی آن شاهد تغییرات گسترده‌ای هستیم. این خودرو با موتور توربوشارژ رونمایی شده و نسخه جدیدی از سدان کامپکت ایران خودرو است که از نیمه دوم سال جاری به‌جای نمونه مجهز به‌موتور TUSP به‌بازار خواهد آمد. تارا V4 توربوشارژ با همان پیش‌ران‌های به‌بازار می‌آید که پیش‌تر در کراس‌اوور این شرکت یعنی ری‌ا شاهد آن بودیم. این موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژ ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور ۴ سیلندر متصل به گیربکس ۶ سرعته AT ساخت DAE است. تارا V4 اتوماتیک توربوشارژ ۴۷ اسب‌بخار قدرت و ۹۶ نیوتن‌متر گشتاور بیشتری نسبت به‌نمونه مجهز به‌موتور TUSP دارد. این امر به‌معنای شتاب‌گیری به‌مراتب سریع‌تر و میزان مصرف سوخت بهینه‌تر در این خودرو است. در کنار پیش‌ران توربوشارژ V4 تارا اتوماتیک جدید، در بخش سیستم‌های برقی و تجهیزات نیز تغییراتی را تجربه کرده تا یکپارچه کامل‌تر و کارآمدتری در اختیار مشتریان قرار بگیرد. از سوی دیگر زیرمجموعه ایران خودرو یعنی ستاره ایران نیز دو محصول مرسدس‌بنز یعنی C200L و GLB200 را در نمایشگاه خودرو شیراز معرفی کرد. همزمان با این رونمایی، زیر‌برند جدید «IKCO Premium» که به‌منظور عرضه خودروهای لوکس است نیز در این نمایشگاه معرفی شد.

آرین پارس موتور با محصولات جذاب در نمایشگاه شیراز



آرین پارس موتور به‌عنوان یکی از شرکت‌های خودروساز خصوصی در کشور، حدود ۴ سال است که با مونتاژ لاماری ایما توانسته در بازار کراس‌اوورهای اسپرت، تحول‌گسترده‌ای ایجاد کند. بر این اساس در نمایشگاه خودرو شیراز آرین پارس موتور، محصولات دو برند لاماری و لاماکو (برند اقتصادی‌تر از لاماری) را به‌نمایش گذاشت. مثل همیشه لاماری ایما آفرودی با کاور خاص، لاماری ایما HEV (هیبرید)، لاماری اکو (سدان جدید برند لاماری) و لاماکو فلو به‌عنوان کراس‌اوور محصول جدید آرین پارس موتور در غرفه آرین پارس موتور حضور داشتند. استقبال بازدیدکنندگان از غرفه آرین پارس موتور به‌لطف محبوبیت لاماری بسیار خوب بوده که البته بازدیدکنندگان با برند لاماکو و خودرو این برند یعنی فلو نیز بیشتر آشنا شدند. همچنین یکی از گفتنی‌های نمایشگاه خودرو شیراز حضور سدان اسپرت سریع شیائومی یعنی SU7 مکس در غرفه آرین‌ادریا (برند وارداتی آرین پارس موتور) است. این خودرو با ورودش به بازار کشور مان می‌تواند تحولات بسیاری ایجاد کند. این سدان اسپرت تمام‌الکتریکی دارای دو موتور برقی با توان ۶۴۰ اسب‌بخار است که شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را تنها در کمتر از ۲.۸ ثانیه ارائه می‌دهد.

گفتنی است در بیست‌ودومین نمایشگاه خودرو شیراز، ضمن تأکید بر رعایت قانون‌مداری در بازار خودرو و در عرضه خودروهای داخلی در بورس توسط برخی از مسئولان حاضر در نمایشگاه، خودروسازان و شرکت‌های مرتبط آخرین محصولات و فناوری‌های خود را به‌نمایش گذاشتند. در این رویداد بر نقش حیاتی صنعت خودرو در رشد اقتصادی و ضرورت توسعه برنامه‌ریزی‌شده این صنعت تأکید ویژه‌ای شد.



گفت «آرین موتور» و «پرشی خودرو» جذاب‌ترین برندهایی هستند که در این دور از نمایشگاه خودرو شیراز حضور دارند.

نمایشگاه خودرو شیراز امسال غایبان بزرگی دارد؛ از «کرمان موتور» گرفته تا «مدیران خودرو» و همچنین اکثر شرکت‌های واردکننده. بر این اساس شاید بتوان



برندهای جذاب در نمایشگاه خودرو شیراز

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رشد بهای ۲۵ درصدی خودروهای داخلی در کارخانه

و در این صورت مدل‌های ارزان‌قیمت داخلی در صف اول تغییرات بها خواهند بود.

دادند که قیمت محصولاتشان را تا ۲۵ درصد افزایش دهند. بر این اساس احتمال رشد بهای داخلی‌ها در بازار آزاد در آینده نزدیک وجود دارد

بعد از اقدام هماهنگ داخلی‌ها در خصوص درخواست افزایش قیمت، بالاخره نهادهای دولتی به دو خودروساز مستقر در جاده‌مخصوص مجوز

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۸۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۰۷	۲ میلیون و ۴۲۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۶۶۰	۱۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۱۸۰	۱۰	▲
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۸۷۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۵۰۶	۴ میلیون و ۹۰۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیون و ۶۴۲	۳ میلیون و ۸۷۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۶۰	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۴۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۲۲۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۶۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون 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	۵۲۳	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۵	۵۹۸	۶	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۷۵	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۱۱	۳	▲
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۰	۲	▲
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۰۱	۲	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۴	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۷	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۵	۷	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۸	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۸۱	۱۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۷۵	۱۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۹۹	۱۴	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۳۵۰	۲۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۹	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۰۵	۷	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۴	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۹	۰	
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۷۵	۵	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۵	۲	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۷	۲	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۴۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۸۵	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۶۶	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۶۹	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۵۲	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۱۸۱	۳۶	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۴۵	۱۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک‌میلیارد و ۲۳	۱۴	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳۵	۱۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۲۶۳	۳۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۴	۱۵	▲
سورن پلاس بامیننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۶۵	۵	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۸۰	۵	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۹۲	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۹۲	۰	
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۱۲	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۸	۱۹	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۷۰	۱۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۲۲۲	۳۶	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۷۲۵	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۶۰۳	۳	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۹۵	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۴ میلیون	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هوندا اوزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
هوندا جی‌سی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۰۹	۳ میلیون و ۵۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▼

«در بازرسی از این خودرو مقدار ۲۴۰ گالن ۲۰ لیتری در مجموع به مقدار ۴ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور که فاقد هر گونه مجوز قانونی است، کشف و خودرو مربوطه نیز توقیف شد.» فرمانده انتظامی مراغه اضافه کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی تحویل داده شد.»

«فرمانده انتظامی مراغه گفت: «۴ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش حدود ۴ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد.» به گزارش «پرنه» سرهنگ توحید فارسی در گفت‌وگو با خبرنگاران به نحوه شناسایی این محموله قاچاق اشاره کرد و افزود: «ماموران پلیس آگاهی هنگام پایش خودروهای عبوری، به یک دستگاه کامیون باری مشکوک شدند و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد:



کشف ۴۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه



تغییر نام در راستای گسترش خدمات رسانی

دامنه فعالیت‌های «ASTM D02» افزایش می‌یابد

توسعه استانداردهای سوخت‌های تجدیدپذیر همچون گازوئیل زیستی، سوخت هوانوردی پایدار (SAF)، روان‌کننده‌های مبتنی بر استر و افزودنی‌های محیط زیست محور هستند.

فرآیند بررسی تغییر نام

به گفته جیمز سیمنیک (James Simnick) رئیس کمیته D02، این روند از سال ۲۰۲۲ آغاز شد تا دامنه گسترده‌تر فعالیت‌های کمیته را بهتر منعکس کند. کمیته ابتکارات استراتژیک D02 (SIP) چندین گزینه را بررسی کرده و در نهایت نامی را انتخاب کرد که ضمن حفظ ارتباط با صنعت نفت، تمرکز فزاینده خود را بر منابع تجدیدپذیر نیز در بر گیرد.

انتخاب نهایی نام جدید

این پیشنهاد با بررسی دقیق کمیته اجرایی D02.90 و کمیته‌های فرعی شکل گرفته است.

از میان ۶ گزینه اولیه، نام پیشنهادی نهایی شامل عبارت «محصولات نفتی و منابع تجدیدپذیر» است. این عبارت به‌طور کامل دامنه فعالیت‌های فعلی کمیته را منعکس کرده و از نیاز به بازنگری مأموریت اصلی آن جلوگیری می‌کند. تصمیم برای تغییر نام کمیته ASTM D02، گامی در جهت تطبیق این نهاد با تغییرات صنعت انرژی و افزایش نقش منابع تجدیدپذیر است. با این تغییر، تمرکز بر سوخت‌های پایدار و روان‌کننده‌های زیستی افزایش خواهد یافت؛ در حالی که ارتباط ریشه‌ای کمیته با استانداردهای محصولات نفتی حفظ می‌شود. این تحول نشان‌دهنده تعهد ASTM به پیشبرد استانداردهای جهانی برای تضمین کیفیت، ایمنی و پایداری در صنعت سوخت و روان‌کننده‌هاست.



کمیته «ASTM D02»، نهاد باسابقه استانداردسازی که مسئول تدوین مشخصات و روش‌های آزمایش فرآورده‌های نفتی، روان‌کننده‌ها و سوخت‌هاست، بر آن است که نام خود را تغییر دهد. این اقدام با هدف تمرکز بیشتر روی فعالیت‌های این کمیته صورت می‌گیرد. بر اساس رأی‌گیری به‌عمل آمده در ماه مه ۲۰۲۵، نام جدید این کمیته به «کمیته ASTM D02 در مورد سوخت‌های مایع، روان‌کننده‌ها و محصولات نفت و منابع تجدیدپذیر» یا «ASTM Committee D02 on Liquid Fuels, Lubricants, and Products from Petroleum and Renewable Resources» تغییر خواهد کرد. این بازنگری، نتیجه چندین سال بحث و بررسی در این کمیته است که همواره در تدوین استانداردهای جهانی برای ارتقای کیفیت سوخت و روان‌کننده‌ها نقش کلیدی داشته است.

تحول دامنه فعالیت‌های کمیته D02

در گذشته، این کمیته تحت‌عنوان «فرآورده‌های نفتی، سوخت‌های مایع و روان‌کننده‌ها» شناخته می‌شد، اما با تغییر نیازهای بازار و چشم‌اندازهای نظارتی، دامنه آن گسترش یافته است. امروزه، استانداردهای این کمیته شامل اجزای مصنوعی، بیولوژیکی و منابع تجدیدپذیر نیز می‌شود.

تمرکز بر سوخت‌های پایدار و روان‌کننده‌های محیط زیست محور

این تغییر نام در شرایطی انجام می‌شود که علاقه‌مندی به سوخت‌های پایدار و گسترش جایگزین‌های زیستی و مصنوعی افزایش یافته است. بسیاری از کمیته‌های فرعی D02 اکنون درگیر



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



۱۲۰ هزار لار غرضی می‌شوند اگر چه‌امری آگوستا شاخه‌ای بلند از مشهور ترین درخت‌های ساحل مکزیک است. این درخت‌ها در آمریکای مرکزی و جنوبی و در هند و مالزی و در ایران نیز مانند سایر املی و انسترو و زارانی می‌تواند به‌جای آن‌ها در ایران نیز **VAS2** به‌جای حدود ۱۰ لار از این درخت‌ها در فهرست محصولات عرضه‌شده دارد. و رویکرد **MV** آگوستا روشن است. هدف قرار دادن و فروش سواران و کلسیوس‌های این پستاند که به‌دنبال آن می‌آیند. خطر، فناوری مسابقه‌ای و انحصار در مالکیت هستند.

هاری دوییدنس گرتین موئرسیکتله چهان ران دواتیو
 می کند. امارازاجیویمصنوعاتین بردناتالیاسی چیست؟ تالی
 موئرسیکتله اویو استنهاپ همدل هیر چمدارش محدودینشود.
 و این موضوع تقریباً کل خط تولید شرکت ران دبر می باشد. هیر مثال،
 مدل **Brutale 800 Rush** از ۱۸ هزار دلار شروع می شود؛ درحالی که **Rush**
 1000 نیز از ۵۵ هزار دلار قیمت دارد. در بالای این سطح، مدل های ام وی
 ۱۰۰۰۰ **F4CC** و **F4Cauda** نیز به ترتیب با قیمتهای بیش از ۸۵ هزار دلار و



گران‌ترین موتورسیکلت‌های جهان

[illegible]

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

هشدار!



توقیف کامیون حامل ۵میلیارد ریال لاستیک قاچاق



«فرمانده انتظامی لرستان از کشف کامیون حامل ۵میلیارد ریال لاستیک قاچاق در شهرستان کوهدشت خبر داد. به گزارش خبرنگار «مهر»، سردار یحیی الهی در این رابطه به رسانه‌ها گفت: «در اجرای طرح تشدید مقابله با کالای قاچاق، مأموران پلیس آگاهی در سه راهی «زانوکه» به یک دستگاه ایسوزو مپتون و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «مأموران ضمن هماهنگی قضائی، در بازرسی از خودرو توقیفی ۲۰ حلقه لاستیک خودرو سنگین فاقد مجوز کشف

کردند.» سردار الهی با اشاره به این که کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۵میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، تصریح کرد: «در این رابطه یک نفر دستگیر و به مراجع ذیصلاح معرفی شد.» فرمانده انتظامی استان لرستان خاطر نشان کرد: «مبارزه با پدیده شوم قاچاق از اولویت‌های پلیس است.» وی از شهروندان خواست در صورت مشاهده و برخورد با هر گونه موارد مشکوک، مراتب را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اطلاع دهند.

سری «TLR» جایگزین «سینتورا تو ولو» می‌شود

تحول در تایرهای مخصوص دوچرخه «پیرلی»

آج‌هایی است که برای حضور در جاده‌های خاکی، به‌ویژه شن و ماسه ایجاد شده است. پیرلی الگوی آج Scorpion Trail III را برای استفاده از دوچرخه با توزیع هدفمند شیارها و بخش‌های جامد در امتداد پروفیل مهندسی کرده است. در مقایسه با هندسه‌های سنتی تایرهای جاده‌ای به سبک مسابقه‌ای، آج Evo TLR دارای یک بند مرکزی نرم و صاف است که برای ایجاد ردپای محکم و سفت و سخت برای افزایش مسافت پیموده شده و مقاومت در برابر برش طراحی شده است؛ در حالی که شانه‌های تراش‌داده شده آن به این ترکیب کمک می‌کند تا چسبندگی بیشتری را روی سطوح مرطوب یا لغزنده ایجاد کند. این الگو که سرشار از شیارها و لبه‌هاست، کشش را در سطوحی که لزوماً آسفالت نشده‌اند، مانند زمین‌های شسنی معمولی افزایش می‌دهد. بهینه‌سازی محل اتصال با رینگ و ساختار جدید این بخش نیز به‌بهبود قابل توجهی در مقاومت در برابر سایش منجر شده و در نتیجه در مقایسه با نسل سابق با ضخامت آج یکسان برای پیمایش مسافت تعیین شده، تا ۴۰ درصد رشد و افزایش کیفیت و قدرت را تجربه می‌کند. Evo TLR در سایزهای ۲۸-۶۲۲، ۳۰-۶۲۲، ۳۲-۶۲۲، ۳۵-۶۲۲، ۴۰-۶۲۲ در رنگ‌های مشکی و برای سایزهای ۲۸، ۳۰ و ۳۲ نیز در نسخه‌های کلاسیک و رترو موجود است. همچنین در اواخر فصل در اندازه‌های وسیع‌تری همچون ۴۵-۶۲۲، ۵۰-۶۲۲ و ۵۵-۶۲۲ نیز در دسترس خواهد بود.



تایرهای موتورسیکلت پیرلی الهام گرفته شده که در مسابقات جاده‌ای Enduro، Scorpion Trail III نیز در درجه اول برای استفاده موتورسیکلت، Cinturato Evo TLR نیز در درجه اول برای استفاده در آسفالت در نظر گرفته شده است؛ اما همچنین دارای طراحی شیار

آماده بدون تیوب است که برای دوچرخه‌سواری جاده‌ای، رفت و آمد و شن‌سواری طراحی شده است. این مدل دارای طیف گسترده‌ای از اندازه‌ها از ۲۸-۶۲۲ تا ۵۵-۶۲۲ است و برای استفاده شهری نیز مناسب است. در طراحی آج ویژه Cinturato Evo TLR از شیارهای یکی از



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«پیرلی تایر Cinturato Evo TLR را عرضه کرده که جانشین مدل Cinturato Velo می‌شود. در حالی که قابلیت اطمینان و محافظت از سوراخ شدن Cinturato Velo را حفظ کرده، Cinturato Evo TLR دارای فناوری SmartEVO AS به‌عنوان فناوری ترکیب پیشرفته پیرلی Cycling است که به‌دلیل چسبندگی و دوام بالا تا حد زیادی معروف است. این امر سطوح بالایی از چسبندگی را در تمام فصول و در سطوح مختلف امکان‌پذیر می‌کند و راحتی و هندلینگ را افزایش می‌دهد. همچنین این خانواده شامل تایر جاده Enduro نیز می‌شود. Cinturato Evo TLR دارای ترکیبی شامل بیش از ۵۰ درصد از مواد زیستی و بازیافتی است که توسط Bureau Veritas تایید شده و از استاندارد ISO 14021 نیز پشتیبانی می‌کند. این گواهینامه FSC مربوط به مدیریت مسئولانه زنجیره تأمین لاستیک طبیعی موجود در تایر است. Cinturato Evo TLR که در ایتالیا در کارخانه Bollate در میلان تولید می‌شود، تایری

کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
26 و KB12		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
44 و KB77		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	دائگ فنگ H۲۰ 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 X۳۲
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 X۳۲S-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	زاگرس-صحرا
KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	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-کوران‌دو
KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-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 A 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 را پاک بگردیم





چرم و متر یال باکیفیت است که حس بسیار خاصی را به سرنشینان القا می‌کند. قوی‌ترین نسخه بنتلی پنتایگا «اسپید» است که دارای موتور ۱۲ سیلندر دیبلیو شکل توپین-توربو است که با حجم موتور ۵۹۵۰ سی‌سی می‌تواند حداکثر ۶۲۶ اسببخار قدرت و حداکثر ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. به لطف گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترو نیک طرف ۳.۸ ثانیه این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا می‌کند تا عنوان یکی از سریع‌ترین بلندقامتان جهان را از آن خود کند.

کمپانی بنتلی به عنوان برند پریمیوم لاکچری سطح یک در بازار جهانی در دسامبر سال ۲۰۱۵ میلادی نخستین اس‌یووی کراس‌اوور لوکس خود را با نام بنتلیگا معرفی کرد. زبان جدید طراحی این کمپانی به لطف خطوط تیز و شکسته روی بدنه که استایل بسیار موقر به آن بخشیده، بسیار جذاب و اشرافی است. در نسخه ۲۰۲۵ پنتایگا شاهد تغییرات اساسی در گرافیک چراغ‌های جلو و عقب هستیم که استایل این خودرو را تا حد زیادی جذاب و لوکس می‌کند. کابین این خودرو نیز مملو از



بنتلی «پنتایگا» جدید چه ویژگی‌هایی دارد؟

در گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با مدیرعامل شرکت مطرح شد؛

۴۰ سال اعتماد بازار قطعات خودرو ایران به «نصیر لوازم»

این شرکت با داخلی سازی هوشمندانه و پاسخگویی سریع به نیاز صنعت، جایگاه مناسب و مطمئنی میان خودروسازان و بازار قطعات یدکی کشور دارد

سال‌های متوالی شعار تولید و حمایت از تولید مطرح و تبیین شده، متأسفانه در اجرا و واقعیت، عملکرد برخی نهادهای دولتی و سازمان‌های اجرایی معکوس این سیاست‌هاست. امروز برای تولیدکننده عرصه روز به روز تنگ‌تر می‌شود. از جمله مشکلات، تخصیص ارز، قوانین ناپایدار گمرکی، مسائل مالیاتی، چالش‌های بیمه‌ای و سایر سخت‌گیری‌های اداری است. به صورت عینی می‌بینیم که بخش خصوصی باید دائماً برای عبور از موانع اداری بجنگد و روزانه با ده‌ها مصوبه و بخشنامه جدید که عملاً روند تولید را کند و دشوار می‌کند، مواجه می‌شود. در حوزه انرژی نیز اخیراً نatarازی‌های جدی برق صنایع را با چالش مواجه کرده است. ماهتهای دوروز تمام برق نداریم؛ درحالی که پرسنل بر سر کار هستند و حقوق می‌گیرند، اما خبری از تولید و درآمد نیست؛ این هزینه اضافی است که مشخص نیست جبران آن بر عهده چه نهادی است. در سطح دنیا، اصل قانون تجارت چنین است که اگر دولت‌ها با اجرای سیاست یا مصوبه‌ای موجب ضرر به‌نگاه اقتصادی شدند، مسئول جبران هستند؛ اما این قاعده در کشور ما جاری نیست. از دیگر چالش‌های مهم در این مسیر که تأثیر مستقیم و جدی بر فعالیت ما دارد، مساله قیمت گذاری دستوری خودرو است. در سایه اجرای دستوری این موضوع طی سال‌ها، خودرو ساز ناچار است خودرو را با زیان بفروشد. نتیجه آن چیست؟ تسویه تولیدکننده با تأخیر انجام شده و نقدینگی با مشکل روبه‌رو می‌شود و قیمت محصولات ما به روز نمی‌شود این سیکل معیوب بار مالی سنگین و فشار غیرمنصفانه‌ای بر ما و دیگر قطعه‌سازان وارد می‌کند. دولت باید تعیین کند که قیمت گذاری دستوری تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؛ زیرا اعمال هر روز میلیارد تومان خسارت به بدنه صنعت خودرو و قطعه‌سازی وارد می‌شود.

با توجه به سیاست داخلی سازی و برنامه‌های توسعه‌ای آینده، شرکت نصیر لوازم چه استراتژی‌هایی برای جذب فناوری، ارتقای محصولات و پاسخ به نیازهای در حال تغییر بازار خودروهای ایرانی دارد؟

تمرکز سیاست شرکت نصیر لوازم همواره بر عمیق‌تر کردن سطح ساخت داخل و ارتقای فناوری در محصولات بوده است. مانگا و ویژگی‌های به تحقیق و توسعه داریم و تلاش می‌کنیم حتی الامکان محصولات خود را با دانش فنی بومی و بر اساس آخرین استانداردها تولید کنیم. برای خودروهای جدید، به خصوص مدل‌های مونتاژی که بازار آن‌ها رو به گسترش است، تیم مهندسی ما فرآیند مهندسی معکوس و بومی‌سازی را با سرعت و دقت بالایی دنبال می‌کند. همواره ارتباط نزدیکی با بخش فنی خودروساز داریم تا محصول نهایی با استانداردهای مورد تأیید ایشان همگام و هم‌استان باشد. از سوی دیگر، پایش منظم بازار، ارتباط با مشتریان و تحلیل بازخورد مصرف‌کنندگان بخشی جدایی‌ناپذیر از سیاست‌گذاری‌های ما برای ارتقای محصولات است. همواره تلاش کرده‌ایم تا محصولات جدید بر اساس نیاز واقعی بازار، الزامات کیفی و تحولات آینده صنعت خودرو و طراحی و عرضه شوند.

در مسیر توسعه بازار، آینده فعالیت‌های شرکت نصیر لوازم را چگونه می‌بینید؟ فرصت‌ها و الزامات رقابتی در بازار را چگونه ارزیابی کرده‌و رصد می‌کنید؟

بازار خودروهای مونتاژی آینده روشنی را پیش روی صنایع قطعه‌ساز داخلی گذاشته است. ما با سرمایه‌گذاری هدفمند در حوزه خودروهای مونتاژی و ارائه محصولاتی رقابتی نسبت به واردات، خود را برای رقابت آماده کرده‌ایم. قابلیت مهندسی و تولید پاسخ‌گو و سریع، هماهنگی با استانداردهای جدید و انعطاف‌پذیری در شخصی‌سازی محصولات، سه مزیت محوری نصیر لوازم است.

نهایتاً اگر بخواهید مهم‌ترین دستاورد شرکت نصیر لوازم را طی بیش از چهار دهه فعالیت بیان کنید، چه نکته‌ای را برجسته می‌کنید؟

مهم‌ترین دستاورد ما، جلب اعتماد مشتریان و تبدیل شدن به یک مرجع کیفی در صنعت قطعه‌سازی کشور است. هر چاکه اعتماد مصرف‌کننده و مشتری وجود داشته باشد، بزرگ‌ترین سرمایه برای ادامه و توسعه کسب و کار فراهم شده است. ما همواره این اصل را سرلوحه خود قرار داده‌ایم که رضایت مشتری آغاز و محور کلیه فعالیت‌های شرکت است و این رویکرد را در تمامی بخش‌ها مهندسی و تولید گرفته تا عرضه نهایی محصول دنبال کرده‌ایم.



عس: نورالیه «دنیای خودرو»



خواهند کرد. این که شرکت ما سال‌ها به عنوان تک‌سورس با خودروسازان کار می‌کند، نشان‌دهنده سطح کیفی و اعتماد به محصولات ما است. در بازار افرمارکت یا قطعات یدکی نیز بازخورد مشتریان برای ما مهم تلقی می‌شود. خوشبختانه تلاش مستمر تیم مهندسی و پرسنل زحمتش باعث شده محصولات ما در این بازار رزبانزد و خوشنام باشد. بارها در قالب مکاتبه، تماس یا مراجعه حضوری از مشتریان شنیده‌ایم که «کیفیت نصیر لوازم رزبانزد است و همیشه رضایت مشتریان را به همراه داشته است». به اعتقاد من، این رضایت مشتری و تأیید مصرف‌کننده‌هایی مهم‌ترین شاخص‌مادر حوزه کیفیت است و تلاش ما همواره حفظ و ارتقای این اعتماد بوده است.

با وجود جایگاه تثبیت‌شده شرکت نصیر لوازم در صنعت قطعه، در مسیر توسعه و تولید با چه چالش‌ها و موانعی روبه‌رو هستید؟ نقش شرایط کلان‌مدیریتی و سیاست‌گذاری در دشواری‌های صنعت تولید را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

چالش‌هایی که ما امروز با آن‌ها روبه‌رو هستیم، مختص شرکت نصیر لوازم نیست؛ بلکه وجه مشترک صنعتگران، تولیدکنندگان و شرکت‌های تولیدی کشور است. گرچه طی

نورالیا

امروز نصیر لوازم نه تنها در تولید سوئیچ و نوار آب‌بند خودرو پیشگام است بلکه ریموت، رسیور و تجهیزات الکترونیک خودرو را هم کاملاً بومی‌سازی کرده و به خطوط مونتاژ و بازار یدکی عرضه می‌کند

فعال است و در حال حاضر نیز چندین قرارداد تازه در مرحله مذاکره و انعقاد هستند تا دامنه فعالیت و سبد کالاهای ما بیشتر گسترش پیدا کند.

جایگاه شرکت نصیر لوازم را در بحث کیفیت محصولات، هم در بازار OEM (تولیدی) و هم افرمارکت (یدکی) چگونه ارزیابی می‌کنید؟ نقش تأییدیه‌ها و بازخورد مشتریان را در این میان چگونه می‌بینید؟

همه واحدهای صنعتی دوست دارند کیفیت محصولاتشان را ممتاز معرفی کنند؛ اما واقعیت این است که بهترین معیار برای سنجش کیفیت، نظر مشتری و مصرف‌کننده نهایی است. شرکت نصیر لوازم، به خصوص در بازار OEM، به عنوان تأمین‌کننده تک‌سورس برای برخی محصولات کلیدی افزودنی خودرو فعالیت دارد. این موقعیت، گویای آن است که خودروسازان در کنار مولفه قیمت و تأمین به‌موقع، از نظر جنبه کیفی نیز رضایت داشته‌اند. در دنیای رقابتی امروز، اگر تأمین‌کننده‌ای نتواند مشکل مربوط به کیفیت یا تأمین به‌موقع را حل کند، خودروسازان فوراً سراغ منابع جایگزین می‌روند و چندین سورس مختلف برای تأمین قطعات تعریف



شرکت نصیر لوازم به عنوان یکی از تولیدکنندگان قطعات خودرو و کشور، از سال ۱۳۶۱ با تمرکز بر ساخت داخل و نوآوری مستمر، در تأمین نیاز زنجیره تأمین خودروسازان نقش کلیدی ایفا کرده است. این شرکت با توسعه سبد محصولات و حرکت به سمت فناوری‌های نوین، امروز نه تنها در بازار داخلی بلکه در عرصه تخصصی خودروهای مونتاژی نیز جایگاه مناسبی دارد. در ادامه، گفت‌وگوی اختصاصی «دنیای خودرو» با جعفر نصیری، مدیرعامل شرکت «نصیر لوازم» را خواهید خواند:

آغاز فعالیت شرکت نصیر لوازم از چه سالی بوده و مسیر رشد و توسعه این شرکت در صنعت قطعه چگونه طی شده است؟ درمورد اقدامات کلیدی این سال‌ها و رویکردها به داخلی‌سازی برای ما بگویید.

شرکت نصیر لوازم فعالیت خود را در سال ۱۳۶۱ آغاز کرد. ما نخستین قرارداد بزرگ خودرویی‌مان را در سال ۱۳۶۶ با ایران خودرو منعقد کردیم و از همان ابتدا، سیاست اصلی ما مبتنی بر ساخت داخل بوده است. به واسطه تیمی متعهد و حرفه‌ای در حوزه طراحی و ساخت داخلی، توانستیم جزو شرکت‌هایی باشیم که همیشه عمق ساخت داخل قطعاتمان در سطح کاملاً قابل قبول و حتی پیشرو نسبت به برخی رقبا بوده است.

این رویکرد ما باعث شده تنها نیاز خطوط تولید بزرگ‌ترین خودروسازان ایران را در مدت زمان، کیفیت و حجم مورد انتظار تأمین کنیم، بلکه امروز هم در اکثر حوزه‌های مربوط به تأمین مستقیم قطعات مهم خودرو حضور پررنگ و مداومی داشته باشیم.

هم‌اکنون شرکت نصیر لوازم چه سبد محصولی ارائه می‌دهد و آیا اقداماتی برای توسعه محصولات باورد به بازارهای جدید در جریان است؟ لطفاً درمورد محصولات اصلی فصلی، محصولات جدید، حوزه‌های توسعه و سیاست‌های آینده‌نگر شرکت بیشتر توضیح دهید.

در ابتدای راه، عمده فعالیت ما تولید مجموعه سوئیچ‌های خودرویی بود و عملاً این محصول هسته اصلی شرکت ما را شکل می‌داد. اما با رصد بازار و نیاز صنعت خودرو، تا حوالی سال ۱۳۸۰ وارد عرصه تولید انواع نوارهای آب‌بند خودرو، آنگیرها، نوارهای سقف و دور شیشه شدیم. این خطوط تولید در سایت برند ما راه‌اندازی شد و توسعه یافت و بدین ترتیب بخش قابل توجهی از اقلام تزئینی و کاربردی خودرو به سبد محصولات شرکت اضافه شد. در سال ۱۳۹۵، سایت الکترونیک شرکت را فعال کردیم تا بتوانیم بخشی از قطعات الکترونیکی خودرو، مخصوصاً آن دسته را که از طرف خودروسازان به صورت تهناتری واگذار می‌شد (نظیر مجموعه قفل و سوئیچ، ریموت و رسیور) کاملاً بومی‌سازی کنیم و به تولید انبوه برساییم. امروز علاوه بر آن، سبد محصولات الکترونیکی ما نیز توسعه چشمگیری داشته است؛ به طوری که هم‌اکنون ریموت و رسیور انواع خودروها را کاملاً داخلی تولید می‌کنیم. همچنین سه مدل سوئیچ بانک، به عنوان تجهیزات ایمنی و کنترلی، در این شرکت طراحی و تولید شده و علاوه بر محصولات حوزه خودرو، به بانک‌ها و سازمان‌های مالی عرضه می‌شود. در حوزه تجهیزات جانبی خودرو، روفرک برای خودروهای سایپا و باربند خودرو نیز در سایت برند ما تولید می‌شود و مورد استقبال و سفارش شرکت‌های خودروساز قرار گرفته است. بیش از دو سال است که همکاری با خودروسازان مونتاژگر به‌ویژه کرمان موتور را آغاز کردیم. در این همکاری، مجموعه قفل و سوئیچ، آنتن، ریموت و رسیور را برای خودروهای مونتاژی این گروه به صورت کاملاً داخلی طراحی و تولید کردیم و در حال حاضر، تأمین خط تولید آن‌ها را به عنوان تأمین‌کننده تک‌سورس بر عهده داریم. سیاست آینده‌نگر شرکت عمدتاً مبتنی بر تمرکز روی بازار خودروهای مونتاژی است که پیش‌بینی می‌شود طی سال‌های آتی سهم بیشتری از بازار خودرو ایران را به خود اختصاص دهند. به همین منظور، گروه مهندسی ما به طور تخصصی روی محصولات مربوط به خودروهای مونتاژ

را به نماد اعتماد شهروندان تبدیل می‌کند. «مدیرعامل سازمان تاکسیرانی با اشاره به چالش‌های رصد و مدیریت تاکسی‌های فعال و غیرفعال، از راه‌اندازی سامانه‌های هوشمند و الکترونیکشن تاکسی بر خط خبر داد و تصریح کرد: «نظارت سسنی بر ۸۰ هزار تاکسی پایتخت امکان‌پذیر نیست و از بهمن‌ماه سال گذشته، با فعال‌سازی تاکسی بر خط، کنترل هوشمند و آنلاین عملکرد تاکسی‌ها آغاز شده است تا پیمایش و فعالیت هر یک به صورت دقیق ثبت و ارزش‌یابی شود.» وی افزود: «در فازهای بعدی، تاکسی‌های گردش و بانوان نیز به‌چرخه سامانه هوشمند وارد خواهند شد؛ به‌نحوی که ثبت درخواست سفر از منزل تا مقصد برای شهروندان میسر خواهد بود.»

«باشگاه خبرنگاران جوان: شادی مالکی، مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به ضرورت اجرای قوانین دقیق و سخت‌گیرانه برای ساماندهی ناوگان حمل‌ونقل شهری گفت: «بر اساس ماده ۲۱ قانون تخلفات رانندگی و ماده ۲۰۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، ساماندهی و نظارت تاکسی‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافر از وظایف شهرداری است و تمامی رانندگان تاکسی موظف به دریافت مجوزهای قانونی و رعایت ضوابط مشخص هستند.» وی در ادامه افزود: «برای ارتقای امنیت سفرهای شهری، تمامی ضوابط سخت‌گیرانه از پروانه فعالیت تا احراز هویت و حتی الزامات اخلاقی پیش‌بینی شده و رعایت این مقررات، تاکسی



تحول در نظارت بر تاکسیرانی با کمک سامانه‌های هوشمند



هشدار استفاده از لوازم اجاره‌ای خودرو برای قبولی در آزمون معاینه‌فنی

بهترین راهکار برای حل مشکل کاتالیست‌های اجاره‌ای چیست؟



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر، هم‌زمان با افزایش چشمگیر قیمت قطعات خودرو، پدیده‌ای جدید و نگران‌کننده در فرآیند معاینه‌فنی خودروها مطرح شده است: استفاده از قطعات اجاره‌ای برای دریافت تاییدیه معاینه‌فنی، به‌ویژه در بخش آزمون آلایندگی. این موضوع که بیشتر درباره قطعه کاتالیست مطرح می‌شود، پرسش‌هایی جدی در زمینه کارایی نظام نظارتی و سلامت زیست‌محیطی شهرها ایجاد کرده است. در حالی که مسئولان مراکز معاینه‌فنی در تهران، صحت و سلامت فرآیندهای اجرایی را مورد تأکید قرار می‌دهند، نبود امکان تشخیص قطعات موقت در زمان آزمون، چالشی است که نیازمند بررسی دقیق‌تر و یافتن راهکارهای پیشگیرانه و فنی برای مقابله با آن است»

«غیر قابل تشخیص بودن قطعاتی که به صورت موقت روی خودرو نصب شده‌اند!

سید محمد مهدی میرزایی قمی، مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای شهر تهران درباره استفاده از قطعات اجاره‌ای برای گرفتن معاینه‌فنی گفت: «در خصوص لوازم اجاره‌ای به هر حال ما از طریق رسانه‌ها موضوعاتی را شنیده‌ایم؛ به‌ویژه در خصوص کاتالیست که یک قطعه مهم است و قبولی خودروها در آزمون آلایندگی در مراکز معاینه‌فنی بستگی به سلامت این قطعه دارد. در عین حال با توجه به گرانی این قطعه که قیمت آن بسته به نوع خودرو و استاندارد تولید آن، از حدود ۲ میلیون تومان به بالا متغیر است، ممکن است چنین اتفاقی رخ دهد.»



میرزایی قمی در پاسخ به این سؤال که وقتی در مراکز معاینه‌فنی امکان تشخیص این موضوع که آیا قطعه‌ای اجاره‌ای است یا خیر وجود ندارد، با این شرایط بهترین راهکار برای کنترل این مساله چیست؟ گفت: «در خبرها استفاده از کاتالیست اجاره‌ای بیشتر مطرح می‌شود؛ ولی این اتفاق حتی برای لاستیک و یا هر قطعه‌ای در خودرو می‌تواند رخ بدهد. معاینه‌فنی برای خودروهای شخصی، آن هم سالی یک‌بار تنها پیش‌بینی یک راهکار قانونی برای پایش دوره‌ای خودروها در چرخه تردد است. نگهداشت صحیح خودرو و کنترل مستمر ایمنی و وضعیت فنی خودرو بر عهده رانندگان است. خودرو باید به‌منظور حفظ سلامت راننده و سر نشینان و دیگر شهروندان در تمام مدت استفاده از نظر فنی و ایمنی در شرایط مطلوب باشد.»

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده ۳۰ درصد از خودروهای پایتخت به‌مراکز معاینه‌فنی شهر تهران مراجعه می‌کنند و بقیه خودروها به سایر مراکز مراجعه دارند و به‌نظر درصد بسیار پایینی ممکن است در تهران به این شکل معاینه‌فنی دریافت کنند. دقت در فرآیند معاینه‌فنی در شهر تهران بالاست و همه دستگاه‌های بالادستی نیز بر این موضوع تأکید دارند که سطح دقت در انجام معاینه‌فنی در شهر تهران متفاوت است. همچنین بیشتر خودروهای سالم برای دریافت معاینه‌فنی به مراکز مربوطه در تهران مراجعه می‌کنند. مراکز معاینه‌فنی، خودرو را بر اساس وضعیت موجود در لحظه مراجعه و با استفاده از تجهیزات استاندارد کنترل می‌کنند و اگر قطعه‌ای به صورت موقت نصب شده باشد، در فرآیند معاینه‌فنی قابل تشخیص نیست.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

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

بیلیورد
Billboard

$$d \frac{\partial^2 U}{\partial t^2} - \nabla \left(\text{Car} \right) + aU = F$$

تبلیغات خاص «فولکس واگن» برای سیستم پارک هوشمند خودروهای این کمپانی

«پوستر تبلیغاتی فولکس واگن درباره سیستم پارک هوشمند خودروهای این شرکت توجهات بسیاری را به خود جلب کرده است. این فناوری از قابلیت های هوش مصنوعی بهره می برد و خدماتی نظیر پارک خودرو و شارژ کردن باتری خودرو (به کمک ربات های موجود در برخی ایستگاه های شارژ خودکار خودروهای برقی) را ارائه داده و امکان تحویل و قرار دادن بسته های پستی در یک خودرو پارک شده را برای صاحب خودرو فراهم می کند.



Complicated car parking made easy
The new Tiguan with Park Assist 3.0

تبعات حکم دیوان عدالت اداری برای خودروسازان

«در پی صدور حکم دیوان عدالت اداری مبنی بر ابطال ضوابط قیمت گذاری دستوری خودرو، خودروسازان در آستانه ورود به دوره ای تازه از سیاست گذاری اقتصادی قرار گرفته اند. این حکم که به منزله پایان مداخله مستقیم دولت در تعیین قیمت خودرو تلقی می شود، تأثیرات گسترده ای بر ساختار مالی، تولیدی و راهبردی شرکت های خودروساز خواهد داشت.

بر اساس این تصمیم، خودروسازان از این پس امکان قیمت گذاری محصولات خود بر مبنای واقعیات بازار، هزینه تمام شده و شرایط رقابتی را خواهند داشت. این تحول در نگاه نخست می تواند با حذف شکاف میان

قیمت کارخانه و بازار آزاد، رانت های ناشی از تخصیص غیر بهینه منابع را کاهش دهد.

در عین حال حذف سیاست های دستوری موجب افزایش شفافیت مالی در شرکت های خودروساز شده و آن ها را به سمت اصلاح ساختار هزینه، بهینه سازی خطوط تولید و ارتقای فناوری سوق خواهد داد. از سوی دیگر، این تغییر می تواند فرصت مناسبی برای بازنگری در مدل های فروش و تولید باشد. خودروسازان داخلی با در اختیار داشتن ابزار قیمت گذاری، می توانند محصولات خود را با انعطاف پذیری بیشتر در بازار عرضه کرده و تنوع بیشتری در سبد محصولات خود ایجاد کنند.

همچنین افزایش سودآوری بالقوه در بلندمدت می تواند انگیزه ای باشد برای جذب سرمایه گذاری جدید و توسعه خطوط تولید مدرن.

در مجموع، حکم دیوان عدالت اداری اگر چه نقطه پایانی بر یک سیاست محسوب می شود، اما برای خودروسازان آغازگر یک مسیر دشوار ولی فرصت ساز در جهت ارتقای بهره وری، رقابت پذیری و بازسازی اعتماد عمومی است.



حرف آخر
The Best Word
رامین بیات
روزنامه نگار

خودروهایی که دیروز افزایش قیمت داشتند

قیمت کی ام سی X5 در بازار آزاد با ۳ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۹۴۸ میلیون تومان رسید	قیمت ام وی ام X22 پرو دستی در بازار آزاد با ۲۵ میلیون تومان کاهش به یک میلیارد و ۹۰ میلیون تومان رسید	قیمت ساینا S در بازار آزاد با یک میلیون تومان کاهش به ۵۲۲ میلیون تومان رسید	قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما در بازار آزاد با ۴۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۱۷۵ میلیون تومان رسید
---	---	---	--



فونیکس



ایمنی، نهایت تمایز



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.