



تمرکز بر کیفیت و توسعه فناوری تولید تسمه
رشد سهم «آپادانا» در بازار تسمه
با تکیه بر استانداردهای جهانی

صفحه ۱۴



کدام کوپه‌ها
منتخب ۲۰۲۵ شدند؟

صفحه ۸



استارت
Start

امید محمدی

روزنامه نگار

تأثیر واردات خودروهای
کارکرده بر وضعیت بازار

تصویب آیین‌نامه جدید واردات خودرو، به ویژه مجاز
شدن ورود خودروهای کارکرده با عمر کمتر از چهار
سال و پیمایش زیر ۱۰۰ هزار کیلومتر را...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

کارشناس حوزه خودرو مطرح کرد:

واردات خودرو کارکرده، اهرم
اصلاح خودروسازی داخلی

صفحه ۳

مشکل شدن شرایط واردات خودرو

صفحه ۱۰

نتایج بازدهی یک‌ساله «نفت پارس»

صفحه ۱۱

تشدید رکود در بازار خودرو

صفحه ۱۰

دور از انتظار نیست!

صفحه ۱۰

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

قیمت‌گذاری دستوری، معضل

پایدار صنعت خودرو

صفحه ۴

مقایسه قیمت‌های روز گذشته در بازار خودرو با

روز قبل از آغاز تهاجم به کشور

بازار خودرو چه زمانی به
روال عادی برمی‌گردد؟

طی ۱۲ روزی که کشور درگیر جنگ بود، بسیاری از
بازارها به نوعی در حالت تعلیق به سر می‌بردند. بازار...

صفحه ۷

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با

روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش نرخ بیمه

شخص ثالث و نارضایتی

مالکان خودروهای فرسوده

صفحه ۲

اتوبوس مسافربری توسط پلیس به دلیل حمل

بار نامتعارف توقیف شد

حمل بار با ناوگان

مسافربری، ممنوع!

اتوبوس‌ها مجاز به حمل بار تجاری نیستند و تنها باید

مسافران و بار آن‌ها را جابه‌جا کنند؛ اما...

صفحه ۱۵



از طریق واقعی سازی قیمت‌ها صورت می‌گیرد:

جبران فشار ارزی و تورم تولید توسط «سایپا»

صفحه ۵



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

NEW
M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM



WWW.AMICOIR.COM



هوش مصنوعی است. تراشه تورینگ که به صورت داخلی توسط ژینگ توسعه یافته، به طور خاص برای کاربردهای هوش مصنوعی طراحی شده است. این تراشه دارای یک پردازنده ۴۰ هسته‌ای است و قادر به اجرای محلی مدل‌های بزرگ هوش مصنوعی با ۳۰ میلیارد پارامتر خواهد بود. تراشه ژینگ شامل دو واحد پردازش عصبی (NPU) و یک معماری تخصصی بهینه‌شده برای شبکه‌های عصبی است. با قدرت محاسباتی خیره‌کننده ۷۵۰ ترا عملیات در ثانیه (TOPS) برای هر تراشه، تورینگ به عنوان «سقف قدرت محاسباتی» توصیف شده است. برای مقایسه، یک تراشه تورینگ معادل سه تراشه Nvidia Orin X است که هر کدام ۲۵۴ TOPS ارائه می‌دهند.

ژینگ از شاسی بلند G7 با تراشه هوش مصنوعی رونمایی کرده است که قدرت محاسباتی بی‌سابقه ارائه می‌دهد. ژینگ (Xpeng) قرار است خودرو شاسی بلند میان‌رده G7 خود را رونمایی کند؛ خودرویی که آماده است تا چشم‌انداز خودروهای برقی هوشمند را بازتعریف کند. یکی از ویژگی‌های برجسته G7، استفاده از سه تراشه هوش مصنوعی تورینگ (Turing) توسعه یافته توسط ژینگ است که قابلیت‌های رانندگی خودکار و کابین هوشمند این خودرو را به طور قابل توجهی ارتقا می‌دهد. این لحظه‌ای کلیدی برای ژینگ خواهد بود که هدف آن کاهش وابستگی به غول‌های نیمه‌هادی خارجی و تثبیت جایگاه خود به عنوان یک نوآور خودروساز مبتنی بر



تراشه‌های هوش مصنوعی روی محصولات «ژینگ»

تاثیر واردات خودروهای کارکرده بر وضعیت بازار

ضمن تسهیل فرآیند واردات توسط اشخاص حقیقی و ایرانیان خارج از کشور، به گردش آزاد ارز و تقویت سرمایه‌گذاری مولد در بازار خودرو کمک می‌کند. همچنین تعرفه‌گذاری پلکانی بر اساس حجم موتور، یکی از منطقی‌ترین تصمیمات این آیین‌نامه است. تعرفه ۲۰ تا ۴۰ درصدی برای خودروهای کم‌مصرف و اقتصادی، نه تنها به تنظیم بازار هدف کمک می‌کند، بلکه با رویکردی محیط‌زیستی، منجر به کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌گی در سطح ملی خواهد شد. همین مساله به طور غیرمستقیم در بهبود تراز انرژی و کاهش هزینه‌های پنهان یارانه‌ای دولت نیز موثر خواهد بود. نکته‌ای که نباید از نظر دور داشت، بازسازی تدریجی اعتماد عمومی به سیاست‌گذاری خودرویی کشور است. سال‌ها تصمیمات خلق الساعه، محدودیت‌های غیرمنطقی و ضعف در اجرا، باعث بی‌اعتمادی مردم نسبت به وعده‌های اقتصادی در صنعت و بازار خودرو شده بود. آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، اگر با جدیت، شفافیت و استمرار همراه باشد، می‌تواند الگویی موفق از سیاست‌گذاری متعادل و توسعه‌گرا ارائه دهد. همچنین اولویت‌بندی واردات خودروهای با حجم موتور پایین و مصرف سوخت کمتر، نشان‌دهنده ثبات از هم‌راستایی سیاست‌های صنعتی با اهداف کلان محیط‌زیستی و عدالت اجتماعی است. تخصیص نیمی از سهمیه ۹۰ هزار دستگاهی واردات به خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی، نشان می‌دهد سیاست‌گذار از تجارب گذشته درس گرفته و تمرکز خود را بر نیاز اکثریت جامعه قرار داده است. فرجام سخن این که، آیین‌نامه جدید واردات خودروهای کارکرده نه یک اقدام کوتاه‌مدت، بلکه بستری برای اصلاح ساختاری و تدریجی بازار خودرو کشور است. تصمیم‌گیری بر پایه واقعیت‌های اقتصادی، لحاظ کردن ملاحظات محیط‌زیستی، بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی و تمرکز بر قدرت خرید مردم، نقاط قوتی است که این سیاست را از رویکردهای گذشته متمایز می‌سازد.



امید محمدی

روزنامه‌نگار

تصویب آیین‌نامه جدید واردات خودرو، به‌ویژه مجاز شدن ورود خودروهای کارکرده با عمر کمتر از چهار سال و پیمایش زیر ۱۰۰ هزار کیلومتر را می‌توان به‌عنوان نقطه عطفی در رویکرد دولت نسبت به بازار خودرو ارزیابی کرد. در شرایطی که بازار داخلی سال‌ها تحت تاثیر کمبود عرضه، افزایش تقاضا و محدودیت‌های شدید وارداتی با بحران قیمت و چالش کیفیت مواجه بوده، این تصمیم به‌درستی می‌تواند عامل تنظیم، تعدیل و در نهایت اصلاح بنیادین بازار خودرو کشور باشد. بر خلاف تصورات عموم که واردات خودرو را اقدامی صرفاً لوکس و خاص تلقی می‌کنند، سیاست واردات خودروهای کارکرده با شرایط فنی و زیست‌محیطی مشخص، پاسخی دقیق و واقع‌گرایانه به نیاز طبقه متوسط و مصرف‌کنندگان واقعی خودرو در کشور است. این خودروها با قیمتی به‌مراتب مناسب‌تر از نمونه‌های صفر کیلومتر می‌توانند منجر به بالا رفتن حق انتخاب مشتری به لحاظ کیفی و اقتصادی شوند. نخستین دستاورد مشهود این طرح، ایجاد رقابت سالم در بازار داخلی است. با ورود خودروهای متنوع و امتحان‌پس داده جهانی، نه تنها قدرت چانه‌زنی مشتریان افزایش می‌یابد، بلکه خودروسازان داخلی نیز ناگزیر به ارتقای استانداردهای فنی، بهبود طراحی و اصلاح قیمت‌ها خواهند شد. این رقابت، کل‌زنجیره تولید و توزیع خودرو را تحت تاثیر مثبت قرار می‌دهد. در کنار آن، مجوز واردات باارز شخصی که در آیین‌نامه جدید لحاظ شده، گامی هوشمندانه برای کاهش فشار بر منابع ارزی دولت محسوب می‌شود. این سازوکار،

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

افزایش نرخ بیمه شخص ثالث و نارضایتی مالکان خودروهای فرسوده



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

و پیامدهای آن داشته است. شفیعی گفت: «مهم‌ترین عامل افزایش نرخ بیمه شخص ثالث، بالا رفتن سالانه نرخ دیه است که توسط قوه قضائیه تعیین می‌شود. از آن‌جا که شرکت‌های بیمه موظف به جبران کامل خسارت‌های جانی هستند، افزایش دیه به طور مستقیم موجب افزایش نرخ بیمه‌نامه می‌شود.» وی افزود: «افزایش تعداد تصادفات به‌ویژه در خودروهای فاقد ایمنی لازم، هزینه‌های پرداخت خسارت را برای بیمه‌گرها افزایش داده و در نتیجه، نرخ بیمه نیز صعودی شده است.» شفیعی با انتقاد از نحوه اعمال این افزایش‌ها گفت: «این روند، بیش از همه دارندگان خودروهای قدیمی و فرسوده را تحت فشار قرار داده است. اقشار کم‌درآمد که ناچار به نگهداری از خودروهای فرسوده هستند، حالا باید مبالغی سنگین برای تمدید بیمه‌نامه شخص ثالث بپردازند. برخی از این افراد حتی توان پرداخت همین هزینه رانیز ندارند و ناچار به تردد با خودروهای فاقد بیمه می‌شوند که این موضوع هم به ضرر خودشان است و هم امنیت اجتماعی را تهدید می‌کند.» شفیعی افزود: «وقتی مالک یک خودرو و قدیمی باید مبلغی مشابه یا حتی بیشتر از دارند یک خودرو لوکس پرداخت کند، آن هم برای بیمه‌نامه‌ای با پوشش مشابه یا ضعیف‌تر، طبیعی است که احساس بی‌عدالتی در جامعه شکل بگیرد. این موضوع نارضایتی عمومی را افزایش داده و اعتماد به نظام بیمه‌ای کشور را تضعیف می‌کند.» وی خاطر نشان کرد: «دولت می‌تواند برای حمایت از اقشار آسیب‌پذیر، بخشی از هزینه بیمه شخص ثالث خودروهای فرسوده را تأمین کند. همچنین باید طرح‌های نوسازی و اسقاط خودروهای قدیمی جدی‌تر اجرا شود. اگر تسهیلات مناسب در اختیار مردم قرار بگیرد، کیفیت خودروها ارتقا پیدا می‌کند و فشار از دوش صنعت بیمه برداشته می‌شود.» شفیعی در پایان گفت: «افزایش نرخ بیمه بدون توجه به قدرت پرداخت مردم و بدون طراحی سازوکارهای حمایتی، در درازمدت نه تنها به ضرر مردم بلکه به ضرر خود صنعت بیمه نیز خواهد بود.»

در سال‌های اخیر، بیمه شخص ثالث به یکی از دغدغه‌های جدی دارندگان خودرو، به‌ویژه خودروهای فرسوده تبدیل شده است. افزایش مستمر نرخ این نوع بیمه که عمدتاً به دلایلی چون افزایش نرخ دیه، رشد آمار تصادفات و زیان‌ده بودن این بخش برای شرکت‌های بیمه صورت گرفته، سبب شده است بخشی از شهروندان در تأمین هزینه آن با مشکل مواجه شوند. این افزایش، هر چند از نگاه فنی و اقتصادی قابل توجیه است، اما در عمل بیشترین فشار را بر قشر ضعیف و آسیب‌پذیر جامعه وارد می‌کند. خودروهای فرسوده اغلب از آن افرادی است که توان مالی کافی برای خرید خودروهای نو یا حتی نگهداری مطلوب و وسیله نقلیه فعلی‌شان را ندارند. با بالا رفتن نرخ بیمه شخص ثالث، این افراد ناچار هستند بخش قابل توجهی از درآمد خود را به امری اختصاص دهند که اگر چه ضروری است، اما از توان آن‌ها تا حدی خارج است. در مواردی نیز برخی صاحبان این خودروها به ناچار بدون بیمه‌نامه معتبر در سطح شهر تردد می‌کنند که همین امر، تبعات حقوقی و اجتماعی گسترده‌ای به همراه دارد. در شرایطی که گرانی خودرو، افزایش نرخ سوخت، رشد هزینه تعمیرات و کاهش قدرت خرید مردم به‌حرانی فراگیر تبدیل شده، بالا رفتن نرخ بیمه شخص ثالث می‌تواند زنگ خطری جدی برای سیاست‌گذاران اقتصادی و اجتماعی باشد. محمدحسین شفیعی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به تحلیل مسائل اجتماعی حوزه بیمه پرداخته و نگاهی دقیق‌تر به این چالش

بازگشت همه به سوی اوست



جناب آقای مرتضی آذرکمان کارشناس محترم بازرگانی داخلی شرکت مدیران خودرو

بدین وسیله در گذشت برادر گرامی تان را تسلیت می‌گوییم؛ از خداوند متعال برای آن مرحوم علودرجات و برای بازماندگان صبر جمیل خواستاریم

روزنامه دنیای خودرو

بازگشت همه به سوی اوست



جناب آقای مهران مهرپسند

بدین وسیله در گذشت پدر گرامی تان محمد مهرپسند، بازیکن پیشکسوت تیم استقلال را تسلیت می‌گوییم از خداوند متعال برای آن مرحوم علودرجات و برای بازماندگان صبر و شکیبایی مسالت داریم.

روزنامه دنیای خودرو

زیرا قدرت موتور در دنده ۷ شروع به افت می‌کند و در دنده ۸ به شدت کاهش می‌یابد. برای حفظ قدرت، خودرو باید در دنده ۶ بماند. به گفته جنرال موتورز، **ZR1** به گونه‌ای مهندسی شده که در دنده ۶ رتالاین مخفی ۸,۱۰۰rpm دارد و اجازه می‌دهد شتاب‌گیری تا بیش از ۳۷۰ کیلومتر بر ساعت ادامه یابد. این خودرو با این هدف کاملاً آزمایش و مهندسی شده و تمام خودروهای مشتریان قادر خواهند بود در شرایط مناسب پیست به این شاهکار دست یابند. روی کاغذ، خودروهای چهار چرخ محرک معمولاً در زمان شتاب‌گیری بهتر از دیگرانسیل عقب عمل می‌کنند؛ زیرا چسبندگی در هر چهار چرخ، انتقال قدرت و کشش را بهبود می‌بخشد.

شورولت کوروت **ZR1** جدید سریع‌ترین نسخه در تاریخ این خودرو است؛ چه از نظر شتاب و چه از نظر سرعت نهایی. جنرال موتورز حتی ادعا می‌کند این خودرو با سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت، سریع‌ترین خودرو جهان با قیمت زیر یک میلیون دلار است. این رکورد چند ماه پیش توسط مازک روس، رئیس جنرال موتورز در یک پیست آزمایشی ثبت شد؛ اما برای رسیدن به این سرعت، خودرو باید به شیوه‌ای خاص تنظیم شود و در دنده مناسب قرار گیرد که برخلاف انتظار، دنده آخر نیست. در مشخصات فنی، رتالاین **ZR1** جدید ۸ هزار rpm اعلام شده است؛ اما این تمام ماجرا برای رسیدن به سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت نیست؛



گیربکس اختصاصی کوروت «ZR1» برای رکوردزنی



کارشناس حوزه خودرو مطرح کرد:

واردات خودرو کار کرده، اهرم اصلاح خودروسازی داخلی

موتور و سیستم برق شده باشند؛ هر چند ظاهرشان فریبنده باشد. به‌همین دلیل بررسی دقیق سابقه تعمیر، کیلومتر واقعی، نوع آب‌وهوا و نحوه استفاده (شهری یا تجاری) در کشور مبدأ اهمیت زیادی دارد. فرسودگی تکنولوژیک تنها با بررسی ظاهری مشخص نمی‌شود و نیازمند آزمایش فنی تخصصی است.

ورود خودروهای دست‌دوم می‌تواند قیمت خودروهای داخلی را تحت فشار بگذارد؛ آیا این فشار موجب بهبود کیفیت خودرو و سسازان داخلی خواهد شد یا فقط باعث آشفتنگی بازار می‌شود؟

در شرایطی که خودروسازان داخلی سال‌هاست در فضای شبه‌انحصاری فعالیت می‌کنند و عملاً در غیاب رقابت واقعی، نیازی به ارتقای کیفیت یا پاسخ‌گویی نمی‌بینند، هر نوع فشار بیرونی می‌تواند نقشی سازنده ایفا کند. ورود خودروهای کار کرده خارجی با سطح کیفی بالا، سطح توقع مصرف‌کننده را بالا می‌برد و عملاً خودروساز را وادار می‌کند که برای حفظ سهم بازار، چاره‌ای جز اصلاح فرآیندهای تولید، ارتقای کیفیت و مدیریت هزینه‌ها نداشته باشد. اما این اتفاق به صورت خودکار رخ نمی‌دهد. اگر واردات بدون نظم و ضابطه انجام شود و بازار دچار آشفتنگی اطلاعات، تنوع برندهای ناشناخته یا اختلاف قیمت شدید شود، احتمال دارد نه تنها فشار موثری به خودروسازان وارد نشود، بلکه بازار خودرو دچار بلاتکلیفی و نوسان شود. در نتیجه، سیاست واردات باید با برنامه همراه باشد و مکمل اصلاح ساختار صنعت خودرو باشد، نه جایگزین آن.

در صورت واردات گسترده خودروهای کار کرده، تکلیف خدمات پس از فروش و تامین قطعه چیست؟ آیا شرکتهای واردکننده باید مسئول این بخش باشند یا نهادهای

هوشمندانه طراحی شود تا منجر به ارتقای کیفیت و پاسخگویی خودروسازان داخلی شود، نه عقب‌نشینی آن‌ها.

با توجه به محدودیت‌های ارزی کشور، از نگاه شما اولویت با واردات خودروهای نو است یا مدل‌های دست‌دوم با کیفیت بالا؟

در شرایط فعلی که کشور با محدودیت شدید منابع ارزی مواجه است، اولویت‌بندی باید مبتنی بر بازدهی مصرف‌ارز باشد. واردات خودروهای نو به دلیل هزینه‌های بسیار بالا، حجم ارزی زیادی را می‌طلبد و در نهایت، تنها طبقه خاصی از جامعه توان خرید این خودروها را دارد. در مقابل، واردات خودروهای دست‌دوم که دارای کیفیت مناسب و عمر پایین هستند، می‌تواند به اقشار گسترده‌تری از جامعه امکان دسترسی به خودرو با کیفیت بدهد. از منظر اقتصادی، صرفه‌جویی در هزینه‌های اولیه خرید، امکان توزیع بهتر منابع ارزی و کاهش التهاب بازار از جمله مزایای این رویکرد است. البته باید توجه داشت که «دست‌دوم بودن» نباید معادل با «فرسوده بودن» تلقی شود. سیاست‌گذار باید مشخص کند که صرفه‌جویی ارزی نباید به قیمت کاهش ایمنی، کیفیت یا سلامت محیط‌زیست تمام شود. در واقع خودروهای دست‌دوم با کیفیت بالا، می‌توانند نقطه تعادل بین واقعیت ارزی کشور و تقاضای بازار باشند.

یکی از نگرانی‌های جدی در مورد خودروهای دست‌دوم وارداتی، عدم تطابق با استانداردهای محیط‌زیستی و ایمنی داخلی است. به نظر شما برای جلوگیری از واردات خودروهای فاقد کیفیت، چه فیلترهایی باید اعمال شود؟

این نگرانی کاملاً به‌جا است. خودروهای وارداتی، حتی اگر کار کرده باشند، باید مطابق با استانداردهای رسمی سازمان ملی استاندارد،



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که بازار خودرو همچنان با التهابات قیمتی و افت کیفیت تولیدات داخلی دست و پنجه نرم می‌کند، از واردات خودروهای دست‌دوم به عنوان نسخه‌ای فوری برای درمان این مشکلات یاد می‌شود. اما آیا این سیاست صرفاً مُسکن است یا می‌تواند به اصلاح ساختار صنعت خودرو منجر شود؟ سجاد همتی، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید می‌کند که اگر این واردات با برنامه‌ریزی دقیق، نظارت موثر و نگاه راهبردی همراه شود، نه تنها فشاری بر تولید داخل وارد نخواهد کرد، بلکه می‌تواند موتور محرکی برای بهبود کیفیت و افزایش پاسخگویی خودروسازان داخلی باشد.

در شرایطی که تولید داخل با مشکلات مزمن مواجه است، سیاست واردات خودروهای دست‌دوم را چطور ارزیابی می‌کنید؟ آیا این یک راهکار موقتی است یا می‌تواند به عنوان یک استراتژی بلندمدت مطرح شود؟

واردات خودروهای دست‌دوم، اگر چه در ابتدا به عنوان یک راهکار کوتاه‌مدت برای متعادل‌سازی بازار مطرح شده، اما در واقع می‌تواند بخشی از یک استراتژی بلندمدت نیز باشد؛ مشروط بر آن‌که با برنامه‌ریزی دقیق، نظارت موثر و هدف‌گذاری مشخص همراه باشد. در شرایطی که تولید داخلی به دلایل متعددی از جمله کیفیت پایین، قیمت بالا، عدم رقابت‌پذیری و محدودیت‌های تکنولوژیک دچار بحران است، واردات خودروهای کار کرده می‌تواند یک مسیر مکمل برای پاسخ به نیاز مصرف‌کننده باشد. با این حال، اگر واردات بدون نظارت و بدون در نظر گرفتن تأثیر آن بر ساختار تولید داخلی انجام شود، نه تنها به توسعه صنعت کمک نخواهد کرد، بلکه می‌تواند وابستگی کشور را افزایش داده و بازار را از تعادل خارج کند. در نتیجه، باید واردات خودروهای دست‌دوم رانه به عنوان «رقیب» تولید داخل، بلکه به عنوان عامل فشار مثبت برای اصلاح آن دید. این سیاست باید

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.



این مدل یک خودرو تک‌موتوره با محور محرک جلو است که با قدرت موتور ۲۰۰ کیلووات (۲۷۰ اسببخار) ظرف ۳.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. پیش‌بینی می‌شود سرعت‌گیری صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این مدل حدود ۸ ثانیه باشد. توپو تا b25 به‌صورت استاندارد با یک بسته باتری لیتیوم آهن فسفات (LFP) با ظرفیت ۶۵.۲۸ کیلووات-ساعت از BYD عرضه می‌شود که توان پیمایش آن ۵۵۰ کیلومتر است. b25 مصرف انرژی ۱۳.۵ کیلووات-ساعت به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر دارد که برای این کلاس بدنه، رقم مناسبی است. همچنین گزینه باتری بزرگ‌تر با ظرفیت ۷۳.۹۸۴ کیلووات-ساعت وجود دارد که امکان رانندگی تا ۶۳۰ کیلومتر را فراهم می‌کند.

توپو تا b25 جدیدترین همکاری یک خودروساز مطرح ژاپنی با شرکت چینی است. این پروژه مشابه سرمایه‌گذاری مشترک نیسان و دانگ‌فنگ است که سدان برقی N7 و پیکاپ فرانتیر را ارائه داد. محصول مشترک توپو تا-فاو (FAW) یک شاسی‌بلند کوپه به‌نام b25 است که مشابه سدان میان‌رده bz3 با باتری‌های تیغه‌ای BYD استفاده می‌کند. توپو تا b25 در چهار مدل در چین عرضه خواهد شد که ۱۸ تا ۲۳ هزار دلار قیمت دارند. از نظر اقتصادی، b25 کوپه می‌تواند رقیبی بسیار مهم برای دیگر خودروهای برقی در بازار جهانی باشد. توپو تا b25 بر پایه پلت‌فرم e-TNGA به‌تولید می‌آید و ابعاد آن در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محوری به‌ترتیب به ۴،۷۸۰، ۱،۸۶۶، ۱،۵۱۰ و ۲،۸۸۰ میلی‌متر می‌رسد.



همکاری «توپو تا» با یک شرکت چینی

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

قیمت‌گذاری دستوری، معضل پایدار صنعت خودرو

قیمت‌گذاری دستوری عامل کاهش قدرت تولید، افزایش بدهی، کاهش کیفیت و تضعیف قطعه‌سازان است



نگاه View



سید احمد حسینی

رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم‌یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران

لوازم‌یدکی خودرو در بازار گران نشده است

«باتوجه به شرایط فعلی کشور همکاران مادر بازار لوازم‌یدکی خودرو همکاری‌های لازم را داشتند و به‌رغم افزایش قیمت ارزهای خارجی، در بازار لوازم‌یدکی خودرو شاهد افزایش قیمت قطعات خودرو نبودیم. بر این اساس در روزهای اخیر فعالان بازار لوازم‌یدکی خودرو همراهی لازم را با مردم و مشتریان داشته‌اند. تاکنون هیچ کمبود قطعات یدکی خودرو در بازار لوازم‌یدکی ایجاد نشده و لازم به‌ذکر است که فعالان صف لوازم‌یدکی خودرو آمادگی دارند تا در صورت ایجاد کمبود هر قطعه‌ای، نیاز بازار را به‌سرعت برطرف و تامین کنند. چالش اصلی که اکنون بازار لوازم‌یدکی خودرو در کشور با آن مواجه است، حمل‌ونقل و لجستیک است. به‌متولیان اعلام کردیم که اگر باربری‌های بخش خصوصی باتوجه به شرایط فعلی وارد عمل شوند، این چالش حل خواهد شد. در غیر این صورت از دولت درخواست داریم که برای حمل و نقل کالا راهکاری اتخاذ کنند؛ چراکه بازارهای لوازم‌یدکی خودرو در سراسر کشور باید از بازار قطعات یدکی خودرو تهران تامین شوند و اگر بتوانیم بحث ترابری را طی روزهای آینده بهبود دهیم، هیچ مشکلی در تامین قطعات خودرو برای سراسر کشور وجود نخواهد داشت. لازم به‌ذکر است که برای تامین نیاز بازار لوازم‌یدکی خودرو در سراسر کشور جز بحث لجستیک چالشی وجود ندارد و همکاران ما در شهرهای مختلف قطعات و لوازم‌یدکی خودرو را در انبارهای خود به اندازه نیاز بازار ذخیره و در فروشگاه‌هایشان موجود دارند. جهت پیشگیری از افزایش تقاضای طی روزهای آینده درخواست بهبود حمل و نقل کالا را از متولیان داشتیم. با توجه به شرایط فعلی، همه اصناف باید همراهی لازم را داشته باشند تا از این وضعیت عبور کنیم. شاید بتوان گفت در شرایط فعلی، وضعیت واردات و تامین لوازم‌یدکی خودرو آن‌چنان که باید مساعد نیست. باای حال امروز اولویت، تامین نیاز بازار لوازم‌یدکی خودرو است که مشکل جدی در این بخش وجود ندارد. همچنین برنامه‌ریزی‌ها برای رفع نیاز بازار در روزهای آینده نیز انجام شده است. در این راستا تعامل و همکاری مناسبی با قطعه‌سازان و تولیدکنندگان داخلی داریم و باتوجه به تعطیلات تابستانی صنعت خودرو در خصوص تامین قطعات خودرو تغییراتی ایجاد نشده است.

ضرورت تنفس مالی و بازنگری در ساختار قیمت‌گذاری

برخی کارشناسان پیشنهاد داده‌اند که دولت برای بازسازی صنعت خودرو، باید به بانک‌ها دستور دهد تا خودروسازان را از فشار بازپرداخت وام‌ها رها کرده و یک تنفس دو تا سه‌ساله مالی برای آن‌ها در نظر بگیرد. این اقدام، همراه با اصلاح نظام قیمت‌گذاری و تعیین قیمت بر اساس عرضه و تقاضا، می‌تواند زمینه‌ساز رشد تولید و ارتقای کیفیت باشد. همچنین قیمت‌گذاری پویا و فصلی، می‌تواند به خودروساز این امکان را بدهد که متناسب با نرخ ارز و تورم، برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای تولید، فروش و سرمایه‌گذاری داشته باشد

آزادسازی قیمت‌ها؛ چالش یا فرصت؟

عده‌ای بر این باورند که آزادسازی قیمت خودرو می‌تواند موجب جهش قیمت‌ها شود؛ اما تجربه کشورهای دیگر نشان می‌دهد که در بلندمدت، آزادسازی همراه با رقابت و نظارت، منجر به کاهش قیمت، بهبود کیفیت و افزایش رضایت‌مندی مشتریان خواهد شد. در واقع اگر قیمت‌ها بر اساس واقعیت‌های بازار تعیین شود، شرکت‌های ناکارآمد حذف و شرکت‌های توانمند تقویت می‌شوند. این موضوع نه تنها به نفع مصرف‌کننده است، بلکه کل صنعت را در مسیر حرفه‌ای شدن قرار می‌دهد.

رہایی از سیاست‌های دستوری؛ شرط بقای صنعت خودرو قیمت‌گذاری دستوری در ظاهر ممکن است به نفع مصرف‌کننده باشد، اما در واقع، با کاهش قدرت تولید، افزایش بدهی، کاهش کیفیت و تضعیف قطعه‌سازان، کل صنعت را دچار بحران می‌کند. ایران خودرو به‌عنوان نمونه‌ای شاخص از این شرایط، با زیان انباشته و بدهی‌های مالی سنگینی روبه‌رو است که تنها با اصلاح ساختار قیمت‌گذاری و تنفس مالی می‌توان آن را احیا کرد. در دنیای امروز، هیچ صنعت رقابتی با ابزارهای قدیمی اداره نمی‌شود. اگر سیاست‌گران به دنبال صنعتی پویا، شفاف و رقابت‌پذیر هستند، باید هر چه سریع‌تر نظام قیمت‌گذاری دستوری را کنار گذاشته و با اعتماد به مکانیسم بازار، اجازه دهند عرضه و تقاضا قیمت‌ها را تعیین کنند. در غیر این صورت، صنعت خودرو به مسیر فرسایشی خود ادامه خواهد داد و فرصت بازسازی از دست خواهد رفت.

و کنترل‌شده‌ای که پس از ماه‌ها تأخیر اعمال می‌شود، نمی‌تواند جبران‌گر فاصله قیمتی میان هزینه و درآمد باشد. در واقع، آن چه به‌عنوان «افزایش قیمت» مطرح می‌شود، صرفاً بخشی از زیان‌های گذشته را پوشش می‌دهد و عملاً برای سرمایه‌گذاری در به‌روزرسانی خطوط تولید، ارتقای فناوری یا افزایش تیراژ، چیزی باقی نمی‌ماند.

بدهی‌های سنگین؛ میراث قیمت‌گذاری دستوری ایران خودرو و دیگر خودروسازان طی سال‌های اخیر برای حفظ تولید و ادامه فعالیت، ناچار به اخذ وام‌های کلان بانرخ بهره بالا شده‌اند. این موضوع سبب شده است بخش بزرگی از درآمد فعلی شرکت‌ها صرف بازپرداخت تسهیلات بانکی و هزینه‌های مالی شود. بنابراین قیمت‌گذاری دستوری زنجیری بر پای خودروسازان شده و مانع از ایجاد سود برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه شده است.

قطعه‌سازان؛ حلقه‌ای آسیب‌پذیر در زنجیره تولید قطعه‌سازان به‌عنوان شرکای استراتژیک خودروسازان، به‌ویژه گروه صنعتی ایران خودرو، بیشترین آسیب را از قیمت‌گذاری دستوری متحمل می‌شوند. وقتی قیمت نهایی خودرو پایین‌تر از هزینه واقعی تولید باشد، خودروساز نیز برای تامین قطعات مجبور به چانه‌زنی و تأخیر در پرداخت‌هاست. این تأخیرها باعث اختلال در چرخه تولید قطعه‌سازان، کاهش کیفیت، عدم سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و نهایتاً ورشکستگی یا خروج برخی شرکت‌ها از بازار شده است.

تناقض وعده‌ها با واقعیت بازار

یکی از انتقادهای اصلی که از سوی فعالان صنعت خودرو مطرح می‌شود، تناقض‌های شدید میان وعده‌های دولتی و سیاست‌های اجرایی است. وعده بررسی قیمت‌ها در زمان مشخص و تجدید آن، معمولاً تا ماه‌ها و حتی یک سال بعد به تعویق می‌افتد. در این مدت، خودروساز مجبور است به هر شکل ممکن تولید را ادامه دهد؛ یا با کاهش کیفیت، یا با تامین مالی از بانک‌ها. نتیجه چنین سیاستی چیزی جز تضعیف بنیه اقتصادی شرکت‌ها، کاهش قدرت خرید مردم و افزایش نارضایتی عمومی نیست.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین صنایع پیشران اقتصاد کشور، در سال‌های گذشته تحت تأثیر سیاست‌های کنترل‌شده و قیمت‌گذاری دستوری، دچار ناترازی‌های جدی شده است. در این بین، خودروسازان بزرگی مانند گروه صنعتی ایران خودرو و قطعه‌سازان نیز با چالش‌های متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کنند؛ مسائلی که تبعات منفی برای این صنعت به‌همراه داشته و سبب افزایش زیان انباشته خودروسازان و چالش‌های مالی گوناگون برای آن‌ها شده است. بر این اساس حذف قیمت‌گذاری دستوری راهکاری است که می‌تواند تولید و نقدینگی را در مسیر پایداری و رشد قرار دهد.

قیمت‌گذاری دستوری؛ مُسکن موقت یا معضل پایدار؟

قیمت‌گذاری دستوری سال‌هاست که به‌عنوان ابزاری برای کنترل بازار در دستور کار نهادهای تنظیم‌گر قرار گرفته است؛ اما این ابزار هر چند در ظاهر می‌تواند آرامشی موقتی در بازار مصرف ایجاد کند، در عمل به‌ویژه برای تولیدکنندگان، به‌عاملی بازدارنده و مخرب تبدیل شده است. در صنعت خودرو، این قیمت‌گذاری نه تنها مانعی در برابر رشد تولید و افزایش کیفیت بوده، بلکه خودروسازان را به‌سوی زیان‌های انباشته، بدهی‌های سنگین و اتکای مفرط به تسهیلات بانکی سوق داده است.

تأثیر مستقیم بر نقدینگی ایران خودرو

گروه صنعتی ایران خودرو به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی این صنعت، طی سال‌های اخیر با فشار مالی شدیدی مواجه شده است. مدیران این شرکت بارها اعلام کرده‌اند که قیمت‌های فعلی در برابر هزینه‌های تولید که روزانه تحت تأثیر نرخ ارز، تورم داخلی و قیمت جهانی مواد اولیه افزایش می‌یابد، هیچ تناسبی ندارد. افزایش‌های مقطعی

پیگیری يك موضوع

Follow up

علی چاغروند

معاون کمیسیون‌ها، مجامع و شوراهای اتاق بازرگانی ایران

تدوین برنامه الزامات ارتقای تاب‌آوری واحدهای تولیدی

«جنگ تحمیلی اخیر از سوی دشمنان کشور مان، شرایط ویژه‌ای را برای صنایع تولیدی به‌وجود آورده که این مساله نیاز به حمایت از بنگاه‌های اقتصادی کشورمان را دوچندان کرده است.

حال در این زمینه علی چاغروند، معاون کمیسیون‌ها، مجامع و شوراهای اتاق بازرگانی ایران از برنامه جامع اتاق بازرگانی ایران برای واحدهای تولیدی خبر داده است.

اتاق بازرگانی ایران با توجه به وقایع اخیر چه برنامه‌هایی برای حمایت از تولیدکنندگان دارد؟

ما برنامه‌های قابل توجهی برای بازتوانی بنگاه‌های خرد داریم.

همچنین دفترچه الزامات ارتقای تاب‌آوری واحدهای تولیدی و خدماتی کشور در شرایط بحران ارائه شده است. از سوی، واحدهای تولیدی در سراسر کشور در دوره جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، استقامت و انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری خود را نشان دادند.

در حوزه تامین اجتماعی و مالیات چه اقداماتی صورت گرفته است؟

در این رابطه ضرورت دارد فرصت حداقل یک تا دو ماهه برای تقسیط تعهدات مالیاتی و تامین اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی فراهم شود. همچنین در روزهای گذشته، پیگیری لازم در زمینه فراهم شدن امکان دریافت فهرست بیمه با چک برای فعالان اقتصادی سراسر کشور انجام گرفت. از سوی، شرایط اقتصادی ناشی از جنگ تحمیلی باعث نکل تعهدات مالی بنگاه‌های اقتصادی در سررسیدهای مقرر شد که این موضوع باعث برگشت خوردن چک‌های برخی فعالان اقتصادی شده است.

چه محدودیت‌هایی در حال حاضر وجود دارد؟

محدودیت‌های بانکی و اعتباری برای آن دسته از فعالان اقتصادی که قادر به وصول بدهی‌ها و دیون خود در ازای چک‌های صادر شده نبوده‌اند، وجود دارد.

به‌موجب ماده ۵ قانون صدور چک، یک‌سری محدودیت‌ها برای بنگاه‌ها و فعالان اقتصادی که چک برگشتی دارند، ایجاد می‌شود. این محدودیت‌ها موجب عدم‌گشایش اعتبارات استنادی ارزی و ریالی و عدم امکان دریافت هر گونه تسهیلات می‌شود.

«با آغاز تعطیلات تابستانی گروه صنعتی ایران خودرو، تمامی نمایندگی‌های مجاز این شرکت در سراسر کشور، طبق روال عادی فعالیت خواهند کرد و آماده پاسخ‌گویی به نیازهای دارندگان محصولات ایران خودرو هستند. همچنین امداد ایران خودرو با حفظ روال عادی فعالیت خود، در نقاط مختلف کشور در خدمت مشتریان

است. متقاضیان می‌توانند برای بهره‌مندی از خدمات شبانه‌روزی این شرکت، با شماره سراسری ۰۹۶۴۴۰ تماس بگیرند.

در همین راستا، کارگروه خدمات پس از فروش با هدف پشتیبانی مستمر از شبکه نمایندگی‌ها، تشکیل شده و در ایام تعطیلات نیز به‌صورت فاینده عملیات پشتیبانی و



خدمت‌رسانی بی‌وقفه نمایندگی‌ها و امداد «ایران خودرو» به مشتریان در تعطیلات تابستانی خودروسازان

ایام تعطیلات تابستانی این مجموعه فراهم کرده است. خودروسازان کشور همه‌ساله در فصل تابستان به‌منظور ارتقای رفاه کارکنان، انجام تعمیرات دوره‌ای تجهیزات تولید، رسیدگی به زیرساخت‌های صنعتی و کمک به صرفه‌جویی در مصرف انرژی، یک هفته تعطیلی برنامه‌ریزی‌شده را در دستور کار قرار می‌دهند.

نظارت را دنبال خواهد کرد. این کارگروه با هماهنگی ستاد مرکزی ایران خودرو، پیگیر تامین به‌موقع قطعات، پاسخ‌گویی به مسائل فنی و تسهیل خدمت‌رسانی در سراسر کشور است. گروه صنعتی ایران خودرو در راستای تامین نیاز مشتریان، تمهیدات لازم را برای استمرار ارائه خدمات و پشتیبانی در

زاپاس

Spare Tire



قیمت نیم میلیون دلاری برای شبه کلاسیک آمریکایی



«یک استارت آپ آمریکایی به نام داکورا موتورز ادعا کرده قصد ساخت نخستین خودرو فوق لوکس آمریکایی طی یک قرن اخیر را دارد. کادیلک سلسطیک حالا با رقیبی غیرمنتظره از یک استارت آپ به نام داکورا موتورز مواجه شده است. این شرکت ادعا کرده که قصد دارد «نخستین خودرو فوق لوکس ساخت آمریکا در یک قرن اخیر» را عرضه کند؛ ادعایی که به نظر می‌رسد چندان دقیق نباشد؛ زیرا کادیلک قطعاً با این موضوع مخالف خواهد بود. با این حال، خودرو داکورا یک نمونه منحصر به فرد است که گویی از هوش مصنوعی خواسته شده یک فولکس واگن بیتل

فوق لوکس را تصور کند؛ اما این گونه نیست؛ زیرا داکورا اعلام کرده که این خودرو در همکاری با شرکت طراحی مشهور پینین فارینا طراحی شده است. این طراحی شاید از بهترین کارهای پینین فارینا نباشد، اما داکورا می‌گوید که خودرو ادای احترامی به فرم‌های سیال و منعنی مانند دهه ۳۰ میلادی است. جزئیات فنی چندان اراانه نشده؛ اما این خودرو دارای یک کاپوت چوبی دست‌ساز است که با چراغ‌های جلو دایره‌ای احاطه شده است. این چراغ‌ها با گلگیرهای برجسته، رنگ‌های مینیمال و تزئینات کرومی الهام گرفته از سبک رترو همراه شده‌اند.

ویژه‌ها

توقف معاملات ۲ شرکت بزرگ خودروساز در بورس



«بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، شرکت ایران خودرو با نماد «خودرو» به استناد ماده ۱۹ مکرر دستورالعمل اجرایی نحوه انجام معاملات در بورس اوراق بهادار تهران و شرکت سایپا با نماد «خسپا» نیز به استناد ماده ۱۶ مکرر دستورالعمل اجرایی نحوه انجام معاملات در بورس اوراق بهادار تهران با توجه به ابهامات موجود افزایش قیمت محصولاتشان متوقف شدند. در همین راستا، آن‌ها موظف به رفع ابهامات موجود در اطلاعات با اهمیت شده‌اند.

دیگه چه خبر؟

سازوکار ارزیابی خسارت خودروهای آسیب‌دیده به زودی اعلام می‌شود



«بیمه مرکزی با صدور اطلاعیه‌ای از نحوه ارزیابی خسارت‌های وارده بر خودروهای آسیب‌دیده در جنگ خبر داد. در این اطلاعیه آمده است: «با توجه به تجربه و توان تخصصی نهاد ارزیابی خسارت در صنعت بیمه، به مردم در زمینه پرداخت خسارت زیان‌دیدگان حوادث ۱۲ روز اخیر و در اجرای تصمیم وزارت اقتصاد و دولت، تمام ظرفیت‌های خود را به کار گرفته و ارزیابی خسارت وارده بر کلیه خودروهای آسیب‌دیده در ۱۲ روز اخیر اعم از این که دارای پوشش بیمه‌ای باشند یا نباشند را انجام خواهد داد.»

توئیتر!

از سال بسته حمایت از صنایع آسیب‌دیده از جنگ به هیات دولت



«جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی گفت: «با پیگیری وزیر صمت بسته جامع حمایت از صنایع آسیب‌دیده از جنگ تضمینی اسرائیل، به هیات دولت ارسال شده است که در صورت تایید، جزئیات را به واحدهای تولیدی و صنعتی اعلام می‌کنیم.» محمدصادق مفتاح اظهار داشت: «این بسته شامل تسهیلات بانکی، تخفیفات مالیاتی و حمایت‌های بیمه‌ای است که به زودی برای پشتیبانی از واحدهای تولیدی کشور پس از تایید در هیات دولت، ابلاغ خواهد شد.»

از طریق واقعی سازی قیمت‌ها صورت می‌گیرد؛

جبران فشار ارزی و تورم تولید توسط «سایپا»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت خودروسازی سایپا در پی ابلاغیه‌های اخیر شورای رقابت و وزارت صنعت، معدن و تجارت، طی نامه‌ای رسمی خطاب به مدیر نظارت بر ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار از افزایش قیمت درب کارخانه‌ای محصولات خود تا سقف ۱۵ درصد نسبت به آخرین قیمت‌های مصوب خبر داده است. این تصمیم در چارچوب ضوابط اعلام‌شده از سوی نهادهای نظارتی و با هدف اصلاح قیمت‌گذاری و تطبیق قیمت فروش با هزینه‌های واقعی تولید اتخاذ شده و شامل کلیه محصولات سواری تولیدی این شرکت می‌شود. افزایش قیمت کارخانه‌ای می‌تواند آثار مثبتی بر عملکرد مالی سایپا داشته باشد. از جمله این آثار، بهبود حاشیه سود عملیاتی شرکت است؛ چرا که فاصله میان هزینه تمام‌شده تولید و قیمت فروش کاهش می‌یابد. همچنین این افزایش قیمت موجب تقویت جریان نقدینگی شرکت خواهد شد و توان سایپا را برای تامین قطعات، پرداخت بدهی‌ها و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید یا توسعه محصولات جدید افزایش می‌دهد. بهبود عملکرد مالی سایپا می‌تواند باعث افزایش جذابیت سهام این شرکت برای سرمایه‌گذاران در بازار بورس شود. در کنار آن، درآمدهای بالاتر ناشی از این افزایش قیمت به سایپا اجازه می‌دهد تا در جهت ارتقای کیفیت محصولات، توسعه فناوری و بهبود خدمات پس از فروش گام بردارد. در نهایت، تقویت بنیان‌های مالی شرکت به پایداری تولید و حفظ سطح اشتغال کمک خواهد کرد و وابستگی به حمایت‌های بیرونی را کاهش



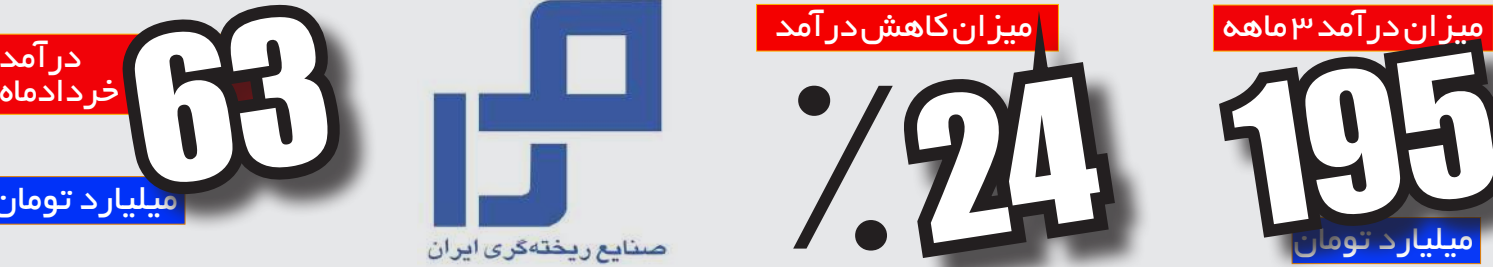
می‌دهد. این اقدام در شرایطی صورت می‌گیرد که صنعت خودرو کشور طی سال‌های اخیر با چالش‌هایی نظیر نوسانات نرخ ارز، افزایش بهای مواد اولیه، محدودیت‌های وارداتی و هزینه‌های بالای تولید مواجه بوده است. در چنین فضایی، اصلاح نظام قیمت‌گذاری و واقعی‌سازی قیمت‌ها یکی از راهکارهای کلیدی برای حفظ تداوم تولید و جلوگیری از زیان‌دهی شرکت‌های خودروساز تلقی می‌شود. سایپا نیز با اتکا به همین رویکرد تلاش دارد تا ضمن کنترل هزینه‌ها، سطح کیفیت محصولات را حفظ کرده و از طریق افزایش نسبی قیمت‌ها، بخشی از فشار مالی ناشی از عوامل بیرونی را جبران کند. این افزایش قیمت در عین حال می‌تواند

به بهبود رقابت‌پذیری شرکت از طریق تخصیص منابع بهینه‌تر و تقویت زنجیره تامین منجر شود. در نهایت باید توجه داشت اصلاح قیمت‌ها در بلندمدت برای پایداری صنعت خودرو، افزایش کیفیت، توسعه فناوری و ارتقای بهره‌وری ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به‌شمار می‌رود. تجربه‌های جهانی نیز نشان می‌دهد که قیمت‌گذاری دستوری بدون در نظر گرفتن هزینه‌های واقعی تولید، منجر به فرسایش توان رقابتی خودروسازان و افت کیفیت محصولات خواهد شد. از این رو، حرکت سایپا در این مسیر را می‌توان بخشی از فرآیند تدریجی اصلاح ساختار اقتصادی صنعت خودرو در کشور دانست.

اینفوگرافیک

Infography

کاهش درآمد شرکت «صنایع ریخته‌گری ایران» در فصل بهار



شرکت «صنایع ریخته‌گری ایران» در ۳ ماهه منتهی به خردادماه سال جاری موفق به شناسایی ۱۹۵ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چند تندی؟

خودرو در مسیر ثبات

«در شرایطی که کشورمان درگیر تحولات نظامی با رژیم صهیونیستی شد، بازار خودرو همچنان در مسیر «ثبات نسبی» و «فشار منطقی» حرکت می‌کند. گزارش‌ها حکایت از آن دارد که در بازارهای خودرویی کشور به‌خلاف گمانه‌زنی‌ها و شایعات فضای مجازی، نه خبری از جهش‌های قیمتی است و نه عرضه دچار اختلال عمده شده است.

چرا؟

جهش قیمتی در کار نیست

«فعالان بازار خودرو تاکید می‌کنند که طی روزهای گذشته، بازار وارد فاز پایش و انتظار شده است. بسیاری از خریداران و فروشندگان ترجیح می‌دهند با در نظر گرفتن شرایط امنیتی و اقتصادی، از اتخاذ هر گونه تصمیمی خودداری کنند، اما معاملات به‌طور کامل متوقف نشده است.

برای چه؟

بازار آرام است

«برخی نمایندگان‌داران خودرو می‌گویند: «نه صف خرید داریم، نه هجوم برای فروش. بازار حالت نیمه‌فعال دارد؛ چرا که همه در حال سنجیدن شرایط هستند. اما به‌خلاف آن چه در شبکه‌های اجتماعی گفته می‌شود، التهاب یا بحران نداریم»

دنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

یک عضو کمیسیون صنایع و معدن مجلس بیان کرد: «شرایط کنونی کشور برای افزایش قیمت خودرو مناسب نیست.»

حاضر جواب: اتفاقاً از نظر برخی‌ها، الان بهترین شرایط برای افزایش قیمت خودرو است!

منابع آگاه اعلام کردند که بی‌وادی، در ماه‌های اخیر با کاهش شیفتهای کاری در برخی از کارخانه‌هایش در چین و به تعویق انداختن برنامه‌هایش برای افزایش میزان تولید جدید، سرعت تولید و توسعه‌اش را کاهش داده است.

حاضر جواب: نگران نباشید... احتمالاً خودشان از تخت‌گاز رفتن خسته شده‌اند و می‌خواهند کمی استراحت کنند!

تقدیر نانوشته استانداردهای خودرویی...

حاضر جواب: البته تقدیرش نوشته شده، ولی کسی نیست که دل و جرأت خواندنش را داشته باشد.

علائم و صدای خرابی کمک‌فتر خودرو...

حاضر جواب: راستش با وجود گرانی لوازم خودرو و ممکن است حتی تابلوترین علائم و کر کنندترین سِرر و صدای خرابی این قطعه هم از سوی مالک خودرو، نه احساس و نه شنیده شود!

آیین‌نامه واردات خودرو ابلاغ شد؛ ریزش تعرفه‌های خودرویی.

حاضر جواب: بعد از این همه مدت ریزش بر گهای مصرف‌کنندگان با تعرفه‌های ۱۰۰ درصدی، این ریزش واقعا جای تعجب و تشکر دار!

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت ایران بیان کرد: «کاهش انگیزه تولید و عرضه خودرو در صورت عدم اصلاح قیمت محصولات خودروسازان.»

حاضر جواب: پس به جای «اصلاح قیمت»، می‌توان به این روند افزایش قیمت خودروها از کارخانه، «اصلاح انگیزه» هم گفت!

جانشین وزیر صنعت، معدن و تجارت در امور بازرگانی گفت: «با پیگیری وزیر صمت بسته جامع حمایت از صنایع آسیب‌دیده از جنگ به هیات دولت ارسال شده است که در صورت تایید، جزئیات را به واحدهای تولیدی و صنعتی اعلام می‌کنیم.»

حاضر جواب: ای کاش در طول این سال‌ها، بسته‌ای هم برای حمایت از صنایع آسیب‌دیده از تصمیمات مدیریتی زاینبار، ارائه می‌شد.

خودروسازی بریتانیا در تنگنا...

حاضر جواب: حالا که خود انگلیسی‌ها در تنگنا قرار دارند، به جای این که بگویند: «کار، کار انگلیسی‌هاست!» چه می‌گویند؟

چه طرحی برای جلوگیری از قاچاق سوخت جایگزین گازوئیل سه‌نرخ می‌شود؟

حاضر جواب: احتمالاً طرح گازوئیل چهارنرخ؛ این طوری این قدر تنوع قیمت وجود دارد که قاچاقچی‌ها گیج می‌شوند سوخت قاچاق را بالاخره چند خریدند و چند باید بفروشند!

در پی اعمال افزایش قیمت در گروه صنعتی سایپا، برخی خودروهای این شرکت تا ۷۰ میلیون تومان گران شدند.

حاضر جواب: حالا تا ببینیم بعد از رفع ماجرای زیان انباشته، سرانجام خودروسازان چه گلی بر سر مصرف‌کننده داخلی می‌زنند.



انتظار می‌رفت، نسخه تولیدی SU7 اولترا نتوانست به پای عملکردی پروتوتایپ سیکوزن برسد؛ با این حال، ثبت زمان ۷ دقیقه و ۴.۹۵ ثانیه دستاوردی قابل توجه است. با این زمان، سدان الکتریکی شیائومی سریع‌ترین سدان الکتریکی نوربوگ رینگ یعنی پورشه تایکان توربو GT با ۷ دقیقه و ۷.۵۵ ثانیه سر گذاشته است. شیائومی SU7 اولترا همچنین اندکی سریع‌تر از ریمک نورا عمل کرد و این هابیر کار الکتریکی گروات را از صدر جدول خودروهای الکتریکی تولیدی جهنم سبز کنار زد. ریمک این پیست را در ۷ دقیقه و ۵.۲۹ ثانیه پیموده بود. تمام زمان‌های ذکر شده مربوط به پیکربندی طولانی‌تر نوربوگ رینگ است که ۲۰.۸ کیلومتر طول دارد.

شیائومی SU7 اولترا با زمان ۷ دقیقه و ۴.۹ ثانیه در نوربوگ رینگ، پورشه تایکان و ریمک نورا را پشت سر گذاشت و سریع‌ترین خودرو الکتریکی تولیدی این پیست لقب گرفت. شیائومی که بیشتر به خاطر گوشی‌های هوشمندش شناخته می‌شود، با ورود به صنعت خودروسازی گام بزرگی برداشته است. SU7 نخستین مدل این شرکت است و نسخه پر قدرت اولترا آن پیش‌تر معرفی شده بود. اکتبر گذشته، پروتوتایپ این خودرو در پیست نوربوگ رینگ زمان خیره‌کننده ۶ دقیقه و ۴.۸ ثانیه را ثبت کرد. در آن زمان، شیائومی وعده داد که با نسخه تولیدی آماده فروش به «جهنم سبز» باز خواهد گشت و این آزمایش را تکرار خواهد کرد و حالا این اتفاق افتاده است. البته همان‌طور که



رکورد جدید «شیائومی» در جهنم سبز

تاثیر درگیری‌های نظامی در منطقه خاورمیانه روی صنعت خودرو چیست؟

بازار خودرو خاورمیانه در آستانه دگرگونی و تغییر

حرکت می‌کند. همچنین، این کشور با تکیه بر پیوندهای فرهنگی و جغرافیایی، در حال گسترش حضور خود در بازارهایی مانند ایران، عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس است. افزایش نقش برندهای چینی و ترکیه‌ای در منطقه، پیامدهای مهمی برای بازار دارد. مصرف‌کنندگان اکنون با گزینه‌های متنوع‌تری با قیمت مناسب‌تر، به‌ویژه در حوزه خودروهای برقی و مدل‌های مجهز به فناوری‌های نو، روبه‌رو هستند. نمایندگی‌های محلی نیز با تنوع بخشی به سبد محصولات خود، به دنبال پاسخگویی بهتر به نیازهای متغیر مشتریان هستند. در این میان، دولت‌ها نیز از این تحولات استقبال کرده‌اند و با هدف کاهش وابستگی به واردات غربی و افزایش پایداری صنعتی، از روندهای جدید حمایت می‌کنند.

■ شتاب‌دهی به تغییر در فرهنگ خرید و مصرف خودرو تحولات گسترده‌ای در بازار خودرو منطقه در حال وقوع است که شامل افزایش حضور برندهای چینی و ترکیه‌ای تا تغییرات بنیادین در رفتار مصرف‌کنندگان می‌شود و چشم‌انداز صنعت خودرو در خاورمیانه و کشورهای هم‌مرز با ایران را به‌طور اساسی دگرگون کرده است. یکی از مهم‌ترین تغییرات، متنوع‌تر شدن بازار و افزایش فشار رقابتی است. برندهای غربی سنتی اکنون با رقابتی قدرتمندی از شرق مواجه شده‌اند که با ارائه مدل‌هایی مقرون به‌صرفه و مجهز به فناوری‌های پیشرفته، سهم قابل توجهی از بازار را به خود اختصاص می‌دهند. نمونه بارز چینی مانند بی‌وای‌دی، جیلی، ام‌جی و چری توازن بازار را به‌نفع خود تغییر داده‌اند. در این شرایط، خودروسازان قدیمی ناچار شده‌اند تا در زمینه قیمت‌گذاری، نوآوری در امکانات و بهبود خدمات پس از فروش بازنگری کنند. در همین راستا، روند برقی‌سازی با شتابی بی‌سابقه در حال گسترش است. کشورهایی چون عربستان سعودی، امارات و ترکیه با سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌های شارژ و حمایت از تولید داخلی خودروهای برقی، گام‌های مهمی در این مسیر برداشته‌اند. برندهای مانند TOGG در ترکیه و بی‌وای‌دی، جیلی، ام‌جی و چری از چین پیشگامان این تحول هستند. حتی ایران نیز با وجود محدودیت‌های ناشی از تحریم، تلاش دارد با توسعه مدل‌های برقی بومی، وابستگی خود به سوخت‌های فسیلی را کاهش دهد و به مقابله با آلودگی بپردازد. یکی دیگر از پیامدهای مهم تحولات اخیر، حرکت به‌سوی بومی‌سازی و تنحییر تامین است. اختلالات جهانی در سیستم حمل‌ونقل، همراه با تنش‌های ژئوپلیتیکی مانند درگیری ایران و اسرائیل، کشورها را بر آن داشته تا با راه‌اندازی خطوط مونتاژ، سرمایه‌گذاری مشترک و توسعه قطعه‌سازی در کشورهایی مانند ترکیه، پاکستان و آذربایجان، وابستگی خود به واردات را کاهش داده و پایداری تولید را افزایش دهند. از سوی دیگر، روند دیجیتال‌سازی در فرآیند خرید خودرو، شتاب گرفته است. امروزه بیش از ۹۰ درصد خریداران در کشورهای حوزه خلیج فارس مسیر خرید خود را با جست‌وجوی آنلاین آغاز می‌کنند. خودروسازان با سرمایه‌گذاری در نمایشگاه‌های مجازی، پلتفرم‌های هوشمند پیکربندی خودرو و ابزارهای دیجیتال تامین مالی، تجربه‌ای نوین را برای مشتریان فراهم کرده‌اند. این مدل در میان مصرف‌کنندگان جوان و علاقه‌مند به فناوری در کشورهای مانند ایران و پاکستان نیز در حال گسترش است.

الگوهای مالکیت خودرو نیز در حال تغییرند. مدل‌هایی مانند اشتراک خودرو، سرویس‌های درخواست آنلاین و مالکیت اشتراکی، به‌ویژه در شهرهای بزرگی چون دبئی، استانبول و تهران، در حال جلب توجه هستند. این تحول باعث شده تقاضای بازار از مالکیت شخصی به سمت استفاده انعطاف‌پذیرتر و کم‌هزینه‌تر تسوق پیدا کند، به‌ویژه در میان نسل جوانی که ترجیح می‌دهد به جای تملک، خدمات را تجربه کند. در نهایت، نمایندگی‌های خودرو با چالش کاهش حاشیه سود مواجه شده‌اند. فروش آنلاین، رشد خودروهای برقی (که به خدمات پس از فروش کمتری نیاز دارند) و حساسیت بیشتر خریداران به قیمت، ساختار سنتی فروش را زیر سؤال برده است. در پاسخ به این وضعیت، نمایندگی‌ها به سمت ارائه خدمات ارزش افزوده مانند ایستگاه‌های شارژ، بسته‌های مالی متنوع و پشتیبانی هوشمند خودروهای متصل حرکت کرده‌اند تا بتوانند جایگاه خود را در زنجیره فروش حفظ کنند.



در شرایطی که بازار خودروی خاورمیانه با دگرگونی‌های ناشی از تحولات اقتصادی، فناوری و ژئوپلیتیکی مواجه است، برندهای چینی و ترکیه‌ای با رویکردهای متفاوت اما هدفمند، در حال بهره‌برداری از این فرصت‌ها هستند. هر دو کشور با تکیه بر مزیت‌های رقابتی خود، جایگاهشان را در منطقه تثبیت می‌کنند و در مسیر رقابت با خودروسازان غربی گام برمی‌دارند. خودروسازان چینی با ترکیبی از قیمت‌گذاری رقابتی، سرعت عرضه بالا و نوآوری در فناوری‌های پیشرفته، به‌سرعت در بازارهای خاورمیانه نفوذ کرده‌اند. طبق پیش‌بینی‌ها، سهم برندهای چینی در بازار خودرو خاورمیانه و آفریقا تا سال ۲۰۳۰ به ۳۴ درصد خواهد رسید، در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۴ تنها ۱۰ درصد بوده است. در زمینه خودروهای برقی نیز، این برندها با ارائه مدل‌هایی اقتصادی و پرامکانات از جمله محصولات بی‌وای‌دی، جیلی، ام‌جی و چری به کشورهای مانند عربستان سعودی که اهدافی بلندپروازانه در حوزه الکتریکی‌سازی دارند، پاسخ مناسبی داده‌اند. از نظر اعتماد مصرف‌کنندگان، بیش از ۷۰ درصد از خریداران در عربستان و امارات به محصولات چینی اطمینان دارند؛ نرخ‌هایی که حتی از آمریکا نیز بالاتر است. افزون بر این، چینی‌ها خودروهایی با فناوری‌های پیشرفته نظیر سامانه‌های کمک‌راننده (ADAS) عرضه می‌کنند که عین دارا بودن امکانات هوشمند، از نظر قیمت در سطحی پایین‌تر از محصولات غربی قرار دارند.

همکاری‌های استراتژیک، نظیر سرمایه‌گذاری مشترک و احداث خطوط مونتاژ محلی نیز در دستور کار خودروسازان چینی قرار گرفته تا ضمن کاهش هزینه‌های گمرکی، حضورشان در بازار تثبیت شود. در سوی دیگر، ترکیه با برند ملی TOGG در مسیر تبدیل شدن به بازیگری مهم در بازار خودروهای برقی گام برمی‌دارد. برند TOGG با عرضه مدل شاسی‌بلند T10X و توسعه محصولات جدیدی چون سدان T10F، نه تنها سهم بزرگی از بازار داخلی را کسب کرده، بلکه صادرات به بازارهای خاورمیانه را نیز در برنامه دارد.

ترکیه در سال ۲۰۲۴ با تولید ۱.۴ میلیون خودرو، سومین تولیدکننده بزرگ خودرو در اروپا بوده و در تلاش است از این مزیت برای توسعه صادرات استفاده کند. خودروهای برقی اکنون بیش از ۱۲ درصد فروش خودروهای نو در ترکیه را تشکیل می‌دهند و نرخ رشد این بخش در اوایل ۲۰۲۵ بیش از ۱۱۰ درصد بوده است. ترکیه با بهره‌مندی از هزینه‌های تولید پایین، نیروی انسانی ماهر و سیاست‌های حمایتی دولت در مسیر توسعه پایدار صنعت خودرو خود

دست دوم با رشد قابل توجهی مواجه شده است؛ به‌عنوان نمونه، در امارات متحده عربی نسبت فروش خودروهای دست دوم به خودروهای نو به حدود ۳.۵ به ۱ رسیده است، در همین راستا، تمایل به خودروهای دست دوم تاییدشده (CPO) نیز رو به افزایش است. بسیاری از مصرف‌کنندگان، به‌دلیل ارزش اقتصادی بالاتر و اطمینان فنی، به‌جای خرید خودروهای نو یا بی‌نام‌نشان، به این گزینه‌های تاییدشده روی می‌آورند. پلتفرم‌های رسمی فروش خودروهای کار کرده نیز جایگزین معاملات سنتی یا شخصی شده‌اند. در عربستان سعودی و امارات، اکنون ۶۰ تا ۷۰ درصد نمایندگی‌های فروش خودرو، برنامه‌های فروش بر مبنای الگوی CPO را ارائه می‌دهند. همچنین فرآیند خرید نیز به‌شکل چشمگیری دیجیتالی شده است. بیش از ۹۰ درصد مشتریان در کشورهای حوزه خلیج فارس، مسیر انتخاب خود را با جست‌وجوی آنلاین آغاز می‌کنند. نمایشگاه‌های مجازی، سامانه‌های تامین مالی بر خط و امکان تست درایو در منزل، به‌عناصر رایج تجربه خرید خودرو تبدیل شده‌اند. این روند رو به رشد، کم‌کم به کشورهای ترکیه، پاکستان و حتی بخش‌هایی از ایران، به‌ویژه در میان نسل جوان، راه یافته است. در حوزه فناوری‌های نو، علاقه به خودروهای الکتریکی به‌طور پیوسته در حال افزایش است. با این حال، موانعی مانند هزینه‌های اولیه بالا، کمبود زیرساخت‌های شارژ و نگرانی از طول عمر باتری و کاهش ارزش فروش مجدد، سرعت پذیرش این خودروها را کاهش داده‌اند. با وجود این، مدل‌های هیبریدی به‌عنوان گزینه‌ای بینابینی، در میان خریداران محبوبیت بیشتری یافته‌اند. یکی از روندهای نوظهور، گرایش جوانان به خدمات اشتراک خودرو و مدل‌های حمل‌ونقل اشتراکی است. این رویکرد که با انعطاف‌پذیری بالا و گزینه‌های اولیه پایین همراه است، برای دوران‌های پررونق اقتصادی بسیار مناسب به‌نظر می‌رسد. هر چند این مدل هنوز در مراحل ابتدایی رشد خود قرار دارد، اما در شهرهای بزرگی چون استانبول، ریاض و دبئی توجهات زیادی را جلب کرده است. در نظر داشته باشید که طی سال‌های اخیر وفاداری مصرف‌کنندگان به برندها در حال کمرنگ شدن است، مشتریان بیش از پیش مایلند به‌دنبال گزینه‌هایی با ارزش بهتر، فناوری پیشرفته‌تر یا خدمات بهتر، برند خود را تغییر دهند. در این میان، برندهای چینی، به‌ویژه در بازارهای حساس به قیمت همچون عربستان و پاکستان، در حال گسترش جایگاه خود هستند و سهم بیشتری از بازار را تصاحب می‌کنند.

■ فرصتی برای دیگران

لجستیکی خودروسازان را افزایش داده و قیمت مواد اولیه‌ای همچون فولاد، آلومینیوم و پلاستیک را به‌شکل چشمگیری تحت‌تاثیر قرار داده است. از سوی دیگر حق بیمه حمل‌ونقل در منطقه خلیج فارس دو برابر شده و برخی مسیرهای اصلی تجاری تغییر کرده‌اند. در چنین شرایطی، کشورهایی نظیر ترکیه، پاکستان و ایران که تا حد زیادی به واردات قطعات وابسته هستند، با تأخیر در تحویل قطعات و افزایش بهای حمل‌ونقل مواجه خواهند شد. سنگمت خودروهای برقی و باتری‌محور نیز از این نوسانات در امان نمانده است. هزینه‌های تولید باتری به‌دلیل رشد قیمت حمل‌ونقل مواد اولیه‌ای مانند لیتیم، کبالت و نیکل افزایش یافته است. از سوی دیگر، اختلال در بازار جهانی انرژی، نه تنها قیمت برق را بالا برده، بلکه باعث کند شدن فعالیت کارخانه‌ها شده است. به‌همین دلیل، تولیدکنندگان خودروهای برقی در خاورمیانه و کشورهای همجوار ممکن است با کاهش سرعت تولید، یا حتی افزایش ناگزیر قیمت‌ها، مواجه شوند. تغییر رفتار مصرف‌کننده و واکنش به این شرایط نیز قابل توجه است. با بالاتر رفتن تورم و افزایش سطح نااطمینانی، بسیاری از خریداران خودرو و تصمیم‌گیری برای خرید را به تعویق می‌اندازند. در ایمن میان، تمایل به خرید خودروهای کم‌مصرف، انتخاب خودروهای دست‌دوم و گرایش به خودروهای مونتاژ شده داخلی که از تعرفه واردات و تأخیر در حمل‌ونقل در امان هستند، در حال افزایش است. در صورتی که این درگیری‌ها ادامه یابد یا دوباره شعله‌ور شود، باید انتظار داشت که پیامدهای آن دامنگیر بازار خودرو ایران، ترکیه، پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس شود و چالش‌هایی جدی‌تر پیش‌روی فعالان این صنعت قرار گیرد. در این شرایط، بازنگری در سیاست‌های تولید، تامین و فروش، برای کاهش آسیب‌پذیری‌ها ضروری خواهد بود.

■ رفتار جدید خریداران در خاورمیانه و همسایه‌ها بانگاهی دقیق‌تر به رفتار جدید مصرف‌کنندگان در صنعت خودرو در خاورمیانه و کشورهای همسایه ایران، می‌توان دریافت که ترکیب تنش‌های ژئوپلیتیکی و فشارهای اقتصادی، منجر به تغییرات چشمگیری در الگوهای خرید و ترجیحات بازار شده است. نخست، حساسیت نسبت به قیمت در میان مصرف‌کنندگان افزایش یافته و در پی آن، بسیاری از خریداران ترجیح می‌دهند خرید خودروهای نو را به تعویق اندازند تا زمان تثبیت بازار یا دسترسی به شرایط مالی بهتر فرا برسد. در نتیجه، بازار خودروهای



سیاهل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«التهايات اخير را نبايد به دیدی ساده نگرست و بایستی با آگاهی به سمت عبور از چالش‌های ایجاد شده حرکت کرد. می‌دانیم که در تاریخ صنعت خودرو شرایط خاصی باعث شدند که فعالان آن نظاره‌گر باشند و حتی در برخی از موارد سودآوری را فدای اهداف غیراقتصادی کنند. بسیاری از خودروسازان آلمانی در گذر از جنگ‌های جهانی به جایگاه فعلی رسیدند و در همان دوره برندهای ژاپنی تأمین‌کننده زیرساخت پیشرفت آتی خود را ایجاد کردند. به این ترتیب صنعت خودرو با چنین شرایطی آشناست و حتی می‌توان از آن به‌عنوان یک فرصت یاد کرد، اما لازمه پیشرفت، در اختیار داشتن دید مناسبی از شرایط است.

■ اعتمادی که به منطقه شده است

در سال‌های اخیر، شماری از برندهای معتبر جهانی و شرکت‌های خودروسازی که در این منطقه تا پیش از این به‌عنوان خودروساز مطرح نبودند، فعالیت‌های تولیدی و مونتاژ خود را در خاورمیانه گسترش داده‌اند. برندهایی نظیر تویوتا، نيسان، هیوندای و فورد در کشورهای امارات متحده عربی و عربستان سعودی دارای مراکز مونتاژ منطقه‌ای هستند که ضمن پاسخ به نیاز بازارهای محلی، نقش مهمی در صادرات منطقه‌ای نیز ایفا می‌کنند. عربستان سعودی با راه‌اندازی برند سیر موتورز، گامی بلند در حوزه خودروهای الکتریکی برداشته است. این برند نوپا که با حمایت مالی صندوق سرمایه‌گذاری عمومی این کشور و مشارکت فاکس کان شکل گرفته، نمادی از سیاست‌گذاری جدید عربستان در مسیر تحول پایدار صنعت خودرو محسوب می‌شود. در کشور عمان نیز شرکت میس موتورز به‌عنوان یک تولیدکننده محلی خودروهای الکتریکی بر تپان، نشان دهنده ورود بازیگران تازه به عرصه رقابت در زمینه فناوری‌های نوین حمل‌ونقل است. در لبنان، شرکت دبلیو موتورز با تولید خودروی افسانه‌ای لیکان HyperSport، توجه جهانی را به‌خود جلب کرد. این خودرو به‌عنوان یکی از نخستین مدل‌های اسپرت لوکس در خاورمیانه، تصویری نوین از ظرفیت‌های منطقه برای تولید خودروهایی با استاندارد جهانی ارائه می‌دهد. در حوزه کشورهای هم‌مرز با ایران، وضعیت صنعت خودروسازی تنوع بالایی دارد. در ترکیه، این صنعت به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد شناخته می‌شود. شرکت‌هایی مانند توفاش، فورد اتوسان و به‌ویژه برند خودروی برقی TOGG، جایگاه ترکیه را به‌عنوان یکی از قطب‌های تولید خودرو در منطقه و اروپا تثبیت کرده‌اند. در پاکستان نیز برندهای مطرحی چون پاک سوزوکی، هوندا اطلس و ایندوس موتورز (نماینده رسمی تویوتا) حضور دارند و نیاز بازار داخلی این کشور را پاسخ می‌دهند. کشور آذربایجان با همکاری نزدیک با خودروسازان ایرانی، از جمله در پروژه‌های NAZ گام‌هایی در جهت تقویت زیرساخت‌های صنعتی خود برداشته است. در ارمنستان، هر چند تولید خودرو محدود به مقیاس‌های کوچک‌تر و مونتاژ است، اما وجود چنین فعالیت‌هایی می‌تواند در آینده زمینه‌ساز توسعه بیشتر شود. در مقابل، کشورهایی مانند عراق، افغانستان و ترکمنستان فاقد تولید قابل توجه خودرو هستند و بازار خودرو در این کشورها عمدتاً به واردات وابسته است. این تفاوت‌ها، بازتابی از ساختارهای اقتصادی، ظرفیت‌های صنعتی و سیاست‌های کلان اقتصادی متفاوت در میان همسایگان ایران است.

■ تاثیرات گریزناپذیر

درگیری ۱۲ روزه اخیر میان ایران و رژیم صهیونی، اثری فراتر از مرزهای نظامی و سیاسی داشته و به‌وضوح لرزش‌های آن به بخش صنعت، به‌ویژه صنعت خودروسازی منطقه نیز رسیده است. یکی از مهم‌ترین پیامدهای اولیه این بحران، افزایش قیمت نفت خام برنت تا حدود ۷۹ دلار در هر بشکه و جهش ۱۸ درصدی آن بود. این افزایش عمدتاً ناشی از نگرانی‌ها در باره احتمال اختلال ایران در تنگه هرمز است؛ تنگه‌ای حیاتی که حدود ۲۰ درصد از حمل‌ونقل نفت جهان از آن عبور می‌کند. افزایش قیمت نفت، به‌دنبال خود، هزینه‌های سوخت مصرف‌کنندگان را بالا برده، هزینه‌های





پیشرانہ منحصر به فرد «کورت»

تست داینو نشان داده که پیشرانہ توئین توربو کورت ZR1 ممکن است قدرتی بیش از ۱۱۳۰ اسببخار تولید کند که رقمی بیشتر از ادعای ۱۰۶۴ اسببخاری شورولت است! بر اساس اعلام شورولت، کورت ZR1 جدید با موتور ۵.۵ لیتری توئین توربو V8 با میل لنگ تخت، ۱۰۶۴ اسببخار قدرت و ۱۱۲۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این مشخصات باعث می شود خودرو ظرف ۲.۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد و مسافت ۴۰۰ متر را در ۹.۶ ثانیه طی کند. با این حال، به نظر می رسد ارقامی که شورولت برای قدرت و گشتاور ZR1 اعلام

کرده است، محافظه کارانه باشند. تحویل این خودرو به مشتریان به تازگی آغاز شده و تیم پاراگون پر فورمنس یکی از این خودروها را روی داینو تست کرده است. این خودرو بدون هیچ تغییری، ۱۰۲۸ اسببخار قدرت و ۱۱۲۷ نیوتون متر گشتاور در چراغ های عقب تولید کرده است. تعیین دقیق میزان تلفات نیروی پیشرانہ در ZR1 دشوار است؛ اما احتمالاً بین ۱۰ تا ۱۵ درصد است. اگر این فرض درست باشد، موتور توئین توربو V8 ممکن است در واقع حدود ۱۱۳۰ اسببخار قدرت و ۱۲۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند.

انتشار جزئیات برنامہ های مراقبتی «گروه بهمن» از مشتریان خود در روزهای جنگ



بهمن

«گروه بهمن گزارشی از مهم ترین فعالیت های این مجموعه برای تحقق شعار «همواره مراقبتان هستیم» در جنگ ۱۲ روزه منتشر کرده که نشان می دهد این خودرو سازی با ابتکار عمل خود، نگرانی مشتریان را کاهش داده است. اجرای طرح افزایش بازه سرویس اولیه، پاسخگویی ۲۴ ساعته، تسریع در تامین قطعات، انعطاف پذیری در تعیین مرکز خدمات در سراسر کشور و افزایش نفرا ت در شیفت های امدادی تنها بخشی از خدمات این گروه برای مراقبت از مشتریان خود بوده است. بر اساس آن چه در این گزارش آمده، بهمن موتور بازه سرویس ادواری کلیه محصولات را ۲ هزار کیلومتر از نظر پیمایش و بازه زمانی یک ماه نسبت به شرایط معمول (بر اساس دفترچه راهنمای خودرو) تا پایان تیر ماه افزایش داده است تا خلی در گارانتی محصولات مشتریان ایجاد نشود و در این ایام مرکز خدمات تماس گروه بهمن نیز در تمامی اوقات

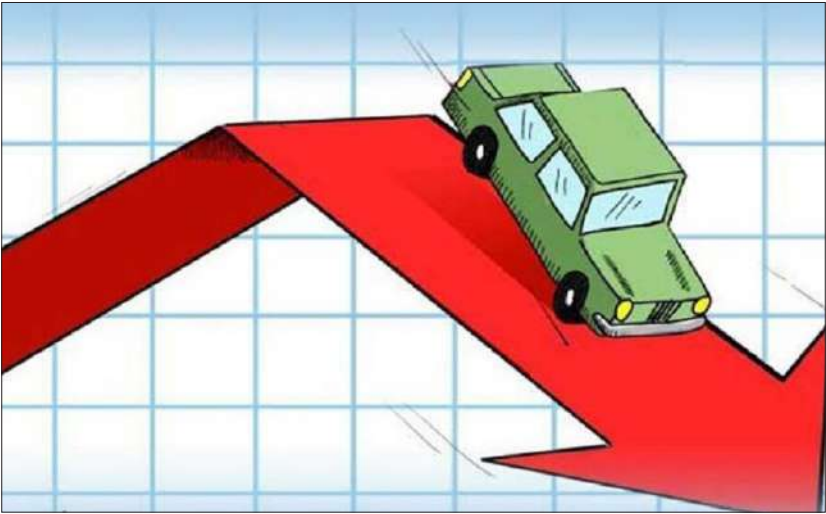
شبانه روز و هفت روز هفته (۷*۲۴) از مشتریان خود مراقبت و پشتیبانی می کند. همچنین گروه بهمن در روزهایی که کشور درگیر حملات دشمن بود، با افزایش سرعت تامین قطعات خودرو های نیازمند تعمیر، مدت زمان حضور خودرو در تعمیرگاه را کاهش و با افزایش شیفت های امدادی، سرعت خدمات رسانی به مشتریان را افزایش داد. در نهایت در پی افزایش سفرهای شهروندان به دلیل شرایط خاص کشور، بهمن موتور این امکان را فراهم آورد تا مشتریان بتوانند عاملیت مورد نظر را در سراسر کشور انتخاب و سرویس مورد نظر را در آن عاملیت دریافت کنند. گروه بهمن در این گزارش عنوان کرده، به رغم آن که دو عاملیت این گروه در نتیجه حملات دشمن به کشورمان آسیب جدی دیدند اما روند خدمات رسانی به مشتریان متوقف نشد.

سایپا؛ پاسخگویی بی وقفه به مشتریان در ایام اخیر؛ همراهی با مردم در تمام شرایط



«به گزارش سایپانیوز، مرکز تماس امور مشتریان و امداد خودرو و سایپا با شماره ۰۹۶۵۵۰ با تمام ظرفیت خود فعال و پاسخگویی دغدغه ها و نیازهای تمامی مردم عزیز کشورمان با هر خودرو و سایپایی و غیر سایپایی هستند. کارکنان امور مشتریان سایپا با احساس مسئولیت مضاعف، تلاش کردند تا ارتباط با مشتریان در این ایام دچار اختلال نشده و در کنار تمامی هموطنان عزیز در حال تردد در جاده های کشور هستند. گفتنی است در این کمپین ویژه خدمت رسانی، گروه خودرو سازی سایپا با معرفی هشتک - سایپای - ایران قرار است در حوزه های مختلف به هموطنان عزیز کشورمان خدمت رسانی داشته و در کنار نه فقط مشتریان خود بلکه تمامی مردم ایران باشد.

مقایسه قیمت های روز گذشته در بازار خودرو با روز قبل از آغاز تهاجم به کشور بازار خودرو چه زمانی به روال عادی برمی گردد؟



جنگی اتفاقی کاملاً طبیعی است. برای مثال شرکت ایران خودرو زمان تعطیلات تابستانی خود را تغییر داده و در این بازه قرار داد. طبق اطلاعیه ای که این شرکت منتشر کرد، تعطیلات تابستانی کارکنان که عموماً در میانه تابستان اجرایی می شد، امسال به ۲۹ خرداد تا ۵ تیر منتقل شد. با گذر از روزهای جنگ باید دید که شرکت های خودروساز با چه سرعتی به روال قبلی تولید خود بازمی گردند. اما عرضه خودرو از ابتدای سال تاکنون متوقف بوده است. ماجرا به مشکل عدم به موقع اصلاح قیمت خودرو بازمی گردد. بعد از ۲۸ آبان ماه سال گذشته که قیمت های رسمی خودرو به طور میانگین ۳۰ درصد افزایش یافت، نارضایتی ها از فریز قیمتی خودرو روز به روز در حال افزایش بود؛ به طوری که تنها یک ماه از اعلام قیمت ها گذشته بود که با حذف ارز نیمایی و شناورسازی ارز تجاری به اعتقاد بسیاری از کارشناسان عملاً اثر رشد قیمت برای خودروسازان از بین رفت. تقریباً از همان زمان بود که موضوع اصلاح دوباره قیمت خودرو به فهرست خواست های خودروسازان بازگشت؛ با این حال این اتفاق محقق نشد. اما با همه کشمکش هایی که برای قیمت گذاری خودرو وجود داشت و به آن اشاره کردیم، سوم تیرماه، شرکت سایپا در نامه ای رسمی به سازمان بورس و اوراق بهادار، از افزایش قیمت در کارخانه محصولات خود تا سقف ۱۵ درصد خبر داد. این شرکت در نامه خود این تصمیم را با استناد به مصوبه شورای رقابت و هماهنگی با وزارت صمت اعلام کرده است. پارس خودرو و نیز چهارم تیرماه نامه ای مشابه را در سامانه کدال منتشر کرد و قیمت محصولات این شرکت نیز به طور میانگین ۱۵ درصد افزایش یافت.

نوسان قیمت چشمگیر در بازار خودروهای داخلی روز گذشته نسبت به روز قبل از آغاز



طی ۱۲ روزی که کشور درگیر جنگ بود، بسیاری از بازارها به نوعی در حالت تعلیق به سر می بردند. بازار خودرو نیز از این قاعده مستثنی نبود؛ با این حال در دو هفته گذشته در حوزه سیاست گذاری خودرو شاهد اتفاقاتی از جمله ابلاغ آیین نامه واردات خودرو و همچنین تعیین قیمت محصولات سایپا و پارس خودرو بودیم. در حالی که برخی تحلیلگران پیش بینی می کردند با رشد نرخ ارز، قیمت بسیاری از کالاها از جمله خودرو افزایش یابد، اما در واقعیت نه تنها حجم معاملات به شدت کاهش یافت، بلکه کشف قیمت در بازار نیز عملاً اعتبار خود را از دست داد. این وضعیت تا حد زیادی قابل پیش بینی بود؛ چراکه خودرو به عنوان یکی از کالاهای سرمایه ای، در چنین فضای بی ثباتی جایگاه خود را به عنوان گزینه ای برای خرید و سرمایه گذاری از دست داد و در روزهای جنگ به حاشیه رانده شد.

بعد از اتمام جنگ نیز تاکنون بازار خودرو به روال عادی بازنگشته است. البته پیش از این بحران نیز این بازار در وضعیت خوبی به سر نمی برد. در واقع با تاخیر سیاست گزاران در قیمت گذاری، عرضه خودرو به شدت کاهش یافت و بازار نیز دچار رکود بود. شکل دیگر عرضه خودرو یعنی از طریق واردات نیز از ابتدای سال تاکنون متوقف بوده است. بنابراین، روزهای دشوار فعلی بازار خودرو نه حاصل عبور از یک وضعیت ایده آل، بلکه ناشی از تداوم بحران هایی است که از پیش در این بازار ریشه داشت. بازاری که پیش از این نیز با چالش های متعددی همچون کاهش عرضه، جولان واسطه ها و دشواری دسترسی مصرف کنندگان به خودرو مواجه بود و حالا با ورود یک بحران جدید، وارد مرحله ای با ابهام بیشتر شده است. اما حوزه تصمیم سازی برای خودرو، به قدر بازار درگیر رکود نبود و تصمیماتی برای صنعت و بازار خودرو گرفته شد. از این میان می توان به آیین نامه اجرایی واردات خودرو اشاره کرد که ۲۶ خردادماه، نزدیک به چهار ماه بعد از شروع سال جدید ابلاغ شد که بر مبنای آن تعرفه واردات خودرو به طور قابل توجهی کاهش یافت و همچنین ۲ میلیارد و ۶۵ میلیون یورو برای واردات ۹۰ هزار دستگاه در نظر گرفته شد. این در شرایطی است که آیین نامه مذکور در قالب آیین نامه های قانون بودجه سال جاری تعریف می شود؛ اما نزدیک به چهار ماه از سال جدید خبری از این آیین نامه نبود و ناگهان در بحبوحه جنگ ابلاغ شد. علاوه بر این قیمت گذاری جدید خودرو نیز که از ۲۸ آبان سال گذشته تاکنون انجام نشده بود، در میانه جنگ به مرحله عملیاتی رسید.

امسار بازه ۱۲ روزه جنگ، تولید خودرو نیز مانند بسیاری از فعالیت های دیگر متوقف شد که در شرایط

المانی

German

معرفی یونیمگ U219 Low

یونیمگ با فاصله محوری ۲۸۰۰ میلی متر، اوور هنگ های کوتاه و فاصله از زمین فوق العاده، یکی از توانمندترین خودروهای آفرود جهان محسوب می شود؛ اما این ارتفاع زیاد همیشه مزیت نیست. به همین دلیل، بخش کامیون های ویژه مرسدس نیز نسخه جدیدی با ارتفاع کمتر معرفی کرده است که یونیمگ U219 Low نام دارد. البته این یونیمگ جدید یک کامیون اسپرت کم ارتفاع نیست و کاملاً بر کارایی تمرکز دارد. با کاهش ارتفاع، مرسدس بارگیری و تخلیه را آسان تر کرده که برای کارگاه های ساختمانی و وظایف شهری مفید است. یونیمگ U219 Low بر اساس مدل پایه



یونیمگ با فاصله محوری ۲۸۰۰ میلی متر ساخته شده و تغییرات متعددی برای کاهش ارتفاع تجربه کرده است. شاسی کامیون ۴۰ میلی متر پایین تر آمده اما تغییر اصلی در پلتفرم عقب صورت گرفته که ۲۰۰ میلی متر پایین تر قرار گرفته و به قاب شاسی نزدیک تر شده است. این تغییرات منجر به ارتفاع لبه بارگیری کمتر از ۱.۲ متر شده که برای استانداردهای یونیمگ بسیار پایین است. برای مقایسه، یونیمگ استاندارد U219 فاصله از زمین ۳۴۰ میلی متری دارد؛ در حالی که این عدد در نسخه LOW به ۳۰۰ میلی متر رسیده است. با این حال، همچنان یک نردبان جمع شونده در در عقب برای مواقعی که بالا رفتن سخت باشد، تعبیه شده است. اتاق بار از سه طرف باز شو است. این اتاق بار ۲.۲۰ میلی متر طول و ۲.۱۰ میلی متر عرض دارد و دیوارهای جانبی و جلویی آن برای نیازهای مختلف کاری قابل تنظیم هستند. با وجود کاهش ارتفاع، این کامیون همچنان حداکثر وزن مجاز ۱۰ تن مدل استاندارد U219 را حفظ کرده است. زیر کاپوت نیز یک موتور دیزلی ۵.۱ لیتری ۴ سیلندر قرار دارد.

محصول

Product

رانندگی «برد پیت» با «مکلارن» فرمول یک!

برد پیت، بازیگر نقش سانی هیز در فیلم «فرمول یک»، در دنیای واقعی پشت فرمان یک خودرو فرمول یک نشسته است. در اواخر ژوئن، مکلارن پیشتاز کنونی جدول قهرمانی سازندگان فرمول یک، به مناسبت اکران جهانی فیلم F1، به پیت فرصتی برای رانندگی با یکی از خودروهای مسابقه ای خود را در پیست فرمول یک آمریکا داد. پیت پشت فرمان خودرو MCL60 فصل ۲۰۲۳ مکلارن نشست؛ خودرویی که به این تیم کمک کرد تا دوباره به مسیر موفقیت در فرمول یک بازگردد. پس از شروعی کند در آن سال که تیم در میانه



جدول قرار داشت، آیدیت جدید برای گرند پری سیلورستون، مکلارن را به صدر بازگرداند. این بهبود عملکرد به مکلارن کمک کرد تا برای سکو رقابت کند و اسکار پیستری و لندو نوریس در طول سال ۲۰۲۳ که بار روی سکو رفتند که به تیم کمک کرد تا در رده بندی جدول سازندگان به مقام چهارم برسد. این فرصت برای رانندگی با MCL60 توسط زک براون، مدیرعامل مکلارن به پیت پیشنهاد شد و او پیش از آن به مرکز فناوری مکلارن در ووکینگ رفت تا در جلسات مهندسی، تنظیم صندلی و تمرین در شبیه ساز شرکت کند. مرکز فناوری مکلارن شرکت کلیدی در فیلم F1 ایفا کرد و به عنوان پایگاه تیم خیالی ApexGP که هیز برای آن رانندگی می کرد، استفاده شد. پیش از تست واقعی، پیت از نوریس توصیه هایی برای رام کردن مکلارن دریافت کرد و خیلی زود توانست شیوه رانندگی با یک خودرو فرمول یک را بگیرد. این برنده سابق جایزه اسکار با وجود ۶۱ سال سن، ثابت کرد که کند نیست و به سرعت ۳۱۷ کیلومتر بر ساعت رسید.



این خودرو به بالاترین سطح امتیاز ایمنی از این موسسه یعنی **TOP SAFETY PICK** دست پیدا کردند. این خودرو در پنج تست تصادف از جلو، تصادف از نیمه جلو، تصادف جانبی، استحکام ستون و سقف توانست به امتیاز خوب یا **Good** دست یابد. این دستاورد به لطف بهره‌گیری از مواد جدید و طراحی نوین در سازه بدنه امکان پذیر شده است. بر این اساس مزدا ۳ هاچ‌بک و سدان در فهرست ایمن‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۵ موسسه **IIHS** قرار گرفتند.

مزدا ۳ به عنوان یکی از خودروهای محبوب ژاپنی بازار جهانی از سال ۲۰۰۳ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز مطرح قرار گرفته و تا به امروز چهار نسل از آن روی خط تولید حضور داشته است. نسل چهارم مزدا ۳ به حدی موفق ظاهر شد که به یکی از خودروهای محبوب ژاپنی بازار جهانی تبدیل شد. بر این اساس اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده **IIHS** نسخه هاچ‌بک و سدان این خودرو را مورد ارزیابی قرار داد. بر این اساس هم نسخه هاچ‌بک و هم نسخه سدان



«مزدا ۳» هاچ‌بک؛
ایمن‌ترین خودرو سال

بررسی ۵ سوپراسپرت برتر سال

کدام کوپه‌ها منتخب ۲۰۲۵ شدند؟

زمانی که بحث از لذت رانندگی با خودرو به میان می‌آید، کوپه‌های اسپرت جزو بهترین گزینه‌ها در این زمینه هستند. بر اساس تعریف خودرو کوپه، این وسایل نقلیه، خودروهای شیک و جمع‌وجوری هستند که ظاهر و عملکرد بالاتری نسبت به سایر کلاس‌های خودرویی ارائه می‌دهند. این خودروها از عضلانی‌های آمریکایی گرفته تا لوکس‌های اروپایی، لذت رانندگی منحصر به فردی دارند. در ادامه پنج گزینه از میان بهترین کوپه‌های ۲۰۲۵ را که امتیاز بالایی در نظر سنجی‌ها دریافت کرده‌اند، معرفی می‌کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

پورشه «۹۱۱ کررا»

امتیاز ۸,۵ از ۱۰



پورشه ۹۱۱ کررا به دلایل زیادی یکی از بهترین خودروهای اسپرت دودر جهان است. میراث این سوپراسپرت نسل‌ها را در بر می‌گیرد و همچنان به هر سبک از رانندگی روح تازه‌ای می‌بخشد. قیمت مدل پایه کررا از ۱۲۰ هزار و ۱۰۰ دلار آغاز می‌شود. قوای محرکه در دانه پورشه را یک موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر تخت تامین می‌کند که ۳۸۸ اسب‌بخار قدرت را در دور ۴۵۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار دور در دقیقه فراهم می‌آورد. هرچند که این نیرو ممکن است قدرت زیادی به نظر نرسد، اما می‌تواند مدل پایه ۹۱۱ را در ۳,۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. با اضافه کردن بسته Sport Chrono

پورشه ۹۱۱ کررا به دلایل زیادی یکی از بهترین خودروهای اسپرت دودر جهان است. میراث این سوپراسپرت نسل‌ها را در بر می‌گیرد و همچنان به هر سبک از رانندگی روح تازه‌ای می‌بخشد. قیمت مدل پایه کررا از ۱۲۰ هزار و ۱۰۰ دلار آغاز می‌شود. قوای محرکه در دانه پورشه را یک موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر تخت تامین می‌کند که ۳۸۸ اسب‌بخار قدرت را در دور ۴۵۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار دور در دقیقه فراهم می‌آورد. هرچند که این نیرو ممکن است قدرت زیادی به نظر نرسد، اما می‌تواند مدل پایه ۹۱۱ را در ۳,۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند. با اضافه کردن بسته Sport Chrono

بامو «M2»

امتیاز ۸,۸ از ۱۰



بامو M2 نسل دوم با قیمت ۶۵ هزار و ۵۰۰ دلار در فهرست بهترین خودروهای اسپرت کوپه قرار دارد. با این قیمت می‌توانید انتظار امکانات رفاهی و راحتی مدرن زیادی را همراه با تجربه رانندگی اسپرت خارج از پیست داشته باشید. بامو فضای داخلی این سوپراسپرت را با صحنه‌نمایش دیجیتال منحنی بزرگ و امکانات ایمنی هوشمند، آینده‌نگرانه توصیف می‌کند. البته نمی‌توان از قطعات فیبر کربنی به‌ویژه صندلی‌های جذاب فیبر کربنی M bucket صرف‌نظر کرد که در زمان رانندگی، تجربه فوق‌العاده هیجان‌انگیزی ایجاد می‌کند. زیر کاپوت M2 یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توپین-توربو قرار گرفته است.

این موتور همان S58B30T0 است که بسته به پکیج M2 (کامپتیشن یا CS) توان و گشتاور آن افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر در نسخه M2 حداکثر توان ۴۵۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ۵۵۰ نیوتون متر است. اما در نسخه کامپتیشن این قدرت به ۴۷۳ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور به ۶۰۰ نیوتون متر می‌رسد. نسخه‌های -پر فورمنسی M2 (که با پسوند CS شناخته می‌شود)، حداکثر ۵۲۳ اسب‌بخار قدرت را در ۴,۲۵۰ دور (دور

بامو «M4»

امتیاز ۸,۵ از ۱۰



کامپتیشن و کامپتیشن xDrive حداکثر ۵۰۳ اسب‌بخار قدرت و ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم می‌آورد. این در حالی است که در نسخه CSL های -پر فورمنسی M4 توان موتور به ۵۴۳ اسب‌بخار در ۶۸۰۰ دور (دور در دقیقه) و گشتاور به ۶۵۰ نیوتون متر در ۵۲۵۰ دور (دور در دقیقه) می‌رسد. همچنین نسخه CSL با دیفرانسیل عقب RWD تنها ۳,۷ ثانیه زمان نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت یابد. در نسخه کامپتیشن xDrive به لطف سیستم چهار چرخ محرک تنها ۳,۴ ثانیه زمان نیاز است تا خودرو به چنین سرعتی دست یابد. حداکثر سرعت M4 کامپتیشن و CSL به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

یکی دیگر از کوپه‌های اسپرت بامو که شایستگی قرار گرفتن در بین ۱۰ خودرو سوپراسپرت برتر را دارد، M4 کوپه است. M4 کوپه در مدل‌های پایه RWD، کامپتیشن یا کامپتیشن xDrive به تولید رسیده است و قیمت ارزان‌ترین نسخه از این سوپراسپرت باواریایی از ۷۹ هزار و ۱۰۰ دلار آغاز می‌شود. این در حالی است که گران‌ترین نسخه از این خودرو جیسور باواریایی به ۹۰ هزار دلار می‌رسد. همه نسخه‌های M4 مجهز به موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توپین-توربو هستند. این موتور با کد S58B30T0 شناخته می‌شود که در نسخه پایه می‌تواند ۴۷۳ اسب‌بخار قدرت و ۵۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. البته این پیش‌رانه در نسخه

لکسوس «LC»

امتیاز ۸,۸ از ۱۰



LC500h از ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این سوپراسپرت به ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. صرف‌نظر از موتور پرتوان LC، این کوپه، ظاهر بسیار اغواکننده، ظرافتی باورنکردنی و طراحی داخلی فوق‌العاده زیبایی دارد. موتور ۵ لیتری ۸ سیلندر وی-شکل لکسوس فوق‌العاده است و اگر دنبال یک کوپه وحشی‌تر هستید، این خودرو مناسب شماست؛ چراکه موتور آن قدرت نرم و مداوم و صدای آگروز جذابی دارد.

لکسوس این روزها خودروهای کوپه اسپرت زیادی تولید نمی‌کند. یکی از نمونه‌های بارز یک کوپه لوکس، زیبا و مجهز به موتور V8، لکسوس LC است. LC با موتور بنزینی حجیم و با موتور هیبریدی گزینه بسیار خاصی به‌شمار می‌رود. مدل بنزینی این کوپه جیسور ژاپنی گزینه‌ای است که اکثر خودرو دوستان به دنبال آن هستند و قیمت آن از ۹۹ هزار و ۷۵۰ دلار آغاز می‌شود. موتور این نسخه از LC، یک پیش‌رانه ۸ سیلندر وی-شکل ۵ لیتری آتمسفریک، موسوم به ZUR-GSE است که با تکنولوژی پاشش سوخت مستقیم توپوتا D-4S و سیکل کاری اتکینسون می‌تواند ۴۷۱ اسب‌بخار توان را در دور بالای ۱۷۱۰ دور (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۴۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴۸۰۰ دور (دور در دقیقه) تولید کند. لکسوس

بنتلی کانتیننتال «GT Speed»

امتیاز ۸,۴ از ۱۰



واقع پیش‌تر از W12 بوده که تاکنون ساخته شده است. کانتیننتال GT اسپید می‌تواند در زمانی حدود ۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن به ۳۳۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. سایت Carbuzz درباره کانتیننتال GT اسپید می‌نویسد: «این خودرو را در ۲,۹۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت رساندیم و نام آن را به عنوان دومین خودرو سریعی که امسال آزمایش کرده‌ایم، ثبت کردیم. این خودرو هر بار پس از رها کردن پدال گاز و دوباره فشردن آن به طرز بی‌نقصی مانند یک موشک شلیک می‌شود»

یکی از بهترین کوپه‌های اسپرتی که می‌توان پشت فرمان آن قرار گرفت و تجربه رانندگی خاصی از آن داشت، بنتلی کانتیننتال GT اسپید است. این خودرو یکی از بهترین گزینه‌هاست که از لوکس‌ترین مواد و بالاترین کیفیت ساخت (دست‌ساز) برخوردار است. با این حال، همان‌طور که انتظار می‌رود، تمام این قدرت و تجمل بهایی دارد؛ خرید این کوپه می‌تواند به راحتی بیش از ۳۰۰ هزار دلار برای خریدار هزینه داشته باشد. جایگزین موتور W12 قدیمی در زیر کاپوت کشیده‌این کوپه اشرافی، یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری است که حداکثر ۷۷۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور فراهم می‌کند که در



کامیونت‌های جذاب «اسکانیا»



از مهم‌ترین باز یگران بخش توزیع مواد غذایی بوده که در لجستیک شهری هر دو کشور یکی از بهترین گزینه‌ها شناخته می‌شود. سری L اسکانیا به‌لطف کابین کوتاه، ورود و خروج با سهولت بیش تر و میدان دید کافی یکی از بهترین‌هاست. تا حدی که در این بخش کم‌ریب بوده و برگ برنده این کمپانی سوئدی در بازار جهانی است. این مدل از نظر قوای محرکه دارای سه پیشرانۀ دیزلی ۷ لیتری و ۹ لیتری و بنزینی و گازسوز CNG ۹ لیتری و تمام‌برقی است.

اسکانیا که از جمله کمپانی‌های صاحب‌نام در زمینه طراحی و تولید خودروهای کار و تجاری است، در زمینه کامیون‌های سبک با همان کامیونت‌ها توانسته با ارائه سری L در این بخش به‌خوبی ایفای نقش کند. در حقیقت سری L اسکانیا به‌منظور استفاده در شهر و کاربری‌های شهری از آن بهره گرفته می‌شود. به این منظور که در بخش خدمات نظافت شهری، جابه‌جایی‌های اجسام و کالا در شهر و همچنین حضور در ناوگان توزیع مواد غذایی از آن استفاده می‌شود. در کشور انگلستان و استرالیا سری L اسکانیا یکی

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری؛ مسیری سبز به سوی آینده حمل‌ونقل

■ ناوگان اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری در آسیا، چین و هند تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۶۰۰ هزار دستگاه اتوبوس گازسوز تجهیز خواهد شد



جهان در حال گذار به‌سوی

حمل‌ونقل پایدار است و در این

مسیر اتوبوس‌های گازسوز

بین‌شهری که از گاز طبیعی

فشرده (CNG) یا گاز طبیعی

مایع (LNG) به‌عنوان سوخت

استفاده می‌کنند، یکی از

راهکارهای کلیدی برای کاهش آلودگی و هزینه‌های عملیاتی در این صنعت به‌شمار می‌روند.

این اتوبوس‌ها که به‌طور خاص برای سفرهای طولانی بین‌شهری طراحی شده‌اند، به‌دلیل مزایای

زیست‌محیطی و اقتصادی، در بسیاری از کشورها مورد توجه قرار گرفته‌اند. با این حال، چالش‌هایی

مانند زیرساخت‌های محدود سوخت‌رسانی و رقابت با فناوری‌های نوین مانند اتوبوس‌های برقی،



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

ریشه‌های توسعه اتوبوس‌های گازسوز

استفاده از گاز طبیعی در حمل‌ونقل به‌دهه‌های گذشته بازمی‌گردد؛ اما اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری به‌طور خاص از اوایل قرن بیست‌ویکم مورد توجه قرار گرفتند. این فناوری ابتدا در حمل‌ونقل شهری رشد کرد، اما با افزایش تقاضا برای سفرهای بین‌شهری پایدار، شرکت‌های تولیدکننده مانند ایو کو در اروپا، پونتونگ در چین و تاتاموتورز در هند شروع به طراحی اتوبوس‌هایی کردند که به‌طور اختصاصی برای مسافت‌های طولانی با سوخت گاز طبیعی بهینه‌سازی شده بودند. این اتوبوس‌ها برخلاف نمونه‌های شهری که برای توقف‌های مکرر طراحی شده‌اند، به‌مخازن بزرگ‌تر CNG یا LNG مجهز شدند تا برد حرکتی بیشتری داشته باشند.

در کشورهایی مانند چین که منابع گازی قابل توجهی دارند، توسعه این اتوبوس‌ها با حمایت‌های دولتی شتاب گرفت. برای مثال، در سال ۲۰۱۸ چین اعلام کرد بیش از ۴۰۰ هزار دستگاه اتوبوس گازسوز در ناوگان حمل‌ونقل عمومی این کشور فعال هستند که بخش قابل توجهی از آن‌ها در مسیرهای بین‌شهری مانند پکن به تیانجین یا شانگهای به هانگژو استفاده می‌شوند. این روند به‌دلیل سیاست‌های سختگیرانه کاهش آلودگی و دسترسی به گاز طبیعی ارزان قیمت تقویت شد.

وضعیت تولید در جهان

تولید اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری در دهه گذشته رشد چشمگیری داشته است؛ به‌ویژه در آسیا که بزرگ‌ترین بازار این فناوری محسوب می‌شود. چین به‌عنوان پیشرو در این حوزه، با شرکت‌هایی مانند پونتونگ و کینگ لانگ، سالانه هزاران دستگاه اتوبوس گازسوز تولید می‌کند. این شرکت‌ها مدل‌هایی مانند پونتونگ ZK6128HG را عرضه کرده‌اند که با موتورهای LNG کار می‌کنند و برد حرکتی تا ۶۰۰ کیلومتر دارند؛ مناسب برای مسیرهای بین‌شهری طولانی. این اتوبوس‌ها با طراحی ایرو دینامیک و مخازن پیشرفته، کارایی بالایی در مصرف سوخت ارائه می‌دهند. در اروپا، شرکت ایو کو مدل‌هایی مانند کراس‌وی (Crossway) را با موتورهای CNG تولید می‌کند که برای مسیرهای بین‌شهری کوتاه تا متوسط در کشورهای ایتالیا، اسپانیا و فرانسه محبوبیت دارند. ایتالیا با بیش از یک هزار جایگاه سوخت‌رسانی CNG، زیرساخت‌های مناسبی برای این مدل اتوبوس‌ها فراهم کرده است. در سال ۲۰۲۳ ایو کو اعلام کرد بیش از ۲ هزار دستگاه اتوبوس گازسوز در اروپا فروخته است که حدود ۳۰ درصد آن‌ها برای مسیرهای بین‌شهری استفاده می‌شوند.

در هند، تاتاموتورز و آشوک لیلاند اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری را برای مسیرهای پرترددی مانند دهلی به‌جبهه تولید می‌کنند. این کشور با بیش از ۳ هزار جایگاه CNG، یکی از بزرگ‌ترین شبکه‌های سوخت‌رسانی گاز طبیعی را دارد که استفاده از این اتوبوس‌ها را تسهیل کرده است. در قاره آمریکا، آرژانتین با تمرکز بر مسیرهای بین‌شهری مانند بینوس آیرس به روساریو، ناوگان گازسوز خود را گسترش داده است. با این حال، در ایالات متحده، تمرکز بیشتر بر اتوبوس‌های شهری گازسوز است و اتوبوس‌های بین‌شهری گازسوز به‌دلیل هزینه‌های بالای زیرساخت LNG کمتر رایج هستند.

مزایای زیست‌محیطی و اقتصادی

اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری به‌دلیل کاهش قابل توجه آلودگی در مقایسه با اتوبوس‌های دیزلی، گزینه‌ای جذاب برای حمل‌ونقل سبز هستند. گاز طبیعی در مقایسه با گازوئیل، حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد دی‌اکسید کربن کمتر، ۷۰ درصد اکسیدهای نیتروژن کمتر و تقریباً هیچ گونه ذرات معلق تولید نمی‌کند. این ویژگی‌ها برای مسیرهای بین‌شهری که اتوبوس‌ها مسافت‌های طولانی را با سرعت بالایی می‌کنند، اهمیت زیادی دارد؛ زیرا آلودگی در این مسیرها می‌تواند تأثیرات زیست‌محیطی گسترده‌ای داشته باشد.

از نظر اقتصادی، هزینه سوخت گاز طبیعی معمولاً کمتر از گازوئیل است. به‌عنوان مثال، در چین، هزینه سوخت CNG برای اتوبوس‌های بین‌شهری تا ۴۰ درصد کمتر از گازوئیل گزارش شده است. در ایران نیز که یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گاز طبیعی جهان است، اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری مانند مسیر تهران به مشهد، هزینه‌های عملیاتی را به‌طور قابل توجهی کاهش داده‌اند. علاوه بر این، موتورهای گازسوز به‌دلیل احتراق تمیزتر، نیاز به تعمیر و نگهداری کمتری دارند که این موضوع برای شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌شهری با ناوگان بزرگ، مزیت مهمی محسوب می‌شود.

چالش‌های پیش روی اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری

با وجود مزایا، گسترش استفاده از اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری با موانع متعددی مواجه است. مهم‌ترین چالش، کمبود جایگاه‌های سوخت‌رسانی CNG و LNG در مسیرهای بین‌شهری است. برخلاف مسیرهای شهری که جایگاه‌های سوخت‌رسانی در دسترس‌تر هستند، در جاده‌های بین‌شهری، به‌ویژه در مناطق روستایی یا کم‌جمعیت، جایگاه‌های سوخت‌رسانی کمیاب هستند. برای مثال، در اروپا، با وجود پیشرفت‌های ایتالیا و آلمان، بسیاری از مسیرهای طولانی بین‌شهری هنوز به جایگاه‌های کافی مجهز نیستند که برد عملیاتی اتوبوس‌ها را محدود می‌کند. چالش دیگر، طراحی مخازن سوخت است. مخازن CNG به‌دلیل فشار بالای مورد نیاز، حجیم

گسترش جایگاه‌های CNG در بزرگراه‌ها، استفاده از این اتوبوس‌ها را تسهیل خواهد کرد. در ایران نیز، با توجه به منابع عظیم گاز طبیعی، پتانسیل بالایی برای توسعه ناوگان بین‌شهری گازسوز وجود دارد؛ به‌شرطی که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها افزایش یابد.

در اروپا، انتظار می‌رود که اتوبوس‌های گازسوز به‌عنوان یک راهکار موقت تا زمان توسعه کامل زیرساخت‌های برقی، همچنان مورد استفاده قرار گیرند. شرکت‌هایی مانند اسکانیا و ولوو در حال توسعه مدل‌های هیبریدی هستند که از ترکیب گاز طبیعی و برق استفاده می‌کنند که می‌تواند کارایی و برد حرکتی را بهبود بخشد. با این حال، با توجه به اهداف اتحادیه اروپا برای کاهش ۵۵ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۳۰، احتمالاً اتوبوس‌های برقی در بلندمدت جایگزین مدل‌های گازسوز خواهند شد.

اتوبوس گازسوز فرصتی برای دارندگان زیرساخت مناسب توزیع گاز

اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری، با مزایای زیست‌محیطی و اقتصادی خود، نقش مهمی در حمل‌ونقل پایدار ایفا می‌کنند. این اتوبوس‌ها، به‌ویژه در کشورهایی با منابع گازی فراوان یا زیرساخت‌های سوخت‌رسانی توسعه یافته، گزینه‌ای مقرون‌به‌صرفه و پاک برای سفرهای طولانی هستند. با این حال، محدودیت‌هایی مانند کمبود جایگاه‌های سوخت‌رسانی و رقابت با فناوری‌های برقی، گسترش آن‌ها را کند کرده است. آینده این صنعت به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، نوآوری‌های فناوری مانند بیومتان و سیاست‌های حمایتی دولت‌ها بستگی دارد. تا زمانی که جهان به‌طور کامل به حمل‌ونقل برقی مهاجرت کند، اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری می‌توانند به‌عنوان یک راهکار موثر، مسیری سبز را به سوی آینده حمل‌ونقل هموار کنند.

و سنگین هستند و فضای زیادی در اتوبوس اشغال می‌کنند که می‌تواند ظرفیت بار را با مسافران کاهش دهد. اگرچه مخازن LNG به‌دلیل چگالی انرژی بالاتر، فضای کمتری نیاز دارند، اما هزینه تولید و نگهداری آن‌ها بالاتر است. همچنین هزینه اولیه خرید یا تبدیل اتوبوس‌ها به نسخه گازسوز، به‌ویژه برای ناوگان‌های کوچک، می‌تواند مانعی برای شرکت‌های حمل‌ونقل باشد. رقابت با اتوبوس‌های برقی نیز چالش دیگری است. در سال‌های اخیر، کشورهایی مانند چین و نروژ سرمایه‌گذاری گسترده‌ای روی اتوبوس‌های برقی بین‌شهری کرده‌اند. این اتوبوس‌ها که آلودگی صفر دارند، در حال گرفتن سهم بازار از اتوبوس‌های گازسوز هستند؛ به‌ویژه در اروپا که زیرساخت‌های شارژ برقی در حال گسترش است. با این حال، در مناطقی که زیرساخت‌های برقی هنوز کامل نشده‌اند، اتوبوس‌های گازسوز همچنان به‌عنوان یک گزینه میانی مطرح هستند.

چشم‌انداز آینده اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری

آینده اتوبوس‌های گازسوز بین‌شهری به پیشرفت‌های فناوری و سیاست‌های جهانی بستگی دارد. یکی از نوآوری‌های امیدوارکننده، استفاده از بیومتان به‌عنوان سوخت است. بیومتان که از بازپافت زباله‌ها و پسماندهای کشاورزی تولید می‌شود، می‌تواند ردپای کربنی این اتوبوس‌ها را به‌صفر نزدیک کند. در سوئد، برای مثال، چندین شرکت حمل‌ونقل بین‌شهری آزمایش‌هایی با اتوبوس‌های بیومتان‌سوز انجام داده‌اند که نتایج مثبتی داشته است.

در آسیا، چین و هند همچنان به سرمایه‌گذاری در این فناوری ادامه می‌دهند. چین قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ ناوگان اتوبوس‌های گازسوز خود را به بیش از ۶۰۰ هزار دستگاه برساند که بخش قابل توجهی از آن‌ها در مسیرهای بین‌شهری فعال خواهند بود. در هند، برنامه‌های دولتی برای



می‌شود. مضاف بر این که واردکنندگان خودرو تنها در صورتی تمایل به واردات خواهند داشت که این اقدام به صورت حق العمل کاری باشد و از قبل هزینه‌های واردات از خریدار دریافت شده باشد.

کارشناسان معتقدند نخستین بخش بازار خودرو که از شرایط فعلی متاثر خواهد شد، بخش مرتبط با مدل‌های وارداتی است. چرا که به نظر می‌رسد در شرایط حساس فعلی، اولویت دولت در تخصیص ارز، کالاهای اساسی را شامل



مشکل شدن شرایط واردات خودرو

تشدید رکود در بازار خودرو دور از انتظار نیست!

سرمایه‌ها به سمت بازار ارز و طلا سوق پیدا خواهد کرد و بازار خودرو یا مسکن در درجه دوم اهمیت قرار می‌گیرند.

و فراگیر دامن بازار خودرو را خواهد گرفت. بنابراین در شرایط فعلی بروز رکود بیشتر در بازار خودرو چندان دور از انتظار نخواهد بود. به خصوص آن که در وضعیت فعلی

قبل از تحولات سیاسی اخیر در ماه‌های ابتدایی سال جاری، تحلیل گران بر این موضوع اتفاق نظر داشتند که در صورت مثبت نبودن روند مذاکرات، رکود چشمگیر

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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)	یک میلیارد و ۶۴۰	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۰۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۴۸۳	۲ میلیارد و ۱۷۰	۰	
فونیکس آر‌یزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۸۷۲	یک میلیارد و ۹۱۰	۱۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۴ میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۶۴۲	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۲۵	۲۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۷۶۰	۲۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۲۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۷۰	۱۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۳۸	۴	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۵	۵۹۹	۵	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۷۵	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۲۵	۰	
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۷	۰	
کوییک GXL-R بارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۹	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۱۵	۵	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۳	۴	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۸	۷	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۰	۸	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۲	۰	
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۶۰۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۹۰۵	۲۹	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۹۰	۲۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	یک میلیارد و ۷	۳۷	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۳۰۲	۵۱	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۷۸	۲۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۸	۴۶	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۹۵	۰	
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۱۰	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۹۰	۵	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۱۵	۱۰	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۴۵	۵	▲
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۴۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۵	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۴۷	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۷۳۰	۴۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۳۰	۴۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۷۹	۲۶	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۵۵	۳۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	یک میلیارد و ۲۹	۲۵	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۱۳۵	۳۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۳۰	۶۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۵۵	۱۸	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۷۵	۳۰	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	یک میلیارد	۲۵	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۸۸	۲۴	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۷۷	۱۸	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۸۲۰	۸	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۷	۳۰	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۸۵	۱۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۹۶	۵۰	▼
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۶۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۷	۶	▼
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۵	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V5S (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هوندا اوزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	

ناحیه مقاومت بسیج سپاه شهرستان قروه بیان کرد: «همکاران در این راستا دو نفر را دستگیر کردند که به همراه پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شدند.» سرهنگ جمالی خاطر نشان کرد: «شهروندان می توانند با مشاهده هر گونه موارد مشکوک با ستاد خبری بسیج ۱۱۴ تماس و موضوع را به ضابطین قضائی اطلاع دهند.»

«فرمانده ناحیه مقاومت بسیج سپاه قروه از کشف حدود ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور و توقیف ۲ دستگاه نیسان در شهرستان خبر داد. به گزارش «مهر» سرهنگ صادق جمالی شامگاه دوشنبه در گفت و گو با خبرنگاران اظهار کرد: «اطلاعات سپاه شهرستان قروه در راستای اجرای قانون مبارزه با کالای قاچاق اقدام به کشف و ضبط بیش از ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور و توقیف دو دستگاه نیسان کرد.» فرمانده



کشف ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در قروه



براساس گزارش «کدال» مشخص شد

نتایج بازدهی یک ساله «نفت پارس»

است و با توجه به این که تولید شرکت روندی صعودی داشته و فروش شرکت نیز در یک سال گذشته به حدود ۱۱ همت رسیده، معادلات سهام شرکت نفت پارس طی یک سال اخیر عملکردی قابل تحسین داشته و با ثبت رشد ۶۹ درصدی در سود خالص از دیگر هم گروه های خود پیشی گرفته است. روند صعودی ارزش بازار شرکت نفت پارس نشان از تحولات مثبت شرکت نفت پارس در پاسخ به نیازهای بازار و استفاده هوشمندانه از فرصت های سرمایه گذاری دارد. از طرف دیگر این شرکت در ۲ ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۴ از فروش محصولات و خدمات خود ۳ هزار و ۷۶۹ میلیارد تومان درآمد کسب کرده و این در حالی است که فروش ۲ ماهه این شرکت در سال گذشته ۲ هزار و ۲۷۷ میلیارد تومان بود. بررسی ها نشان می دهد درآمد این شرکت در ۲ ماهه در مقایسه با سال قبل حدود ۶۶ درصد افزایش داشته است. فروش آن در اردیبهشت ماه نیز ۹۵ درصد بیشتر بوده که حکایت از تداوم روند صعودی آن است. سهام شرکت نفت پارس (شرکت نفت پارس) در بازه ۹ ماهه ۱۵۳ درصد و یک ماهه ۴۸ درصد بازدهی داشته که در مقایسه با نرخ تورم، بازده و ریسک سایر بازارهای موازی به نظر می رسد به خوبی درخشیده است. در واقع ارزش بازار شرکت نفت پارس در این یک سال، از ۱۳ همت به ۳۵ همت رسیده است. قیمت سهام نفت پارس از سال ۱۴۰۱ که روند خود را شروع کرد، از قیمت ۳۸۰ تومان به یک هزار و ۳۶۶ تومان رسیده است. قیمت با عبور از حمایت قوی یک هزار و ۲۰۰ تومان یک فرصت طلایی جهت سرمایه گذاری روی سهام شرکت نفت پارس به وجود آورده است و این سطوح، سکوی پر تاب قیمت شده و اهداف یک هزار و ۴۰۰ و یک هزار و ۸۰۰ تومان فعال شده اند که یک بازدهی ۳۰ درصدی در دل خود خواهد داشت.



«شرکت نفت پارس توانسته روند صعودی خود را ادامه دهد و در آینده می تواند گپ افزایش سرمایه را پر کند و به سطوح قیمتی جدیدی برساند. این سهم در یک ساله حدود ۱۳۴ درصد به سهامداران بازدهی داده و بر فراز قله ای ایستاده است. به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت ما» بررسی عملکرد گروه روانکار حکایت از این دارد که در یک سال اخیر شرکت نفت پارس عملکرد خوبی را ثبت کرده و از نظر تابلوی معاملات این سهم در یک ساله با کسب بازدهی ۱۳۴ درصدی پرچمدار گروه شده است. شاخص صنعت روانکارها در یک سال اخیر نسبت به شاخص کل و هم وزن بورس، عملکرد بهتری از خود نشان داده و سهام شرکت های بورسی روانکار هم رشد قیمت خوبی را تجربه کرده اند. شاخص کل بورس در این یک سال حدود ۵۰ درصد افزایش یافته و اگر بخواهیم رشد ۹۰ درصدی شاخص گروه روانکار را به شرکت هایش تعمیم دهیم، سهام شرکت نفت پارس، با بازدهی بالاتر نسبت به سایر نماد بازده بسیار خوبی در این مدت داشته و بر قله افزایش ارزش سهم این صنعت ایستاده است. شرکت نفت پارس توانسته روند صعودی خود را ادامه دهد و در آینده می تواند گپ افزایش سرمایه را پر کند و به سطوح قیمتی جدیدی برساند. این سهم در یک سال حدود ۱۳۴ درصد به سهامداران بازدهی داده و بر فراز قله ای ایستاده که اعتماد سرمایه گذاران به این شرکت را بیش از پیش جلب کرده



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵ لیتری اتمسفریک است که می تواند حداکثر ۴۲۵ اسببخار قدرت را در ۶ هزار آریام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۲۰ نیوتون متر گشتاور را در ۵ هزار آریام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل می شود. امکانات رفاهی و ایمنی مختلفی از جمله ۸ ایربگ، سامانه هشدار نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمک راندگی، اتوپارک، صندلی های دارای ماساژور، و کیوم در ... در این سدان فول سائز لوکس کره ای تعبیه شده است.

جنسیس G90 یکی از سدان های فول سائز لاکچری بازار جهانی است که رقیب ارزان قیمت مرسدس بنز S کلاس و بامو سری ۷ به شمار می رود. در حال حاضر دونسسل از این خودرو روی خط تولید این کمپانی پریمیوم ساز کره ای قرار گرفته است. مدل فیس لیفت نسل اول این خودرو مزین به چراغ های نسل جدید جنسیس است که در این مطلب بررسی می شود. این خودرو با کارکرد ۵۸ هزار و ۴۰۹ کیلومتر و وضعیت شاسی و بدنه سالم در نسخه پرستیز با قیمت ۴۷ هزار و ۴۹۹ دلار در نمایندگی هیوندای کانادا به فروش می رسد. G90 پرستیز دارای یک



سدان ۴۷ هزار دلاری

لوکس «جنسیس»

دیگنیتی پرستیز

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیز گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو اموی ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم

تیگو ۷ جدید با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۲ تا ۱۸ ماه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

هیوندای کر تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کر تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

پژو پارس سال

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو پارس سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۸۴۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تیو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۸۰۲ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

جک اس ۵ نیوفیس

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک 55 نیوفیس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۵۴۲ میلیون تومان

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

هشدار!



کشف یک هزار حلقه لاستیک قاچاق در ارومیه



فرمانده انتظامی آذربایجان غربی از کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال با تلاش سربازان گمنام پلیس امنیت اقتصادی استان در ارومیه خبر داد. به گزارش «ایسنا» سردار رحیم جهانبخش در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «مامورین پلیس امنیت اقتصادی استان در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر دیوی کالا در یکی از محلات ارومیه، پیگیری موضوع را در

دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «مامورین پلیس ضمن هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر عزیمت کردند که پس از بازرسی، یک هزار و ۱۸۹ حلقه انواع لاستیک در مارک‌های مختلف خارجی به صورت قاچاق و فاقد هر گونه مجوز گمرکی کشف شد.» فرمانده انتظامی استان ادامه داد: «پس از جمع آوری لاستیک‌های قاچاق، یک نفر متهم دستگیر و به همراه برنده به مراجع قضایی معرفی شد.»

راهنمای خرید لاستیک مناسب تابستان تایرهایی که برای تحمل گرما آماده شده‌اند



مربوط ارائه می‌دهند و همین امر باعث بهبود کنترل راننده روی خودرو می‌شود. بهبود چسبندگی و افزایش تماس با مسیر به معنی توانایی بهتر خودرو در توقف و ترمزگیری خواهد بود. طراحی لاستیک‌های تابستانی و مواد خاص به کار رفته در آن باعث شده ترمزگیری خودرو در روزهای

انواع وسایل نقلیه از مدل‌های سواری گرفته تا کامیون‌ها و خودروهای سنگین تولید می‌شوند و در ادامه به بررسی آن‌ها خواهیم پرداخت. این نوع لاستیک‌ها به دلیل ترکیب لاستیکی نرم‌تر و آج کم عمق‌تر در دماهای بالای ۷ درجه سانتی‌گراد چسبندگی فوق‌العاده‌ای روی سطوح خشک و

خشک و مرطوب غیر برفی ارائه دهد. در مقابل باید گفت لاستیک‌هایی همچون نمونه‌های چهارفصل برای استفاده در تمامی فصول طراحی می‌شوند و آج متعادل‌تری دارند و در ساختار آن‌ها مواد انعطاف‌پذیرتر به کار رفته تا در دماهای متغیر عملکرد قابل‌قبولی داشته باشند. باید دقت داشت که چنین لاستیک‌هایی در شرایطی همچون برف یا گرمای شدید به اندازه لاستیک‌های فصلی کارایی نخواهند داشت. مقایسه لاستیک تابستانی و زمستانی نشان می‌دهد که نمونه‌های زمستانی برخلاف تایرهای تابستانی دارای آج عمیق‌تر و لاستیک نرم‌تر برای دماهای زیر صفر درجه سانتی‌گراد هستند و برای سطوح یخ‌زده و برفی بهینه شده‌اند. این لاستیک‌ها در دماهای بالا سفت شده و چسبندگی کمتری دارند. تفاوت اصلی لاستیک تابستانی با سایر تایرها در ترکیب مواد، عمق و الگوی آج و عملکرد در دماهای خاص است که آن را برای شرایط ویژه مناسب می‌سازد. مطالعات نشان داده لاستیک تابستانی در دمای بالای ۷ درجه سانتی‌گراد بهترین عملکرد را دارد؛ در حالی که عملکرد لاستیک زمستانی در کمتر از این دما بهتر خواهد بود. تایرهای مخصوص فصل تابستان برای



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

با فرارسیدن روزهای گرم سال برخی رانندگان به فکر خرید لاستیک تابستانی می‌افتند. «پدال» در جدیدترین مقاله راهنمای خرید خود به معرفی و بررسی این نوع تایرها پرداخته است. با این که لاستیک وسایل نقلیه شکل یکسانی دارد، اما از نظر ویژگی‌ها و مشخصات شاهد تولید نسخه‌های بسیار متنوعی هستیم. از لاستیک‌های چهارفصل و زمستانی گرفته تا نمونه‌های میخ‌دار و ران‌فلت، لاستیک‌ها در انواع گوناگونی در دسترس هستند. یکی از این لاستیک‌ها، تایر تابستانی است که می‌خواهیم به بررسی ویژگی‌های آن بپردازیم. لاستیک تابستانی نوعی تایر مخصوص است که برای شرایط آب‌وهوایی گرم و خشک طراحی شده و از ترکیب لاستیکی نرم‌تر با آج کم عمق‌تر تشکیل شده تا چسبندگی بهتری روی سطوح

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
KB12 و 26		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
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دائگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۲۲S-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-سوبا M۲
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	اسپورتیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ 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





به لطف تکنولوژی بازش سوخت مستقیم و سیستم پر خوران توربوشارژ می تواند حداکثر ۲۷۱ اسب بخار قدرت را در ۶۶۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۳ نیوتون متر گشتاور را در ۴۷۰۰ آرپی ام بهارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سر عته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ ها منتقل می شود. ناگفته نماند که موتور تنّا T-GDI ۱۲۰۰ و N ۱۳۰۰ و N ۱۳۰۰ نصب شده است.

هیوندای از سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد که زبان جدید طراحی خود را تغییر داد، در زمینه قوای محرکه محصولاتش نیز چنین تغییراتی را اعمال کرد. بر این اساس هاجک سه در اسپرت این خودرو ساز یعنی ولستر با یک موتور پر توان در سال های آخر تولید این خودرو، به دست مشتری ان رسید. ولستر اسپرت موسوم به N زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ ۲ لیتری مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژ را جا داده است. این موتور که با نام معرفی می شود،



موتور ۲ لیتری
پر قدرت «هیوندای»

تمرکز بر کیفیت و توسعه فناوری تولید تسمه

رشد سهم «آپادانا» در بازار تسمه باتکیه بر استانداردهای جهانی

کیفیت محصولات، اولویت اصلی شرکت است و ارتقای تکنولوژی و بومی سازی را با هدف تامین حداکثری نیاز بازار دنبال می کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

شرکت تسمه آپادانا فعالیت خود را از سال ۱۳۷۴ در حوزه تسمه های خودرویی و صنعتی آغاز کرد و در سال ۱۳۸۱ با نام روان ترانس آپادانا و برند تجاری RTA، دامنه فعالیت خود را به تامین و تولید بیش از ۴۷ هزار نوع تسمه در صنایع مختلف از جمله خودرویی، نفت، گاز و پتروشیمی، کشاورزی، کاشی و سرامیک، سیمان، نساجی، مواد غذایی، سلولزی، شیشه، آسانسور و معدن گسترش داد. این شرکت با احداث کارخانه ای ۱۰ هزار متر مربعی در سال ۱۳۹۲ و دریافت پروانه بهره داری، قدم مهمی در بومی سازی این صنعت برداشته است.

همکاری های راهبردی با خودروسازان بزرگ کشور شعبانعلی اسماعیلی، مدیر بازاریابی و ارتباطات شرکت روان ترانس آپادانا، در خصوص محصولات تولیدی این شرکت در گفت و گو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «محصولات تولیدی شرکت آپادانا شامل تسمه های خودرویی، تسمه های صنعتی و تسمه های کشاورزی می شود. ما هم تسمه های خودرویی تایم داریم و هم تسمه های دینام. اخیراً هم برای افزایش سبد محصولاتمان، کیت تایم، هرزگردها و تسمه سفت کن محصولات خودروهای داخلی را نیز تولید و به سبد تولیداتمان اضافه کرده ایم.»

وی درباره ارتباط مستقیم شرکت روان ترانس آپادانا با خودروسازان داخلی تصریح کرد: «چندین سال است که با شرکت های خودروساز داخلی از جمله ایران خودرو، سایپا، مدیران خودرو و کرمان موتور ارتباط داریم و همکاری می کنیم. همچنین در حال حاضر با سایر خودروسازان داخلی نیز، مذاکره و رایزنی داریم تا بتوانیم نیاز آنان را هم در زمینه تامین تسمه ها برطرف سازیم.»

اسماعیلی در خصوص نحوه توزیع محصولات این شرکت بین بازار افترمارکت و خودروسازان اضافه کرد: «هر محصولی که در حال حاضر ایران خودرو و سایپا تولید می کنند و در سبد تولیدشان قرار دارد، ما تسمه هایشان را تامین می کنیم. این تسمه ها و همین طور تسمه هایی که مربوط به خودروهایی است که دیگر تولید نمی شوند، در بازار عرضه می شود و مورد استفاده قرار می گیرند.»

حرکت به سوی تولید صفر تا ۱۰۰ با فناوری روز مدیر بازاریابی و ارتباطات روان ترانس آپادانا درباره سطح کیفی محصولات این شرکت عنوان کرد: «ما یکی از معتبرترین برندهای بازار هستیم و محصولاتمان همواره از کیفیت بسیار بالایی برخوردار بوده است. شاخص پی پی ام ما تقریباً صفر است و تاکنون مرجوعی بابت عدم کیفیت نداشته ایم. این موضوع برای ما بسیار حائز اهمیت است؛ چرا که کیفیت محصولات از اولویتهای اصلی ماست و خوشبختانه توانستیم رضایت کامل مشتریان را حاصل کنیم.»

اسماعیلی درخصوص برنامه های آینده شرکت و محصولات در دست تولید نیز توضیح داد: «شرکت روان ترانس آپادانا هم اکنون در حال تجهیز سایت دوم خود است. در این سایت، قرار است صفر تا ۱۰۰ تسمه ها را با استفاده از بهترین تکنولوژی روز دنیا و دستگاه های مدرن تولید کنیم. هدف ما این بوده که تمامی مراحل تولید تسمه، یعنی از تهیه مواد اولیه تا محصول نهایی، به طور کامل در داخل کشور و توسط نیروهای متخصص خودمان انجام شود. این کار به ما کمک خواهد کرد تا بتوانیم کیفیت و تنوع محصولات را ارتقا داده و سهم بیشتری از بازار داخلی را به دست آوریم.» وی در مورد چالش هایی که شرکت در فرآیند تولید و عرضه محصولات با آن مواجه است، اظهار داشت: «ما هم مثل دیگر تولیدکنندگان و واردکنندگان قطعات خودرو با چالش هایی روبه رو هستیم که تقریباً تمام فعالان این حوزه با آن دست به گریبانند.

چالش هایی همچون نوسانات نرخ ارز، تامین مواد اولیه، مشکلات زنجیره تامین، همچنین تغییر مقررات واردات و صادرات از جمله دغدغه هایی است که شرکت ها در این حوزه دارند. بنابراین اگر فضای کسب و کار در کشور بهتر



شود، قطعاً ما هم خواهیم توانست بر چالش ها غلبه کنیم و شرایط تقویت شود.»

گذر از چالش های گمرکی و ارزی؛ مسیر تولید بدون وقفه

اسماعیلی درباره مهم ترین چالش جاری و راهکار شرکت برای عبور از آن گفت: «مهم ترین چالش در حال حاضر، موضوع ترخیص کالا در گمرک است. ما در فرآیند ترخیص کالاهای وارداتی که عمدتاً مواد اولیه تولید تسمه هستند، در گمرک با تاخیرهایی روبه رو می شویم. تخصیص ارز نیز یکی دیگر از چالش های فعلی ماست؛ به گونه ای که در برخی مواقع به دلیل تاخیر در تخصیص ارز و زمان بردن روند انتقال ارز، واردات مواد اولیه با وقفه مواجه می شود و این موضوع می تواند در روند تولید و تحویل به مشتریان اختلال ایجاد کند. اگر شرایط تخصیص ارز و فرآیند ترخیص تسهیل شود، شرکت قادر خواهد بود با قدرت و توان بیشتری فعالیت خود را ادامه دهد و برنامه های توسعه ای خود را سریع تر پیش ببرد.»

مدیر بازاریابی و ارتباطات روان ترانس آپادانا در خصوص رعایت استانداردها و اهمیت کیفیت در آپادانا توضیح داد:

تخصیص ارز نیز یکی دیگر از چالش های فعلی ماست؛ به گونه ای که در برخی مواقع به دلیل تاخیر در تخصیص ارز و زمان بردن روند انتقال ارز، واردات مواد اولیه با وقفه مواجه می شود و این موضوع می تواند در روند تولید و تحویل به مشتریان اختلال ایجاد کند

در شرکت آپادانا، مهم ترین مسأله ای که همواره مدنظر قرار داده ایم، مقوله کیفیت است. به هیچ عنوان حاضر نیستیم به هر قیمتی کالا تولید کنیم و به بازار ارائه دهیم. همیشه تلاش می کنیم که الگوی کیفیت را رعایت کنیم و در زمینه تولید تسمه و قطعات جانبی آن، به بهترین شکل ممکن فعالیت داشته باشیم. در حال حاضر هم با خودروسازان گفت و گوهایی موثرتری داریم و تلاش می کنیم برای گسترش سبد محصولات، قطعات جانبی تسمه که درگیر با تسمه ها هستند را نیز خودمان تامین کنیم تا دغدغه کیفیت برای مصرف کنندگان وجود نداشته باشد.»

وی درباره رویکرد شرکت در زمینه توسعه بازار و همکاری با خودروسازان تأکید کرد: «همکاری نزدیک و موثر با خودروسازان به ما کمک کرده تا به صورت دقیق تر نیاز بازار را شناسایی کنیم و متناسب با آن محصولات مورد نیاز را تامین کنیم. همچنین توسعه سبد محصولات و ورود به حوزه تولید قطعات جانبی، فرصت جدیدی را برای تنوع بخشی و افزایش سهم بازار برای ما فراهم کرده است. سخت گیری مادر زمینه کیفیت و همچنین سرمایه گذاری روی تکنولوژی برتر و تجهیزات به روز، باعث شده که بتوانیم اعتماد خودروسازان و مشتریان افترمارکت را جلب کنیم.»

حرکت آپادانا به سوی جایگاه برترین تولیدکننده تسمه کشور

مدیر بازاریابی و ارتباطات روان ترانس آپادانا در پاسخ به پرسشی درباره این که چشم انداز پنج ساله شرکت روان ترانس آپادانا چگونه ترسیم شده است؟ تصریح کرد: «ما در تلاش هستیم که تا پنج سال آینده، با بهره گیری از کارشناسان مجرب داخلی و استفاده از تکنولوژی های روز دنیا و ابزار و تجهیزات مدرن، به یکی از معتبرترین واحدهای تولید تسمه در کشور تبدیل شویم. این هدف را با تکیه بر رشد مستمر کیفیت، توسعه ظرفیت تولید، ارتقای فناوری و البته افزایش تعامل با شرکای تجاری دنبال می کنیم.»

اسماعیلی همچنین افزود: «امید ما این است که با رفع مسائل مربوط به تامین مواد اولیه و ترخیص کالا، بتوانیم بدون وقفه و با حداکثر توان تولید، نیاز بازار داخل و حتی بازارهای هدف صادراتی را به بهترین نحو پاسخ دهیم. مادر شرکت آپادانا بر این باوریم که رمز موفقیت در بازار رقابتی امروز، تمرکز روی کیفیت محصول، ارائه خدمات پس از فروش مناسب و همچنین نوآوری در تولید است.»

وی همچنین خاطر نشان کرد: «برنامه توسعه ای شرکت شامل ارتقای خطوط تولید، افزودن ماشین آلات جدید و سرمایه گذاری در حوزه تحقیق و توسعه است. با توجه به پیشرفت های مامهای اخیر، امیدواریم به زودی فاز جدید تولید را در سایه دوم آغاز کنیم و استقلال بیشتری در تولید تسمه های تخصصی و قطعات جانبی به دست آوریم.»

برندسازی ایرانی با تمرکز بر توسعه بازار و تنوع محصولات

اسماعیلی تأکید کرد: «اصول بنیادین ما در این سال ها رعایت حقوق مصرف کنندو تأکید بر کیفیت بوده است. ما هیچ گاه به فکر تولید انبوه با هر کیفیتی نبوده ایم و همیشه سعی کرده ایم محصولاتمان استانداردهای جهانی را داشته باشد. تعهد ما نسبت به کیفیت، باعث شده که میزان مرجوعی محصولاتمان نزدیک به صفر باشد و این موضوع برای مشتریان ما مطمئناً پخش است.»

وی درباره نقش شرکت در ارتقای استانداردهای صنعت تسمه کشور گفت: «تمرکز ما همواره بر این بوده که محصولاتمان را بر اساس آخرین استانداردها و تکنولوژی های برجسته جهانی تولید کنیم. با ایجاد خطوط تولید پیشرفته و تربیت نیروی کار ماهر، سعی داریم به عنوان یکی از پیشگامان این صنعت شناخته شویم و سهم قابل توجهی در بهبود سطح کیفی محصولات ایرانی داشته باشیم.» مدیر بازاریابی و ارتباطات روان ترانس آپادانا افزود: «آنچه که ما را از سایرین متمایز می کند، تلاش مستمر برای حفظ و ارتقای کیفیت، گسترش سبد محصولات و پاسخگویی به نیاز بازارهای مختلف اعم از خودروسازان و بازار افترمارکت است. در سال های آتی هم با اتکا به این رویکرد، سعی می کنیم نقش موثرتری در صنعت قطعات خودرو داشته باشیم و به عنوان یک برند معتبر ایرانی جایگاه خود را تثبیت کنیم.»



طرح تاکسی گردشگری تهران به کجا رسید؟



مهر: امیر قاسمی، رئیس ستاد گردشگری شهرداری تهران از پیشرفت‌های قابل توجه در طرح تاکسی‌های گردشگری و اقدامات تکمیلی در حوزه گردشگری با رویکرد حمل‌ونقل عمومی یا پخت‌خبر داد و آن را گامی موثر در جهت ارتقای خدمات گردشگری شهری دانست. قاسمی با اشاره به مراحل مختلف اجرای این طرح اظهار داشت: «از سال گذشته برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی تاکسی‌های گردشگری در تهران آغاز شد تا ضمن تقویت زیرساخت‌های گردشگری شهری، بستر استفاده پهنه از ظرفیت حمل‌ونقل عمومی برای گردشگران داخلی و خارجی فراهم شود. در همین راستا، یک موسسه آموزشی معتبر که دانش‌بنیان و مردمی است،

به‌عنوان مجری آموزش‌های تخصصی به رانندگان تاکسی‌های گردشگری انتخاب شد. وی ادامه داد: «برای اطمینان از کیفیت و استاندارد بودن برنامه‌های آموزشی، اعلام‌های لازم از وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی اخذ شد. خوشبختانه اخیراً پاسخ اعلام‌ها به‌طور رسمی به ستاد گردشگری شهرداری تهران ارسال شد و اکنون مراحل نهایی برنامه‌ریزی برای آغاز دوره‌های آموزشی در حال انجام است.» قاسمی در پایان خاطر نشان کرد: «اجرای این طرح می‌تواند نقش مهمی در معرفی جاذبه‌های گردشگری شهر تهران به مسافران و گردشگران ایفا کند و گامی در جهت بهبود کیفیت خدمات گردشگری و توسعه اقتصاد گردشگری شهری باشد.»

اتوبوس مسافربری توسط پلیس به دلیل حمل بار نامتعارف توقیف شد حمل بار با ناوگان مسافربری، ممنوع!



دائم بر همه وسایل نقلیه در تمامی مسیرها وجود ندارد. بنابراین این انتظار می‌رود شرکت‌های حمل‌ونقل مسافربری با اعمال کنترل‌های دقیق‌تر، نسبت به جلوگیری از چنین تخلفاتی اقدام کنند.» وی همچنین بیان کرد: «این تخلف زنگ خطری برای تغییر رویه و شیوه مدیریت شرکت‌های مسافربری است. ضروری است این شرکت‌ها با پایبندی به وظایف اصلی خود، از ارائه خدمات به وسایل نقلیه‌ای که خارج از چارچوب قوانین عمل می‌کنند، خودداری کرده

گفت: «شرکت‌های مسافربری وظیفه دارند ناوگان خود را از مبدا تا مقصد با دقت تحت نظارت و کنترل قرار دهند. این نظارت باید شامل بارگیری و نحوه جابه‌جایی مسافران باشد تا از تخلفات مشابه جلوگیری شود. در این تخلف خاص، یک شرکت مسافربری مسئولیت نظارت بر این وسیله‌نقلیه را بر عهده داشته و باید پاسخگوی این عملکرد باشد.» سرهنگ کرمی‌اسد ادامه داد: «پلیس راه تنها می‌تواند به‌صورت تصادفی ناوگان را بررسی کند و امکان نظارت

اتوبوس‌ها مجاز به حمل بار تجاری نیستند و تنها باید مسافران و بار آن‌ها را جابه‌جا کنند؛ اما با این وجود، امروزه برخی رانندگان برای تأمین مخارج اتوبوس خود، بارهای تجاری را نیز حمل می‌کنند. بر همین اساس، حمل بار تجاری توسط وسایل نقلیه عمومی حمل مسافر به‌عنوان یک تخلف در نظر گرفته شده و در کلانشهرها، مراکز استان‌ها، جاده‌های بین‌شهری و مناطق آزاد تجاری - صنعتی ۲۵۰ هزار تومان جریمه برای راننده متخلف در نظر گرفته شده است. جریمه این تخلف در سایر شهرها ۲۰۰ هزار تومان و در روستاها ۱۰۰ هزار تومان است.

حمل بار با ناوگان مسافربری، تهدیدی جدی برای امنیت حمل‌ونقل عمومی

چند روز قبل، رئیس پلیس راه اهور فراجا از توقیف یک دستگاه اتوبوس مسافربری در محور اصفهان - بندرعباس به‌دلیل حمل بارهای سنگین و نامتعارف خبر داد و گفت: «شرکت‌های حمل‌ونقل مسئول نظارت بر عملکرد ناوگان هستند.» سرهنگ احمد کرمی‌اسد با بیان این که حمل بار با ناوگان مسافربری ممنوع است، اظهار داشت: «متأسفانه تغییر رویکرد برخی ناوگان مسافربری به‌سمت حمل بار، تهدیدی جدی برای امنیت حمل‌ونقل عمومی محسوب می‌شود. وظیفه اصلی این ناوگان، جابه‌جایی مسافر است و انحراف از این مأموریت، خطرات غیرقابل‌جبران برای ایمنی سفرها به‌همراه دارد.» سرهنگ کرمی‌اسد افزود: «این اتوبوس که بخش عمده‌ای از صندلی‌ها و جعبه‌های بغل خود را با بارهای تجاری پر کرده بود، علاوه بر تخطی از قوانین، امنیت سایر خودروهای گذری را نیز تحت‌تأثیر قرار داده بود. درواقع بارهای سنگین و غیرمجاز تعادل وسیله‌نقلیه را مختل کرده و می‌تواند موجب اختلال در عملکرد ترمز و کاهش پایداری خودرو در پیچ‌های جاده‌ای شوند.» رئیس پلیس راه اهور فراجا با اشاره به نقش شرکت‌های حمل‌ونقل مسافربری



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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - 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 ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبرد
Billboard



خلاقیت کیا برای تبلیغ «تاسمان» در استرالیا

«شرکت خودروسازی کیا در جدیدترین کمپین تبلیغاتی خود برای خودرو تاسمان در استرالیا، به سراغ بازیکن مشهور تنیس این کشور رفته است. کیا تاسمان به تازگی به بازار این کشور معرفی شده و جزو پیکاپ‌های معروف در بازارهای جهانی است. کیا برای معرفی پیکاپ خود به بازار استرالیا، از نمادهای ورزشی این کشور بهره برده تا بر همراهی این خودروساز با پویایی و حمایت ورزشی تاکید کند.»

نقش مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی در کاهش تصادفات

«سال‌هاست که احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی در محورهای مواصلاتی کشور به‌منظور ساماندهی خدمات بین جاده‌ای و افزایش رفاه مسافران و تامین امنیت آن‌ها، مورد توجه نهادهای مربوطه به‌خصوص راهداری است. این مجتمع‌ها دارای پیشینه تاریخی در ایران هستند و از دیرباز برای رفع خستگی و تامین نیازهای کاروانیان مورد استفاده قرار می‌گرفتند. با توسعه شهرنشینی و افزایش تمایل افراد به‌سفر، نیاز به مکان‌هایی که رفاه مسافران و رانندگان را تامین کند، بیشتر از همیشه احساس می‌شود؛ تاجایی که یکی از عوامل لذت در سفر، وجود مجتمع‌هایی است که باید برخورداری از امکاناتی باشند که در کنار رفع خستگی مسافران، زمینه را به‌شکل حداکثری برای نشاط و سرزندگی آن‌ها فراهم و تامین کنند. بر این اساس جذب گردشگر و گسترش فرهنگ گردشگری در کشور نیازمند امکانات و تسهیلات ویژه است. یکی از این تسهیلات مجتمع‌های بین‌راهی مجهز است. بر اساس بررسی‌های به‌عمل آمده، این مراکز در ارائه خدمات مطلوب به کاربران جاده‌ای و همچنین کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای و افزایش ایمنی تردد در شبکه راه‌های کشور، نقش پررنگ و چشمگیری دارند. این مجتمع‌ها با مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با اخذ موافقت اصولی از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای احداث و نگهداری می‌شوند.

به‌گفته کارشناسان، رانندگان باید بعد از هر ۲ ساعت رانندگی، ۱۵ دقیقه استراحت کنند؛ بنابراین برای فراهم کردن آسایش بیشتر رانندگان و مسافران، ارائه خدمات مورد نیاز آن‌ها در سفر با هدف کاهش میزان تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان، ضروری به‌نظر می‌رسد. برای تحقق این امر، ساخت مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی مجهز و با کیفیت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

حرف آخر
The Last Word



علی زرنادوز

روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

قدرت فرمان هیدرولیک یا عملکرد نامناسب کولر اشاره کرد. همچنین اگر تسمه پاره شود، شارژ باتری متوقف شده و خودرو ممکن است پس از مدتی خاموش شود. برای پیشگیری از این مشکلات، توصیه می‌شود تسمه دینام هر ۶۰ تا ۱۰۰ هزار کیلومتر بازبینی و در صورت فرسودگی یا ترک خوردگی تعویض شود. استفاده از تسمه‌های با کیفیت و توجه به تنظیم بودن کشش آن نیز در افزایش عمر مفید آن موثر است.

«تسمه دینام (یا تسمه ماریچ) یکی از اجزای مهم در سیستم انتقال نیروی خودرو است که وظیفه انتقال انرژی از میل‌لنگ به دینام، پمپ فرمان هیدرولیک، کمپرسور کولر و گاهی پمپ آب را بر عهده دارد. این تسمه به‌صورت پیوسته در حال چرخش است و در صورت خرابی، می‌تواند عملکرد کلی خودرو را دچار اختلال کند. از مهم‌ترین علائم خرابی تسمه دینام می‌توان به صدای جیرجیر در هنگام روشن بودن خودرو، روشن شدن چراغ باتری، کاهش

نقش حیاتی تسمه دینام در عملکرد خودرو و نشانه‌های خرابی آن



X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir