



«دنیای خودرو» از نمایشگاه صنعت پخش گزارش می دهد

«آترا»، کامیونتی باژن و کیفیت ژاپنی از «آرتابان دیزل»

آرتابان موتورز اعلام کرده که پروژه های جدیدی در حوزه خودروهای سواری و تجاری در حال طراحی است و به زودی محصولات تازه ای به بازار خودرو کشور معرفی خواهد کرد.

۹ صفحه

از روش نوین خرید خودرو توسط مردم به زودی رونمایی خواهد شد:

طی دو ماه آینده «بازار گواهی سپرده کالایی خودرو» عملیاتی می شود

۵ صفحه

«دنیای خودرو» بررسی کرد باز تعریف قدرت در جاده های جهان؛ صنعت خودرو زیر فرمان اقتصاد و ژئوپلیتیک

۳ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش موتورسواران زن؛ بیمه و قانون در دوراهی تصمیم

۲ صفحه

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



به «سورنتو» جدید سلام کنید!

معرفی الماس خوش تراش کره ای توسط «کوشا خودرو»

۸ صفحه



صنعت خودرو در محاصره نسخه پیچی های ناکارآمد

سال هاست صنعت خودرو در ایران میان شعارهای پرطمطراق حمایتی و واقعیت های تلخ خط تولید دست و پا می زند. ساختاری فریه، ناکارآمد و مملو...

۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

پایان تولید «چارجر» برقی به دلیل فروش پایین

مرگ برقی دیگری که ادعا می کرد برترین است!

۶ صفحه

افزایش قیمت در کمین وارداتی ها

۱۰ صفحه

افزایش تولید و تحویل خودرو در دستور کار

۲ صفحه

با تصمیم هیأت مدیره

یوسف الهی شکیب به عنوان مدیر عامل جدید «ایران خودرو دیزل» منصوب شد

۷ صفحه



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM

www.persiakhodro.ir
Persiakhodro 021 4591



که در سال ۲۰۱۹ معرفی شدند، برای رقابت با رقبایی مثل فولکس واگن پولو و فیات آر گو به این بهر روز سانی نیاز داشتند. مدل‌های جدید شکل کلی خود را حفظ کرده‌اند؛ اما سیر جلوی باز طراحی شده با عناصر اسپرت تر در جلو پنجره و ورودی‌های هوای جدید، ظاهری جذاب‌تر به آن‌ها بخشیده است. چراغ‌های جلو نیز به‌روز شده‌اند و در تیپ‌های بالا تر به فناوری LED کامل با گرافیک داخلی جدید مجهز شده‌اند. شورولت اعلام کرده که تغییرات صرفاً ظاهری نیستند. سیر جدید حرکت در شیب‌ها و رمپ‌ها را آسان تر می‌کند و چراغ‌های LED جدید ۶۱ در صد روشن تر از مدل قبلی هستند.

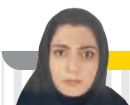
شورولت اونیکس خودرویی اقتصادی برای بازار آمریکای لاتین است که حالا با طراحی جدید و به‌روز سانی داخلی، فیس لیفت شده است. شاید نام شورولت اونیکس را تاکنون نشنیده باشید، اما این محصول اقتصادی جنرال موتورز سال‌هاست که در چین و آمریکای جنوبی عرضه می‌شود و حالا برای سال ۲۰۲۶ فیس لیفتی را تجربه کرده است. این خودرو در نسخه‌های هاجیک و سسدان تولید می‌شود که با نام‌های اونیکس و اونیکس پلاس شناخته می‌شوند. این به‌روز سانی طراحی جذاب‌تر و کابینی مجهز به فناوری‌های مدرن را به ارمغان آورده است. اونیکس و اونیکس پلاس



به‌روز سانی ارزان‌ترین محصول «جنرال موتورز»

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

افزایش موتورسیکلت‌سواران زن؛ بیمه و قانون در دوراهی تصمیم



مهری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

نداشتن گواهینامه می‌تواند خسارت را به چالش حقوقی تبدیل کند. حضور زنان موتورسیکلت‌سوار در خیابان‌های شهرهای بزرگ ایران، به‌خصوص با موتورسیکلت‌های برقی، در سال‌های اخیر افزایش یافته است. این وسایل سبک و کم‌هزینه، انتخابی محبوب برای ترددهای روزمره بانوان شده‌اند؛ اما نبود چارچوب قانونی روشن برای صدور گواهینامه موتورسیکلت زنان و عدم پوشش بیمه‌ای مناسب، موجب مشکلات حقوقی و مالی در هنگام بروز تصادف می‌شود. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد: «طبق قانون، زنان در ایران به‌طور رسمی نمی‌توانند گواهینامه موتورسیکلت دریافت کنند؛ با این حال، بسیاری بدون گواهینامه، پلاک یا بیمه معتبر با موتورسیکلت‌های برقی در سطح شهر تردد می‌کنند که آن‌ها را در معرض ریسک‌های جدی قرار می‌دهد.» وی افزود: «نکته مهم این است که در تصادف میان خودرو و موتورسیکلت، پلیس صرف‌نظر از جنسیت و داشتن یا نداشتن گواهینامه، بر اساس شواهد و شرایط حادثه، مقصر را تعیین می‌کند.»

وی تصریح کرد: «زن بودن یا نداشتن گواهینامه به‌معنای مقصر بودن نیست، بلکه ممکن است راننده خودرو به‌دلیل تخلفاتی مانند سرعت غیرمجاز یا عدم رعایت حق تقدم، مسئول شناخته شود. با این حال، مشکل زمانی جدی می‌شود که موتورسیکلت‌سوار زن گواهینامه و بیمه نداشته باشد.» نصرتی گفت: «در این حالت، حتی اگر مقصر نباشد، شرکت بیمه پس از پرداخت دیه یا خسارت، ممکن است برای بازگرداندن هزینه‌ها به‌خود فرد مراجعه کند. نداشتن بیمه و گواهینامه، به‌ویژه در موتورسیکلت‌های برقی فاقد پلاک، هزینه‌های سنگینی بر راکب تحمیل خواهد کرد.» وی در ادامه با اشاره به وضعیت گواهینامه موتورسیکلت‌سواران زن گفت: «مشکل اصلی این است که زنان هنوز به‌طور رسمی نمی‌توانند گواهینامه موتورسیکلت بگیرند؛ اما بسیاری از آن‌ها با موتورسیکلت‌های برقی در حال تردد هستند. این موضوع باعث شده شرایط قانونی پیچیده شود. اگر حادثه‌ای رخ دهد و فرد مقصر نباشد، بیمه ممکن است خسارت را پرداخت کند، اما به‌دلیل تخلف قانونی، پس از آن برای بازگرداندن مبلغ به‌مراجعه قضایی مراجعه خواهد کرد.» او افزود: «اگر موتورسیکلت‌سوار خانم بدون بیمه و گواهینامه مقصر باشد، مسئولیت پرداخت کامل خسارت با خود اوست و این می‌تواند فشار مالی زیادی ایجاد کند؛ به‌خصوص در خسارت‌های جانی یا سنگین.» وی به

برداشت اشتباه درباره موتورسیکلت‌های برقی نیز اشاره کرد: «برخی فکر می‌کنند چون این موتورسیکلت‌ها کوچک و برقی هستند، نیازی به پلاک و بیمه ندارند. اما طبق قوانین، هر وسیله نقلیه موتوری، حتی موتورسیکلت برقی، باید پلاک گذاری شده و بیمه شخص ثالث داشته باشد. این موضوع بارها توسط بیمه مرکزی تأکید شده است.» او گفت: «نبود شفافیت قانونی درباره صدور گواهینامه برای زنان نباید باعث شود قانون بیمه و مسئولیت اجتماعی نادیده گرفته شود. توصیه من به همه کاربران موتورسیکلت‌های برقی، چه مرد و چه زن، این است که حتماً وسیله خود را بیمه کنند. نداشتن گواهینامه یک چالش است، اما نداشتن بیمه می‌تواند پیامدهای فاجعه‌باری داشته باشد.» نصرتی گفت: «علاوه بر مسائل قانونی و بیمه‌ای، یکی از بزرگ‌ترین مشکلات در تردد زنان موتورسیکلت‌سوار، نبود آموزش کافی و فرهنگ‌سازی مناسب است. بسیاری از بانوان به‌دلیل نداشتن آموزش رسمی، ریسک‌های رانندگی را به‌درستی نمی‌شناسند و این موضوع احتمال تصادف را افزایش می‌دهد.» وی در پایان افزود: «به‌نظر من، ایجاد دوره‌های آموزشی ویژه زنان، با تأکید بر نکات ایمنی و قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌تواند به کاهش تصادفات کمک کند. همچنین دولت باید برای صدور گواهینامه موتورسیکلت بانوان چاره‌اندیشی کند تا این خلأ قانونی برطرف شود.»



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار



سال‌هاست صنعت خودرو در ایران میان شعاع‌های پرطمطراق حمایتی و واقعیت‌های تلخ خط تولید دست و پا می‌زند. ساختاری فربه، ناکارآمد و مملو از رانت که نه توان رقابت دارد، نه ظرفیت پاسخ‌گویی به نیاز مصرف‌کننده ایرانی را. هر بار که صدای اصلاح بلند می‌شود، انبوهی از دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و ملاحظات غیرشفاف سیاسی، راه را سد می‌کنند. گویی اراده‌ای نانوشته تصمیم گرفته بازار خودرو را برای همیشه در قفس نگاه دارد.

اما گروگان این ساختار معیوب، تنها تولیدکننده نیست؛ بلکه مصرف‌کننده نیز سال‌هاست بهای این سردرگمی را با پول، کیفیت پایین و انتخاب‌های محدود می‌پردازد. در این فضا خودروساز داخلی در ظاهر حمایت می‌شود، اما در عمل با قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های ضدانگیزشی زمین‌گیر شده است. هیچ تولیدکننده‌ای در فضای غیررقابتی و زیر سایه انحصار رشد نخواهد کرد؛ حتی اگر هزار وعده حمایت پشتوانه‌اش باشد.

در سوی دیگر، واردات خودرو که می‌تواند مانند سوپاپ اطمینان برای بازار عمل کند، همواره با واگرایی دست‌وپنجه نرم کرده است. یک روز محدودیت ثبت

صنعت خودرو در محاصره نسخه پیچی‌های ناکارآمد

سفارش، روز دیگر مشکلات تخصیص ارز و یک روز نیز بهانه‌ای تازه برای عقب‌نشینی. نتیجه چیست؟ مصرف‌کننده‌ای که ناچار است میان بد و بدتر انتخاب کند و بازاری که هرگز توازن به‌خود نمی‌بیند. این روزها دوباره حرف از خصوصی‌سازی، آزادسازی واردات، رقابتی شدن بازار و شفاف‌سازی زنجیره تامین به میان آمده است. اما تجربه‌های پیشین به ما می‌گوید صرف گفتن، هیچ تغییری نمی‌آورد. سال‌هاست تصمیم‌گیران ما میان شعار و عمل، دیواری بلند بنا کرده‌اند؛ دیواری که پشت آن، توسعه متوقف مانده و فرصت‌ها خاک خورده‌اند.

پرسش اصلی این جاست: آیا واقعا عزمی برای برون‌رفت از این چرخه معیوب وجود دارد یا باز هم قرار است اصلاحات ناتمام بمانند، همچون نسخه‌ای نیمه‌کاره که هیچ بیماری را درمان نمی‌کند؟ صنعت خودرو به‌رهایی از سیاست‌زدگی نیاز دارد، نه به نسخه‌های نمایشی. این بازار به رقابت واقعی، قیمت‌گذاری شفاف، جریان آزاد اطلاعات و تنوع انتخاب برای مصرف‌کننده نیاز دارد. تا زمانی که تصمیم‌سازی در دستان کارشناسانی باقی بماند که دلسوزی‌شان فقط در حد حفظ انحصار است، هیچ تغییری اتفاق نخواهد افتاد. خودرو نه کالایی لوکس، بلکه نیاز میلیون‌ها خانوار ایرانی است و تا زمانی که نفس بازار به شماره افتاده، نمی‌توان از توسعه، کیفیت یا صادرات سخن گفت. صنعت خودرو برای نفس کشیدن، هوای تازه می‌خواهد؛ نه نفس‌های مصنوعی در فضای گلخانه‌ای تصمیمات از بالا.



مدیران خودرو

X5



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

این پیشرا نه در نسخه جاده‌ای به تنهایی ۸۰۰ اسب بخار قدرت دارد. این موتور با ایرپاکس بازطراحی شده برای توربوشارژرهای کوچک‌تر، شاتون‌های تیتانیومی و کالیبراسیون جدید، قدرت را در گستره وسیع‌تری از دورموتور ارائه می‌دهد. یکی از ویژگی‌های برجسته تمارایو GT3، قابلیت تعمیر سریع آن است. لامبورگینی این خودرو را طوری طراحی کرده که مکانیک‌ها بتوانند به سرعت پتل‌های بدنه، قطعات تعلیق و سایر اجزا را در پیت‌استاپ تعویض کنند. این ویژگی برای مسابقات استقامتی حیاتی است.

لامبورگینی تمارایو با حذف سیستم هیبریدی، کاهش وزن و بهبودهایی در شاسی، بدنه و سیستم‌های خنک‌کننده، آماده شرکت در مسابقات شده است. لامبورگینی اولین مدل مسابقه‌ای بر پایه تمارایو جدید را رونمایی کرده است. تمارایو GT3 با حذف سیستم پلاگین-هیبریدی به دلیل قوانین مسابقات، به مجموعه‌ای از بهبودهای ویژه مجهز شده که آن را به یک ماشین مسابقه‌ای سبک‌تر و سریع‌تر تبدیل کرده است. این خودرو از یک موتور ۴ لیتری V8 توئین توربو بهره می‌برد که ۵۵۰ اسب بخار قدرت تولید می‌کند؛ در حالی که



نسخه مسابقه‌ای تمارایو بدون سیستم هیبریدی



«دنیای خودرو» بررسی کرد

بازتعریف قدرت در جاده‌های جهان؛ صنعت خودرو زیر فرمان اقتصاد و ژئوپلیتیک



علی میرزایی سیسان

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودروسازی بدون اتکا به حمایت‌های پارانه‌ای دولتی، در فضایی امن‌تر و گسترده‌تر به رشد و شکوفایی خواهد رسید و افق‌های صنعتی آن دست‌یافتنی‌تر خواهد شد. علی میرزایی سیسان کارشناس ارشد صنعت خودرو صنعت خودروسازی امروز بیش از هر زمان دیگری در نقطه تلاقی سه نیروی بنیادین شرایط اقتصادی، دینامیک صنعتی و معادلات ژئوپلیتیکی قرار دارد؛ نقطه‌ای که نه تنها مسیر رقابت جهانی را دگرگون کرده، بلکه با ظهور قدرت‌هایی مانند چین، نظم سنتی بازار خودرو را زیر و رو ساخته است. این صنعت دیگر صرفاً با تولید و فروش خودرو معنا پیدا نمی‌کند، بلکه بقای آن به توانایی کشورها در ایجاد ثبات اقتصادی، نوآوری فناوریانه و مدیریت هوشمندانه روابط بین‌الملل گره خورده است؛ مسیری که اگر به‌درستی پیموده شود، می‌تواند افق‌های تازه‌ای از رشد پایدار و بی‌نیاز از حمایت‌های دولتی را رقم بزند. از همین رو در بخش نخست به بررسی مثلث شرایط اقتصادی، دینامیک صنعتی و معادلات ژئوپلیتیکی در صنعت خودرو خواهیم پرداخت

نگاه به کلان عوامل صنعت خودرو

صنعت خودروسازی را می‌توان به منزله آیینیه جامع پویایی‌های سه محور کلان عوامل یعنی دینامیک صنعتی، شرایط اقتصادی و معادلات ژئوپلیتیکی در عرصه ملی و بین‌المللی تلقی کرد؛ به‌ندرت می‌توان نمونه‌ای یافت که همانند این صنعت، چنین پیوند ارگانیکی میان این سه مولفه برقرار سازد و تأثیرات متقابل آن‌ها را تا این اندازه به وضوح نمایان کند. رشد و توسعه پایدار این بخش

همواره مرهون همگرایی عمیق با تجارت فراملی و استقرار زنجیره‌های تامین جهانی بوده است؛ شبکه‌هایی پیچیده و منعطف که بر مبنای برنامه‌ریزی عقلانی درازمدت، همواره در صدد نیل به بهره‌ورترین و مقرون‌به‌صرفه‌ترین الگوهای تولید بوده‌اند. با وجود این، روندهای مرسوم صنعت خودرو طی سالیان اخیر به‌ویژه با ظهور خیره‌کننده چین در عرصه فناوری‌های خودروهای الکتریکی و هوشمند دستخوش دگرگونی‌های بنیادین شده است. حرکت حساب‌شده و راهبردی چین، نه تنها قواعد رقابت در این حوزه را تغییر داده، بلکه ساختار قدرت تولیدی و نوآوری را نیز به نفع خود بازتعریف و هژمونی نوینی در عرصه جهانی صنعت خودرو رقم زده است. رویکرد هدفمند و تدریجی این کشور، موجب شده است توازن سنتی قدرت در این اکوسیستم فناوریانه دستخوش جابه‌جایی جدی شود و نظم غالب بر بازارهای جهانی خودرو و به‌نحو چشمگیری متحول شود.

سه عامل بنیادین در صنعت خودرو

صرف‌نظر از ظهور پرجالش چین، آینده صنعت خودروسازی، چه در مسیر توسعه و چه در مواجهه با انقباض، به پرهم‌کنش پیچیده سه متغیر کلان وابسته است: «شرایط اقتصادی»، «دینامیک صنعتی» و «ژئوپلیتیک». این سه مولفه، یک فضای پارامتریک مفهومی ایجاد می‌کنند که مسیر راهبردی و دامنه نوسانات صنعت خودروسازی در محدوده آن تعریف و محدود می‌شود.

باید مورد تأکید قرار گیرد، پیوند و تأثیر متقابل این سه ضلع است؛ به‌طوری که حتی کشوری بر خوردار از منابع مالی و برنامه‌های فناوریانه بلندپروازانه، بدون واکاوی پویا و ارتقای هم‌زمان وضعیت اقتصادی، صنعتی و ژئوپلیتیکی، به‌موفقیت پایدار در توسعه صنعت خودرو دست نخواهد یافت. اکنون بیش از هر زمان دیگر، ساختار و آینده این صنعت در تسلاقی و تعامل دائمی میان این سه نیرو رقم می‌خورد و آثار این روابط، صرفاً چارچوب اقتصاد و سیاست کشورها را متحول نمی‌سازد؛ بلکه جایگاه صنایع ملی را نیز بازتعریف می‌کند. در چنین بستری، نقش دولت و نظام حکمرانی در مدیریت و جهت‌دهی اضلاع این مثلث، حیاتی و چندبعدی است. مسئولیت حاکمیت، صرفاً به مداخلات مقطعی یا سیاست‌های بخشی محدود نیست، بلکه باید فراهم‌کننده بستر پایداری باشد که ثبات اقتصادی، شفافیت مقررات و پیش‌بینی‌پذیری سیاست‌ها را تضمین کند. ثبات قوانین اقتصادی، فضای کسب‌وکار شفاف و استمرار مقررات و آگاهی مدیران ارشد خودروسازی، پیش‌شرط جذب سرمایه‌گذاری، تقویت همکاری‌های فناوریانه و استحکام زنجیره تامین تلقی می‌شود. در سطح اجرایی، دولت باید با سیاست‌گذاری اصولی، حفظ محیط اقتصادی با ثبات، تدوین مقررات روشن در عرصه تجارت و صنعت و کاهش بوروکراسی و مداخلات زائد، زمینه پویایی فضای صنعتی و اقتصادی را فراهم آورد. در عرصه بین‌المللی نیز، مدیریت هوشمندانه روابط خارجی، تامین منافع ملی

در واقع، جهت‌گیری آتی این صنعت را می‌توان به برداری پویا درون یک مثلث تشبیه کرد که هر حرکت آن، همواره محدود به و در تعامل و تأثیر متقابل سه ضلع اقتصاد کلان، صنعت و ژئوپلیتیک شکل می‌گیرد. فضایی که این سه عامل بنیادین (شرایط اقتصادی، دینامیک صنعتی و ژئوپلیتیک) اضلاع اصلی آن را تشکیل می‌دهند؛ چارچوبی پویا و به هم تنیده برای تعریف و محدود کردن مسیر حرکت، دامنه نوسانات و ظرفیت رشد صنعت خودرو. تمامی تحولات آینده و جهت‌گیری‌های این صنعت را می‌توان به برداری متغیر درون این مثلث نسبت داد که پیوسته از وضعیت و قدرت نسبی هر ضلع اثر می‌پذیرد. در این مفهوم، «شرایط اقتصادی» نقش بستر اصلی و زیرساخت را بازی می‌کند؛ به این معنا که عواملی چون قدرت خرید، سطح تقاضا، نرخ تورم، نرخ بهره و دسترسی به سرمایه، مستقیم‌ترین تأثیر را بر فعالیت خودروسازان و بازار دارند. هم‌زمان، «دینامیک صنعتی» عرصه‌ای است که نوآوری فناوریانه، ورود بازیگران جدید، تحول مدل‌های کسب و کار و چالش‌های زنجیره تامین را در بر می‌گیرد و ساختار و مزیت‌های رقابتی را بازتعریف می‌کند. ضلع سوم، «ژئوپلیتیک» در سیاست‌های بین‌المللی، قوانین تجارت، مقررات واردات و صادرات، تحریم‌ها و همکاری‌های بین‌دولتی ریشه دارد؛ به‌گونه‌ای که کوچک‌ترین ناپایداری یا تغییر در محیط ژئوپلیتیکی، می‌تواند روند فعالیت، دسترسی به بازار و زنجیره ارزش این صنعت را به شدت متأثر کند. آن‌چه



فونیکس





اولین پلاگین هیبرید مونتاژی



جهت اطلاعات
بیشتر
را
اسکن کنید



مرکز
تعمیرات
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

www.founix.com
founixofficial



آغاز خواهد شد. مشتریان با مراجعه به وبسایت گروه خودروسازی سایپا به آدرس saipa.iranecar.com می‌توانند جهت ثبت‌نام اقدام کنند.

به گزارش سایپانیز، پیش‌فروش محصولات سایپا با استاندارد ۸۵ گانه، کوپیک GXR-L و ساینا GX-L دوگانه‌سوز به دلیل تعطیلی ادارات و بانک‌ها در روزهای اخیر، از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۱۸ مرداد



آغاز شرایط فروش محصولات «سایپا» از شنبه ۱۸ مرداد

پیگیری يك موضوع

Follow up

امیر حسن کاکایی

کارشناس ارشد صنعت خودرو

خودرو هنوز

کالای سرمایه‌ای است؟

«بازار خودرو طی یک ماه گذشته شرایطی را پشت سر گذاشته که به نظر می‌رسد خودرو از کالای سرمایه‌ای فاصله گرفته باشد؛ هر چند که همچنان چالش برای بهبود بازار وجود دارد، اما این تغییرات می‌تواند به آرامش بازار خودرو در آینده کمک کند. از همین رو امیر حسن کاکایی، کارشناس ارشد صنعت خودرو به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

به نظر شما دلیل اصلی رکود در بازار خودرو چیست؟

واقعیت این است که هیچ توصیه‌ای ندارم. چون در دوراهی هستیم. از یک طرف، وضع قبل از جنگ را اگر در نظر بگیریم با رکود عمیقی رو به‌رو بودیم. اوضاع نابسامانی که باعث شد درآمد مردم در هفت، هشت سال گذشته از قیمت‌ها عقب بماند. از سوی دیگر، تولید خودرو با واردات به‌نحوی بود که دیگر بازار کشش نداشت. در نتیجه در رکود عمیقی فرو رفته بودیم. بنابراین حتی اگر امسال جنگ هم نمی‌شد، حتماً در بازار خودرو رکود داشتیم. با وجود این که قیمت‌ها باید بالا می‌رفت، اما تقاضا نبود یا به‌شدت پایین آمده بود. حالا به‌جنگی رسیده‌ایم که ما را بر سر دوراهی قرار داده است.

باتوجه به شرایط اقتصادی فعلی کشور، آیا خودرو همچنان می‌تواند یک کالای سرمایه‌ای در بازار به‌شمار رود؟

اگر جنگ شود که قیمت ارز بالا می‌رود. ولی آیا در چنین شرایطی بازاری وجود خواهد داشت؟ نمی‌دانم و این موضوع برای من مبهم است. اما در چنین حالتی کالایی مثل خودرو گران می‌شود.

ولی آیا خودرو کالای مناسبی برای نگهداری و سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود؟

همیشه این نکته را خاطر تان باشد که در گذشته خودرو در مقایسه با مسکن ۲ ویژگی عمده داشت؛ نخست با درآمدهای پایین‌تر هم می‌شد سرمایه‌گذاری کرد و دوم نقدشوندگی خوبی داشت؛ اما در شرایط جنگی هم نمی‌دانیم نگهداری خودرو درست است یا نه

به نظر شما در صورت بهتر شدن شرایط بین‌المللی، وضعیت صنعت و بازار خودرو چگونه خواهد شد؟

فرض کنیم به هر دلیلی با آمریکا توافق کنیم؛ حتی نیم‌بند. در این شرایط قیمت ارز افت می‌کند. بنابراین قیمت خودرو هم در بازار آزاد کاهش می‌یابد و باعث رکود شدید می‌شود. بنابراین در هر سه صورت، یعنی ادامه وضع فعلی، ادامه وضع قبلی یا وقوع جنگ، در ۶ ماه دوم من معتقدم بار رکود شدید مواجه هستیم.

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا خبر داد:

افزایش تولید و تحویل خودرو در دستور کار

با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده ضمن افزایش تولید در هفته‌های آینده، شاهد کاهش چشمگیر تعهدات معوق و همچنین بدهی به زنجیره تامین خواهیم بود



مدیریت مالی گروه سایپاست.

حسینی افزود: «بدهی به زنجیره تامین نیز که با جنگ تعمیلی ۱۲ روزه کاهش چشمگیر فروش و ورودی‌های شرکت به‌وجود آمد، به سرعت در حال جبران است و پیش‌بینی این است که در یک الی دو ماه آینده، بخش عمده‌ای از تعهدات معوق خودرو و همچنین بدهی به زنجیره تامین پاس شود.

وی با اعلام این که در حوزه تامین و زنجیره تولید، به‌زودی خبرهای بسیار خوبی از سایپا خواهید شنید، به‌برخی پروژه‌های توسعه محصول اشاره کرد و گفت: «به‌زودی عرضه خودروهای جدید و به‌روز گروه خودروسازی سایپا مانند سیتروئن C3XR و پارس نئو و همچنین عرضه آریا آغاز خواهد شد و در کنار این خودروهای داخلی، تعدادی خودرو مونتاژی و وارداتی هم به‌سید محصولات امسال گروه خودروسازی سایپا اضافه خواهد شد.

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا همچنین به تمرکز سایپا برای تولید خانواده جدید موتور و قوای محرکه در سایپا اشاره کرد و گفت: «با برنامه‌ریزی صورت گرفته و تاکید مدیریت ارشد، سایپا بعد از مدت‌ها عقب‌ماندگی خود در ساخت و عرضه خانواده موتور و قوای محرکه که ضعف موروئی گروه سایپا بود، این مشکل را برطرف کرده و به‌زودی شاهد ساخت و عرضه خانواده جدید موتور در شرکت مگاموتور سایپا خواهیم بود.

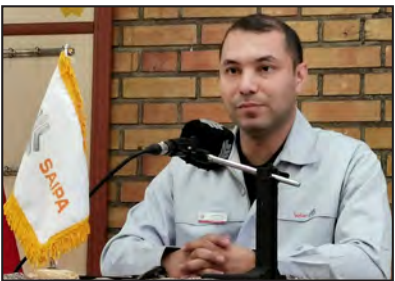
حسینی تاکید کرد: «بخش عمده تولید از دست‌رفته گروه خودروسازی سایپا در ۶ ماهه دوم سال جبران خواهد شد و با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده ضمن افزایش تولید در هفته‌های آینده، شاهد کاهش چشمگیر تعهدات معوق و همچنین بدهی به زنجیره تامین خواهیم بود.

اما هم‌اکنون تولید خودرو در سایپا با وجود تمام مشکلات و حوادث، اعم از وقوع جنگ و آتش‌سوزی گمرک شهید رجایی، قطع برق و... به‌طور میانگین نزدیک به یک‌هزار و ۴۵۰ دستگاه در روز بوده است.

وی افزود: «قاعدتاً به‌جهت مشکلاتی که خارج از کنترل ما بود و تمام واحدهای صنعتی هم درگیر آن شدند، با یک‌سری افت تولید مواجه بوده‌ایم. برای مثال اگر یک روز برق کارخانه قطع شود، یک روز تولید در هفته از دست می‌رود. حال اگر این را ضرب در چهار هفته در ماه و ۱۲ ماه سال کنیم، عدد قابل توجهی می‌شود. یا جنگ تعمیلی ۱۲ روزه که طبیعتاً تولید تمامی خودروسازان از جمله سایپا را پایین آورد.

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا همچنین به موضوع انفجار در بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: «اتفاقاتی که در این بندر رخ داد، بر تولید همه خودروسازان تأثیر منفی گذاشت. جدای از این دلایل عمومی، دلایل اختصاصی دیگری هم برای سایپا وجود داشت که تولید را تحت‌تأثیر خود قرار داد و منجر به از دست رفتن بخشی از تولید شد. برای مثال حدود ۱۸ هزار دستگاه از تولید وانت ۱۵۱ در سه‌ماهه اول سال به‌دلیل تأخیر در اخذ مجوز استاندارد از دست رفت؛ یعنی تقریباً روزی ۳۰۰ دستگاه.»

وی ادامه داد: «اگر این عوامل کاهنده در تولید امسال اتفاق نمی‌افتاد، قطعاً میانگین تولید روزانه خودرو در سایپا به بالای یک‌هزار و ۸۰۰ تا یک‌هزار و ۹۰۰ دستگاه در روز می‌رسید.» وی ادامه داد: «با وجود تمامی این مشکلات چند اتفاق و دست‌اندر خوب در سایپا اتفاق افتاد. اول آن که بدهی سرفصل شده بانکی که سال گذشته در آذرماه حدود ۲۱ همت بود، اکنون به کمتر از ۸ همت رسیده است. این کاهش قابل توجه در بدهی بانکی سایپا، نشان‌دهنده پیشرفت در



مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا با تاکید بر این که تولید این مجموعه صنعتی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته منطقی و طبق برنامه پیش‌رفته است، گفت: «در ماه‌های اخیر، مشکلاتی خارج از کنترل، تولید گروه خودروسازی سایپا را تحت‌تأثیر قرار داد که با برنامه‌ریزی صورت گرفته در تامین و تولید، تولید از دست رفته که عوامل متعددی داشت و در نیمه دوم سال جاری جبران خواهد شد.

رضا حسینی به مناسبت روز خبرنگار، به ارائه گزارشی از وضعیت تولید، بدهی بانکی و زنجیره تامین سایپا پرداخت و از آمارهای مقایسه‌ای تولید که در برخی رسانه‌ها منتشر می‌شود، نقد کرد.

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا با بیان این که مقایسه تولید خودرو باید منصفانه و در یک بازه مشخص باشد، گفت: «زمانی که مدیریت جدید سایپا (آذرماه ۱۴۰۳) مستقر شد، تولید روزانه سایپا به کمتر از یک‌هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو در روز رسیده بود که پیش‌بینی می‌شد این روند کاهشی حتی به زیر یک‌هزار دستگاه در روز برسد؛

زاپاس

Spare Tire

پیام تبریک مدیرعامل گروه «سایپا» به مناسبت روز خبرنگار



می‌کشوند، بلکه با نگاه کارشناسانه و تحلیل‌های دقیق، پلی میان تولیدکنندگان، تصمیم‌سازان و افکار عمومی می‌سازند؛ پلی که لازمه رشد و تعالی هر صنعت پیشرو است. در این مسیر، گروه خودروسازی سایپا قدر دان تلاش‌های بی‌وقفه این عزیزان بوده و معتقد است

شفافیت، صداقت و امید، تنها با همراهی رسانه‌های مسئول نگر محقق خواهد شد. در روز خبرنگار، ضمن آرزوی توفیق روزافزون برای این سرمایه‌های اجتماعی، امیدوارم با همدلی و تعامل سازنده، مسیر توسعه پایدار صنعت خودروسازی کشور هموارتر از گذشته طی شود.

روز را به تمامی خبرنگاران متعهد، به‌ویژه فعالان پر تلاش حوزه صنعت و خودرو که با وجود تنگناها، چالش‌ها و محدودیت‌های گاه و بی‌گاه، همواره حامی تولید، توسعه و صنعتگران کشور بوده‌اند، صمیمانه تبریک می‌گویم. خبرنگاران صنعت و خودرو، نه تنها در انعکاس واقعیات

به گزارش «سایپانیز»، در پیام تبریک علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا به مناسبت روز خبرنگار آمده است: «روز خبرنگار، روز پاسداشت قلم‌های روشن‌گر و نگاه‌های مسئولانه‌ای است که فارغ از هیاهو، در صف اول جبهه آگاهی‌رسانی قرار دارند. این



معرفی دو نسخه جدید جیپ واگنیر

جیپ دو نسخه جدید با نام‌های لوکس و لیمیتد را برای واگنیر معرفی کرده که از گرند واگنیر الهام گرفته و لوکس تر و مجهز تر هستند. جیپ پس از معرفی واگنیر اوورلند در نمایشگاه خودرو نیویورک، حالا دو نسخه ویژه دیگر را رونمایی کرده است که هر دو مدل بر تچمل تمرکز دارند و با قیمتی بیش از ۷۵ هزار دلار عرضه می‌شوند. واگنیر لیمیتد با هدف جذب خریدارانی طراحی شده که به دنبال نسخه‌ای ارزشمند هستند؛ هرچند قیمت پایه آن ۷۶ هزار و ۵۲۵ دلار است. این نسخه ویژه، بر پایه تریپ سری II ساخته شده و با تغییرات ظاهری و تجهیزات اضافی عرضه می‌شود. در بخش

بیرونی، این شاسی بلند به فلاپ‌های گلگیر هم‌رنگ بدنه، سانروف سه‌تکه و رینگ‌های ۱۲۲ اینچی منحصربه‌فرد مجهز است. نمای پایین بدنه به رنگ مشکی، نشان‌های کرومی و پله‌های برقی کناری از دیگر ویژگی‌های ظاهری آن هستند. همچنین، سیستم دوربین فراگیر که معمولاً در بکج کامفورت ۳ هزار و ۸۴۵ دلاری عرضه می‌شود، به صورت استاندارد در این مدل وجود دارد. نسخه دوم، واگنیر سوپر با الگوپردازی از گرند واگنیر، تجهیزات لوکس‌تری ارائه می‌دهد. این مدل با فلاپ‌های گلگیرهای هم‌رنگ بدنه، پله‌های برقی کناری و چراغ‌های جلو کاربیدی متمایز می‌شود.

ویژه‌ها

قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی در بازار خودرو و ابلاغ شد



رئیس مجلس شورای اسلامی قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی را برای اجرا به رئیس جمهور ابلاغ کرد. هدف اصلی این قانون مهار سوداگری در بازارهای غیرمولد، از جمله مسکن، خودرو، طلا و ارز است. این قانون می‌خواهد با مالیات‌ستانی از کاربران غیر حرفه‌ای و مکرر، انگیزه فعالیت‌های سوداگرانه را کاهش دهد. همچنین هدایت سرمایه به سمت تولید و فعالیت‌های مولد و انتقال منابع مالی از دلالتی به سمت تولید ملی از دیگر اهداف این طرح است.

دیگه چه خبر؟

رأی دیوان عدالت آب سردی بر پیکر امیدهای ساماندهی بازار خودرو بود



عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ضمن انتقاد از رأی دیوان عدالت اداری برای توقف اجرای مصوبه واردات خودرو، گفت: «متأسفانه دولت اراده‌ای برای ساماندهی بازار خودرو ندارد.» مصطفی پوردهقان خاطرنشان کرد: «متأسفانه رأی دیوان عدالت اداری آب سردی بر همه امیدهایی بود که در جهت ساماندهی بازار خودرو داشتیم که بتوانیم مشکلی از مردم حل کنیم و خواستگاه این شکایت نیز دولت یا بخش خصوصی یا قطعه سازان در آینده هویدا می‌شود.»

توئیتر!

معاون وزیر صمت: ۶۰ درصد ظرفیت‌های کشور برای تولید خالی است



معاون صنایع عمومی وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «در حوزه صنایع عمومی که بخش غالب صنایع کشور است، حدود ۴۰ درصد از ظرفیت‌های ایجاد شده صنعتی را استفاده می‌کنیم و الا آن ۶۰ درصد ظرفیت‌های کشور برای تولید خالی است.» ابراهیم شیخ تأکید کرد: «مسئولیت نهادهای مالی و بانک‌ها برای تأمین سرمایه در گردش واحدهای تولیدی بسیار سنگین است. اگر بانک‌ها در تأمین این سرمایه کمک نکنند، صنایع ما مثل مرغان در هوا سقوط می‌کنند.»

از روش نوین خرید خودرو توسط مردم به زودی رونمایی خواهد شد؛

طی دو ماه آینده «بازار گواهی سپرده کالایی خودرو» عملیاتی می‌شود



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بازار سرمایه به زودی شاهد راه‌اندازی یکی از ابزارهای نوین مالی در حوزه خودرو خواهد بود. «گواهی سپرده کالایی خودرو» که بنیاست طی یک تا دو ماه آینده در بورس کالای ایران عملیاتی شود، اکنون مراحل نهایی آماده‌سازی خود را طی می‌کند و به گفته مسئولان، زیرساخت‌ها برای آغاز این طرح کاملاً فراهم شده است. این ابزار مالی که با هدف تسهیل در تأمین مالی خودروسازان و همچنین ایجاد امکان سرمایه‌گذاری تدریجی برای خریداران طراحی شده، سازوکاری مشابه گواهی‌های سپرده کالایی مرسوم در حوزه‌هایی چون سکه، زعفران یا سیمان دارد. در این طرح، متقاضیان می‌توانند به تدریج و با خرید گواهی‌هایی با ارزش کوچک، به سمت مالکیت خودرو حرکت کنند. با تجميع این گواهی‌ها و رسیدن تعداد آن‌ها به سقف معادل ۱۰ هزار واحد، امکان تحویل خودرو از کارخانه برای دارنده گواهی‌ها فراهم می‌شود. در صورتی که سرمایه‌گذار به سقف مورد نیاز برای دریافت خودرو نرسد، می‌تواند گواهی‌های خریداری‌شده خود را در بازار ثانویه عرضه کرده یا بفروشد. در حال حاضر کرمان موتور تنها شرکتی است، که حضورش در این طرح قطعی شده، اما به نظر می‌رسد محصولات ایران خودرو، سایپا و گروه بهمن نیز به این طرح خواهند پیوست. در این رابطه، رحمان آراسته، مدیر بازار مشتقه و صندوق‌های کالایی بورس کالا می‌گوید: «همه تمهیدات لازم برای



آغاز این بازار اندیشیده شده است. همچنین فرایند پذیرش انبارها نهایی شده، ضمانت‌های لازم ارائه شده و از نظر اجرایی، کار معوق و بلاانجامی در این زمینه وجود ندارد.» آراسته ابراز امیدواری کرده که استقبال گسترده‌ای از این طرح صورت گیرد، به ویژه از سوی

خانوارهایی که توان خرید نقدی خودرو را ندارند و می‌توانند از طریق سرمایه‌گذاری‌های تدریجی، به تدریج صاحب خودرو شوند. از سوی دیگر، این ابزار فرصتی برای خودروسازان ایجاد خواهد کرد تا با اتکا به منابع جذب‌شده از بازار سرمایه، جریان نقدینگی خود را بهبود ببخشند و توان تولیدی خود را ارتقا دهند. در شرایطی که بازار خودرو بار کودنسی در تقاضای سنتی مواجه شده، استفاده از گواهی سپرده کالایی می‌تواند به تحرک دوباره این صنعت کمک کند و بخشی از فروش معوق شرکت‌ها را جبران نماید. در ادامه توسعه گواهی سپرده کالایی خودرو، آن‌چه این ابزار را از سایر روش‌های سنتی فروش خودرو متمایز می‌کند، شفافیت، امنیت و قابلیت نقدشوندگی بالا در بستر بورس کالا است. برخلاف قرعه‌کشی‌های خودرو، در این مدل، فرایند خرید و تحویل خودرو بر اساس اصول مشخص و قابل پیگیری انجام می‌شود. یکی از ویژگی‌های کلیدی این طرح، امکان تشکیل پرتفویی از گواهی‌ها برای سرمایه‌گذاران است. به عبارت دیگر، افرادی که توان خرید کامل یک خودرو را ندارند، می‌توانند بخشی از سرمایه خود را در قالب گواهی‌ها به این بازار وارد کنند و از تغییرات قیمتی آن سود ببرند یا در آینده، با افزایش تدریجی دارایی خود، به دریافت خودرو اقدام کنند. چنین سازوکاری، مفهوم «پس‌انداز هدفمند برای خرید کالای مصرفی» را به صورت رسمی و قانونمند وارد بازار سرمایه می‌کند. از منظر خودروسازان نیز، مزایای ورود به این طرح قابل توجه است. آن‌ها با پیش‌فروش غیرمستقیم خودرو از طریق گواهی‌ها، می‌توانند بخشی از نقدینگی مورد نیاز برای تولید را قبل از تحویل خودرو تأمین کنند. این روش از فشار سنتی فروش فوری یا عرضه‌های پریسک در بازار آزاد می‌کاهد و جریان مالی شرکت را به سمت تعادل پیش می‌برد.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

واردات مدیریت‌شده خودرو آسیبی به صنعت خودرو سازی وارد نمی‌کند.

حاضر جواب: فعلاً که بعضی‌ها به فوبیای واردات خودرو دچار شده و برای جلوگیری از واردات خودرو، دست به هر کاری می‌زنند.

چرا فرایند پیشرفت در صنعت خودرو کند است؟

حاضر جواب: این هم از کرامات قیمت‌گذاری دستوری است و بس!

جاساز ۵۴ هزار عدد قرص غیر مجاز در باک اتوبوس...

حاضر جواب: ولی خودمانیم، خودرویی که می‌تواند به جای سوخت، قرص غیر مجاز بسوزاند، می‌تواند تحول گسترده‌ای در صنعت حمل و نقل جهان ایجاد کند.

تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو به نفع کیست؟

حاضر جواب: مافقط این را می‌دانیم که به نفع بنده نویسنده و شما خواننده‌های ستون دنده یک که نیست!

شرکت خودرو سازی برقی ویتنامی وین فست با هدف تثبیت جایگاه خود در بازارهای آسیایی و توسعه جهانی، کارخانه‌ای در ایالت تأمیل نادوی هند راه‌اندازی کرده که ظرفیت تولید سالانه آن تا ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو قابل افزایش است.

حاضر جواب: حالا این کشورهای کوچکی که قبلاً اصلاً آن‌ها را روی نقشه جهان هم به هیچی حساب نمی‌کردیم، برای سوزاندن دل ما، مرتب مشغول صادرات خودرو و و تأسیس کارخانه‌های خودرو سازی هستند.

یک کارشناس اقتصادی بیان کرد: بازار خودرو با محدودیت واردات، یک روز خوش ندید؛ بازار همچنان باید منتظر بماند.

حاضر جواب: گویا کار کارشناسان بازار و صنعت خودرو، از حالت تخصصی و علمی خارج شده و کم‌کم دارد به تفرین کردن مسببان وضع موجود می‌رسد.

سقوط شامخ (شاخص مدیران خرید) صنعت خودرو؛ زنگ خطر جدی برای خودرو سازی کشور.

حاضر جواب: کار از زنگ خطر گذشته و به نظر می‌رسد حتی آژیر خطر هم نمی‌تواند برخی مسئولان مربوطه را تکان بدهد.

اولین عرضه خودروهای خارجی بدون قیمت، تعرفه شفاف و آیین‌نامه قابل اتکا!

حاضر جواب: حالا اگر در آینده، اصلاً خودرو وارداتی در کار باشد و پس از مدتی سرگردانی، در نهایت یخچال و گاز و لوازم خانگی به جای خودرو، به متقاضیان تحویل دهند!

ناترازی انرژی و گرما بر تولید اثر گذار شد: تعطیلات تابستانه خودرو سازی.

حاضر جواب: فعلاً که کار برعکس شده، یعنی تولید کنندگان گاهی با اندکی تولید، بر روند حاکم توسط ناترازی‌ها اثر می‌گذارند.

طبق آمار منتشر شده توسط مرکز آمار ایران، تورم خرید خودرو در تیر ماه نسبت به خرداد کاهش داشته؛ با این حال این رقم هنوز مثبت است که نشان می‌دهد هزینه خرید خودرو برای خانوارهای کشور همچنان رو به افزایش بوده، اما از سرعت این رشد کاسته شده است.

حاضر جواب: به قول شاعر: به کجا چنین شتابان؟ خانوار ایرانی از سرعت رشد تورم خرید خودرو پرسید...

اینفوگرافش

Infography

افت درآمد شرکت سایپا آذین

درآمد تیر ماه

239
میلیارد تومان



میزان افت درآمد

۴ ماهه

24%

درآمد ۴ ماهه

937
میلیارد تومان

شرکت سایپا آذین در ۴ ماهه منتهی به مرداد ماه ۱۴۰۴، درآمدی بالغ بر ۹۳۷ میلیارد تومان کسب کرد.

برای چه؟

باید تعرفه واردات تعیین تکلیف شود

این نماینده مردم در مجلس تصریح کرد: «برای رفع این مشکل راهکارهای متعددی وجود دارد کما این که می‌توان با استفاده از منابع ارزی خارج از کشور در قالب تهاثر برای واردات خودروهای با کیفیت اقدام کرد یا از ظرفیت ایرانیان مقیم خارج از کشور جهت سرمایه‌گذاری در این حوزه استفاده کنیم.»

چرا؟

تنوع در بین خودروهای وارداتی وجود ندارد

صدیف بدری گفت: «تحوه اجرای قانون واردات خودرو از این نظر برای مجلس قابل قبول نیست که خودروهای وارداتی به صورت هدایت‌شده از بین خودروهای خاصی انتخاب شده که با استقبال مردم مواجه نشده است.» حال باید دید که آیا در رویه واردات تغییراتی صورت خواهد گرفت، یا این که واردات و عرضه خودروهای وارداتی با همین متوال ادامه می‌یابد.

چند تلتد؟

عملکرد دولت نسبت به واردات خودرو قابل قبول نیست

عضو هیات رئیسه مجلس از عملکرد دولت در نحوه اجرای قانون واردات خودرو انتقاد کرد و گفت: «این قانون در دولت قبل به تصویب رسید و مجلس نیز پیگیری کرد تا به طور کامل اجرا شود، اما عملکرد دولت نسبت به واردات خودرو قابل قبول نیست، چرا که در این زمینه مطابق با قانون عمل نشده است.»



نسخه خیابانی از نسخه مخصوص پیست آسان است؛ زیرا دومی با آپرود بنامیک بسیار تهاجمی‌تر از جمله بال عقب عظیم، طراحی شده است. صدای این خودروها فوق‌العاده است و شایعات درباره موتور قدرتمند V8 زیر کاپوت بلند این سوپرکار را تقویت می‌کند. بخش عمده این صدای دل‌انگیز از نسخه مسابقه‌ای می‌آید؛ زیرا نسخه خیابانی به دلیل مقررات آلایندگی و سروصدا، صدای آرام‌تری دارد. خودرو مسابقه‌ای همچنین از سیستم خنک‌کننده تهاجمی‌تر برخوردار است و به‌نظر می‌رسد عرض بیشتری داشته باشد. در پیچه‌های تپه‌ی ۶ ضلعی در طرفین و شیفتر کوچک گیربکس اتوماتیک هم از دیگر ویژگی‌های داخلی LFR هستند.

لکسوس سوپراسپرت جدید لکسوس LFR را در هر دو نسخه جاده‌ای و مسابقه‌ای با پوشش‌های استتاری در فست‌تیوال گودوود به نمایش درآورده است. سوپراسپرت مسابقه‌ای GT3 با حضور در فست‌تیوال گودوود همه را غافلگیر کرد؛ اما موضوع جذاب‌تر این که یک پروتو تایپ دیگر که گمان می‌رود نسخه جاده‌ای باشد هم در این جشنواره حاضر شده است. لکسوس LFR پیش‌تر در پیست فوجی ژاپن، پیست اسپا در بلژیک و نوربرگ‌رینگ در آلمان و اخیراً در نزدیکی بایکس پیک در آمریکا دیده شده بود؛ جایی که بانسل قبلی مرسدس AMG GT مقایسه می‌شد. حالا این خودرو به بریتانیا آمده و ممکن است تا پایان جشنواره گودوود در روز یکشنبه شاهد نمایش بیشتری از آن باشیم. تمایز



نمایش لکسوس «LFR» در گودوود

فضای بار بیشتر برای «اشکودا انیاک»



اشکودا به‌عنوان یکی از اعضای گروه فولکس‌واگن، نخستین کراس‌اوور برقی خود به نام انیاک را در سال ۲۰۲۰ عرضه کرد. نسخه کوپه هم دو سال بعد وارد میدان شد. نسخه به‌روزسانی شده از این دو خودرو از فوریه ۲۰۲۵ در تاسیسات Mladá Boleslav تولید می‌شود. شش‌بر بریتانیایی اشکودا که به ارائه طرح‌های خلاقانه شهرت دارد، در پروژه‌های مشترک با شرکت Strongs Plastic Products، اشکودا انیاک را به ون تبدیل کرده است. همین یک ماه پیش بود که شرکت Strongs Plastic Products، توپوتا لندکروز را پرآدور با هم یک ون تبدیل کرد. توجه داشته باشید که محصولات این شرکت از جمله اشکودا انیاک کارگو در بریتانیا به‌صورت رسمی به‌عنوان «خودروی تجاری سبک» ثبت می‌شود. ضمن حذف صندلی‌های ردیف دوم، یک پارتیشن پلاستیکی با دیواره‌های جدا شونده و قاب فلزی، در کف محفظه بار نصب شده است. این قسمت از طریق یک دیواره با پنجره‌ای کوچک در آن، از بخش سرنشینان جلو جدا می‌شود. به‌جز شیشه جلو و درهای جلو، سایر شیشه‌ها به‌طور کامل تیره شده است، تا امکان مشاهده بخش بار از بیرون از بین نرود. برای محافظت در برابر سرقت، شیشه در صندوق نیز به لایه فلزی مشبک از طرف داخل، مجهز شده است.

پایان تولید «چارجر» برقی به دلیل فروش پایین

مرگ برقی دیگری که ادعای کرد برترین است!



به دلیل فروش بسیار پایین

چارجر دیتونا الکتریکی، طبق گزارش‌ها دوج قصد دارد تا سال ۲۰۲۶ به تولید این خودرو پایان دهد. دوج در نیمه اول سال ۲۰۲۵ تنها ۴ هزار و ۲۹۹ دستگاه چارجر

دیتونا، شامل مدل‌های R/T و اسکات پک در آمریکا و کانادا فروخته و فروش کلی شرکت نیز از ۹۲ هزار و ۷۳۵ دستگاه سال قبل به تنها ۴۷ هزار و ۴۸۱ دستگاه رسیده که کاهش چشمگیری را نشان می‌دهد. دلیل اصلی این موضوع خاتمه تولید چارجر و چلنجر بنزینی در سال ۲۰۲۳ است. این درحالی است که در سه‌ماهه نخست سال جاری، دوج همچنان یک‌هزار و ۹۷۴ دستگاه چارجر و چلنجر بنزینی فروخته؛ درحالی که فروش چارجر الکتریکی در این مدت تنها یک‌هزار و ۹۴۷ دستگاه بوده است. این یعنی حتی خودروهایی که بیش از یک سال است از روی خط تولید کنار رفته‌اند هنوز فروش بیشتری از ماسل کار الکتریکی دوج دارند.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تلاشی غیر سودآور

دوج در مارس ۲۰۲۴ با سروصدای فراوان از چارجر دیتونا رونمایی کرد. تیم کونیسکیس، مدیرعامل دوج این خودرو را روی صحنه در برابر مخاطبان و رسانه‌ها معرفی کرد. او گفت این خودرو شبیه دوج است؛ رانندگی‌اش مانند دوج است و صدایی شبیه دوج دارد؛ اما خودش هم می‌دانست که هیچ‌کدام از این‌ها حقیقت ندارد. یک خودرو عضلانی واقعی دوج اگر وزه‌هایی در عقب دارد که غرش می‌کنند، حس هیجان به‌راندند می‌دهند و نیازی به صدای مصنوعی اگر وز ندارد. کونیسکیس در می ۲۰۲۴ پس از نزدیک به ۳۲ سال از استلانتیس کناره‌گیری کرد. خودرو عضلانی الکتریکی با تمام آن‌چه او به آن اعتقاد داشت در تضاد بود. با این حال پس از استعفای کارلوس تاورس، مدیرعامل سابق، کونیسکیس پس از بازنخستگی کوتاهی به استلانتیس بازگشت. وی در آن زمان گفت حذف موتور همی بسیار ضد امریکایی بود و به‌همین دلیل دوج موتور همی را دوباره به خط تولید بازگرداند. چارجر دیتونا به‌دلیل مشکلات نرم‌افزاری و واکنش منفی طرفداران همی، با تاخیر در تحویل مواجه شد. این خودرو در ابتدای سال ۲۰۲۵ عرضه شد؛ اما خیلی زود دوج به‌دلیل فروش پایین، مدل پایه R/T را متوقف کرد و قول بازگشت آن برای مدل ۲۰۲۶ را داد. مدل اسکات پک نیز در بازار عملکرد

همکاری هوآوی و سایک به شانگجیه «اچ ۵» منجر شد



هوآوی به‌عنوان یکی از غول‌های فناوری چین، از یک دهه پیش به صنعت خودروسازی هم وارد شده است. این شرکت علاوه بر همکاری مشترک با آواتار، برندهای دیگری یعنی آیتو (مشترک با سرس)، استلاتو (مشترک با بایک)، لوکسید (مشترک با چری)، مکس ترو (مشترک با جک) و شانگجیه (مشترک با سایک) را نیز تأسیس کرده است. در تمامی این همکاری‌های مشترک، تأمین پلتفرم و ساخت خودروها برعهده همکار خودروساز و تأمین سامانه‌های برقی و نرم‌افزار برعهده هوآوی قرار دارد و خودروها از طریق شبکه فروش اختصاصی هوآوی به نام هیم (HIMA) به فروش می‌رسند. شانگجیه H5 به‌عنوان اولین محصول از

جدیدترین شرکت هوآوی در صنعت خودروسازی، از سپتامبر وارد بازار چین خواهد شد. اکنون تعدادی تصویر و همچنین برخی مشخصات این خودرو توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شده است. شانگجیه H5 در بازار چین با دیپال S7 و ایکس پنگ G6 رقابت خواهد کرد. فرم بدنه شانگجیه H5 با دماغه خمیده، چراغ‌های کمانی جلو و چراغ یکپارچه عقب، به برخی محصولات فعلی گروه سایک شباهت دارد.

خبر

News

کالیفرنیا «کورت»؛ پیش نمایی از آینده

شرکت جنرال موتورز اخیراً از کانسپت جدید شورولت کورت رونمایی کرد. این خودرو که توسط استودیو طراحی این شرکت در کالیفرنیا طراحی شده، به‌عنوان «طرحی تأمل برانگیز و فراتر از مرزهای فعلی» توصیف شده است. کالیفرنیا کورت کانسپت دومین عضو از مجموعه سه‌تایی کانسپت‌های کورت به‌شمار می‌آید. کانسپت قبلی کورت توسط استودیو جنرال موتورز در بریتانیا طراحی شده بود و سومین کانسپت هم‌اواخر امسال رونمایی خواهد شد. آقای برایان اسمیت با اشاره به جایگاه کالیفرنیا در طراحی خودرو و همچنین حضور ۴۰ ساله استودیو جنرال موتورز در این ایالت، اعتقاد دارد که کالیفرنیا کورت کانسپت با توجه هم‌زمان به سلاطین مشتریان آمریکایی و



جهانی در دوران فعلی و آینده طراحی شده است. فرم موج‌بدنه کالیفرنیا کورت کانسپت با محل قرارگیری قوای حرکتی در بخش میانی، از اصول همیشگی کورت پیروی می‌کند هر چند که دماغه این خودرو، نشانی از هویت آن ندارد. بازشوی کتابی بدنه نه تنها ورود و خروج سرنشینان را تسهیل می‌کند، بلکه می‌توان با حذف آن، این کانسپت را به یک خودروی مسابقه‌ای روبا و سبک وزن تبدیل کرد. از دیگر ویژگی‌های جالب می‌توان به فرم بخش انتهایی بدنه و باله عقب فعال اشاره کرد. طراحی ساده و در عین حال آینده‌نگرانه کالین با تمرکز عمده بر راننده، با قرمز روشن تزئین شده است.

فضای راننده به واسطه یک دیواره از سرنشین جدا می‌شود، درحالی که فرمان دو پر به نمایشگر در میانه آن، کاملاً به خودروهای مسابقه‌ای شباهت دارد. یک نمایشگر هدآپ نیز در نقش صفحه نشان‌دهنده عمل می‌کند. شورولت ضمن خودداری از ارائه اطلاعات درباره مشخصات فنی کالیفرنیا کورت کانسپت، از نصب موتور برقی و مجموعه باتری T-شکل در شاسی مونوکوک فیبر کربن این خودرو خبر می‌دهد. فرم T به علت امکان نصب در محل پایین‌تر و ایجاد فضای بیشتر در بخش زیرین بدنه، انتخاب شده است.

فیس لیفت «تریبر»، تلاش جدید رنو در بازار هند

خودروهای کوچکتر از ۴ متر و معاف از مالیات، تثبیت شود. فاصله محوری ۲۶۳۴ متر و فاصله ۱۸۲ میلیمتری کف تا سطح زمین، تغییری نشان نمی‌دهد. به‌لطف طراحی جدید بخش میانی داشبورد، نمایشگر به بالا و در پیچه‌های تپه‌ی به ارتفاع پایین‌تر منتقل شده است. کنسول معلق پایین داشبورد، ابعاد کوچکتری دارد، درحالی که همچون گذشته، سه ردیف صندلی با قابلیت تا کردن مستقل صندلی‌های ردیف سوم، نصب شده است. در تیپ اوولوشن، نمایشگر لمسی ۱۸ اینچ با دوربین عقب و در تیپ تکنو هم چراغ‌های LED جلو و باربند سقفی اضافه می‌شود. تیپ پرچمدار یعنی اموشن علاوه بر چراغ‌های مه‌شکن و شارژر بی‌سیم، برای نخستین بار به حسگرهای پارک در جلو و کروزر کنترل (در مدل دنده دستی) مجهز شده است.

شرکت رنو در سال ۲۰۱۹، یک مینی‌ون اقتصادی به نام تریبر (Tiber) را در هند معرفی کرد. با وجود فروش مناسب در سال‌های ابتدایی، فروش رنو تریبر در هند با کاهش مواجه شده است. مثلاً فروش ۱۴۲۱ دستگاهی این خودرو در ژوئن ۲۰۲۵ نسبت به رقم ۷۹۲۱ دستگاهی کیا کارنز، به وضوح کمتر است. به همین علت رنو تصمیم دارد تریبر را با ظاهری جدید به مشتریان هندی معرفی کند. در نمای جلو با طراحی جدید سپر، جلوپنجره و رینگ‌های ۱۴ و ۱۵ اینچ و همچنین تغییر در گرافیک چراغ‌های جلو مواجه هستیم. مشرتان به چند رنگ جدید دسترسی خواهند داشت، ضمن این که تریبر نخستین محصول رنو در هند است که به نشان جدید م‌زین می‌شود. طول بدنه رنو تریبر جدید از ۳،۹۹ به ۳،۹۸۵ کاهش یافته است، اما موقعیت آن در رده



شد هم انحصاری تر است. برخلاف سورمزور که به مشتریان امکان شخصی سازی مدل های موجود را می دهد، از طریق سولیترا آن های می تواند ابر خودرو خود را تقریباً از صفر خلق کنند. اولین محصول تک ساخت سولیترا، ابر خودرو خیره کننده ای به نام بوگاتی بر وبار است. بوگاتی قیمت این هابیر کار سفارشی تک ساخت را اعلام نکرده است؛ اما شنیده ها حاکی از رقمی بیش از ۳۰ میلیون دلار است. بر وبار یکی از نهاد و مدل سفارشی است که بوگاتی قصد دارد سالانه تحت برنامه سولیترا تولید کند. این خودرو هفته آینده در هفته اتومبیل مونتری به نمایش در خواهد آمد.

برای برندی مثل بوگاتی، انحصار حرف اول را می زند و برای برخی خریداران حتی داشتن یکی از ۲۵۰ نمونه توربیون یا ۵۰۰ نمونه شبرون کافی نیست. ثروتمندترین مشتریان بوگاتی به دنبال چیزی هستند که فقط متعلق به خودشان باشد و این شرکت برنامه ای جدید را دقیقاً برای این خریداران معرفی کرده است. این برنامه که سولیترا نامیده شده، ریشه در سنت اتاق سازی بوگاتی دارد. این سرویس به ثروتمندترین کلکسیونرهای بوگاتی اجازه می دهد چیزی کاملاً منحصر به فرد و انحصاری خلق کنند. سولیترا حتی از برنامه شخصی سازی سورمزور بوگاتی که در سال ۲۰۲۱ رسماً معرفی



ابر خودرو ۳۰ میلیون دلاری!

با تصمیم هیات مدیره

یوسف الهی شکیب به عنوان مدیر عامل جدید «ایران خودرو دیزل» منصوب شد

وی با تاکید بر نقش کلیدی ایران خودرو دیزل در موفقیت بخش خصوصی در صنعت خودرو کشور گفت: «تغییرات اخیر فرصت تاریخی برای اثبات توانمندی بخش خصوصی است. ما محکوم به موفقیت و عبور از بحران ها هستیم و با همدلی و تلاش جمعی، می توانیم الگویی برای دیگر صنایع کشور ارائه کنیم.»

منجی: مسیر اصلاح آغاز شده است

در ادامه این مراسم، حمیدرضا منجی ضمن قدردانی از همراهی کارکنان ایران خودرو دیزل گفت: «در این مدت، اقداماتی در زمینه اصلاح ساختار سازمانی، تنظیم قرارداد های کاری، وصول مطالبات، توسعه محصول و تامین ارزی صورت گرفت. کارکنان این شرکت در شرایط دشوار از جمله بحران ۱۲ روزه اخیر، در خط مقدم تولید ایستادگی کردند.»

مراسم معارفه مدیر عامل جدید ایران خودرو دیزل و تقدیر از زحمات مدیر عامل پیشین با حضور عادل پیرمحمدی، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو؛ جمشید ایمانی، قائم مقام ارشد مدیر عامل و اعضای هیات مدیره ایران خودرو دیزل، قائم مقام و مدیران این شرکت در سالن همایش ایران خودرو دیزل برگزار شد. الهی شکیب در حالی به عنوان مدیر عامل ایران خودرو دیزل منصوب شده که فعالیتش را به عنوان رئیس هیات مدیره گروه صنعتی ایران خودرو نیز ادامه خواهد داد.

ایران خودرو دیزل تقدیر کرد.

الهی شکیب: محکوم به موفقیت هستیم

یوسف الهی شکیب، مدیر عامل جدید ایران خودرو دیزل نیز در این مراسم با تشریح شرایط سخت کشور و صنعت خودرو گفت: «امروز کشور در یکی از حساس ترین و دشوار ترین مقاطع چند دهه اخیر قرار دارد. بحران های منطقه ای، ناترازی انرژی و چالش های ارزی بر همه صنایع تاثیر گذاشته اند و صنعت خودرو سازی نیز از این آسیب ها مصون نمانده است.»

وی با اشاره به ورود بخش خصوصی به مدیریت ایران خودرو اظهار کرد: «در حالی که برخی معتقد بودند با وجود زیان انباشته و بدهی سنگین، حضور بخش خصوصی در خودرو سازی توجیه پذیر نیست، اما سهام داران با باور به توانمندی داخلی و ضرورت تحول ساختاری، وارد میدان شدند. نتایج عملکرد اخیر نشان داد که می توان در سخت ترین شرایط نیز به موفقیت رسید.»

الهی شکیب افزود: «ایران خودرو دیزل تنها یک شرکت تابعه نیست؛ بلکه نقطه اتکایی برای توسعه گروه صنعتی ایران خودرو محسوب می شود. این مجموعه با برخورداری از نیروی انسانی متخصص، زیر ساخت های منحصر به فرد و حمایت هیات مدیره، مسیر توسعه را با قدرت طی خواهد کرد.»



ایکوپرس: مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با بیان این که آقای منجی (مدیر عامل سابق ایران خودرو) همچنان به عنوان عضو هیات مدیره به فعالیت خود ادامه خواهد داد، افزود: «ایران خودرو دیزل در سه چهار سال اخیر به دلیل سوء مدیریت و مدیریت غیر حرفه ای با مشکلات بسیار زیادی در زمینه توسعه محصول، داشتن محصولات قدیمی با قیمت تمام شده بالا و خرید های نامناسب از خارج که منجر به عدم وصول کالا شده، روبرو بوده است.»

پیرمحمدی ادامه داد: «آقای الهی شکیب از مدیران با سابقه صنعت کشور هستند که سوابق ارزشمندی در مدیریت شرکت های همچون گروه بهمن، فولاد مبارک، آلومینیوم ایران، توسعه معادن روی ایران، تایدواتر خاورمیانه و عضویت در هیات مدیره ایران خودرو و تراکتور سازی ایران در کارنامه دارند.»

مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو با اشاره به ظرفیت های موجود در ایران خودرو دیزل گفت: «این شرکت بزرگ ترین تولید کننده خودرو های تجاری در کشور است و نقش کلیدی در توسعه گروه صنعتی ایران خودرو دارد. با بهره گیری از زیر ساخت های فعلی از جمله شرکت های وابسته مانند ایدم، چرخشگر و مجموعه ۶ هکتاری تولید اتوبوس، توسعه محصولات و ارتقای فناوری تولید در دستور کار قرار دارد.»

وی همچنین از زحمات حمیدرضا منجی، مدیر عامل سابق

فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) ۳۰ میلیون تومان در بازار ارزان شد

نخستین عرضه خودرو های خارجی بدون قیمت و تعرفه مشخص!



پایه اضافه خواهند شد. این مدل قیمت گذاری، فراتر از یک قیمت علی الحساب صرف است؛ چرا که مولفه های متعددی بر آن تاثیر می گذارند که همگی متغیرند.

ثبات قیمت نسبی وارداتی ها در بازار

خودرو های داخلی در آخرین روز هفته گذشته، رشد بهای یک تا ۱۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش ۸۹۰ میلیون تومان، ر۱ را (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۰۸ میلیون تومان، سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۸۶۸ میلیون تومان و تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۵۸ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودرو های مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۱۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو اکسلنت (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان و لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در گروه خودرو های وارداتی نیز شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، هوندا وزل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، جی ای سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

به عنوان راهکاری برای تنظیم بازار معرفی کند، اما بدون تامین زیر ساخت های حقوقی، مالی و اجرایی، این طرح ها بیش از آن که به تعادل ختم نشوند، بر بی ثباتی موجود دامن خواهند زد.

بانگاهی به جزئیات اولین دور ثبت نام خودرو های وارداتی، پیچیدگی های بیشتری آشکار می شود؛ از بالاترین قیمت و اصرار وزارت صمت به ادامه واردات گرفته تا سایه رای دیوان عدالت اداری که بر این ماجرا سنگینی می کند. نکته اصلی این جاست که مهم ترین فاکتور برای ثبت نام نخستین دور عرضه خودرو های وارداتی، یعنی «قیمت نهایی خودرو»، همچنان در هاله ای از ابهام قرار دارد. با این وجود، قائم مقام وزیر صمت در هفته گذشته اعلام کرد که «عرضه خودرو های وارداتی متوقف نمی شود و تا مشخص شدن تعرفه ها، قیمت خودرو های عرضه شده در سامانه علی الحساب محاسبه می شود». این اصرار در شرایطی است که بازار و مشتریان نیازمند شفافیت و شفافیت هستند.

این بالاترین قیمتی با گفته های مهدی تقدسی، مدیر سامانه یکپارچه تخصیص خودرو های وارداتی به اوج خود می رسد؛ وی صراحتاً اعلام کرده که «در مرحله جدید عرضه خودرو های وارداتی، قیمت ها قطعی نیست و پس از محاسبه تعرفه، قیمت ها ممکن است تا ۵۰ درصد افزایش یابد.» این جمله، زنگ خطر بزرگی را برای متقاضیان به صدا در می آورد.

در حالی که در اطلاعیه های فروش سال گذشته، روش های «قیمت فروش علی الحساب» و «قطعی» به صراحت بیان شده بود، نسخه جدید تنها به عبارت «قیمت در مبادی ورودی» بسنده کرده است. این تغییر در ظاهر ساده، اما در اصل، نشان دهنده یک عدم قطعیت عمیق در هزینه نهایی فروش است. اطلاعیه به تفصیل اشاره می کند که هزینه هایی نظیر بیمه شخص ثالث، مالیات بر ارزش افزوده، هزینه های شماره گذاری، اسقاط خودرو فرسوده، کرایه حمل و سایر عوارض قانونی پس از تخصیص به قیمت



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

در نخستین ثبت نام خودرو های وارداتی تصور بر این بود که بازار بار دیگر رنگ رونق را به خود خواهد دید؛ اما این عرضه، نه تنها بازار را به تحرک نینداخت بلکه بر سردرگمی متقاضیان افزود. در حالی که اطلاعیه فروش خودرو های وارداتی در سامانه یکپارچه، خریداران را ترغیب به و کالتی کردن ۵۰۰ میلیون تومان کرده اما عدد شفاف ای از قیمت نهایی خودرو ارائه نشده است. تنها اطلاعات موجود، «قیمت پایه در مبادی ورودی» است؛ عددی که به خودی خود معنای مشخصی برای خریدار ندارد. این عدم شفافیت اما در بندهای تکمیلی اطلاعیه عرضه، به شکل رسمی تری برجسته می شود؛ جایی که صراحتاً از احتمال «تعدیل قیمت نهایی» در نتیجه تغییرات نهاده هایی مانند نرخ ارز، تعرفه و کرایه حمل و نقل سخن به میان آمده است.

به بیان دیگر نه تنها قیمت نهایی معلوم نیست، بلکه ممکن است در طول فرآیند واردات، دستخوش تغییراتی غیر قابل پیش بینی نیز بشود؛ کما این که مدیر سامانه یکپارچه تخصیص خودرو وارداتی از افزایش ۵۰ درصدی قیمت سخن گفته بود. چنین شرایطی را می توان نقطه اوج «فقدان قطعیت» در فرآیند عرضه نامید؛ حالتی که خریدار را بدون هیچ ابزار محاسبه پذیر و مشخصی، وادار به پرداخت ودیعه می کند. اما این تنها بخشی از ماجراست. در کنار بی ثباتی در قیمت، ظاهراً زیر ساخت های قانونی فرآیند واردات نیز به شدت شکننده و ناپایدار شده است. آیین نامه اجرایی واردات خودرو که در فضای بحرانی ناشی از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه ابلاغ شد، هنوز به مرحله اجرا نرسیده و صرفاً در حد یک سند دولتی روی کاغذ باقی مانده است. تعرفه های گمرکی سال ۱۴۰۴ نیز در وضعیت بالاترین به سر می برند و مشخص نیست خودرو های عرضه شده مشمول چه درصدی از حقوق ورودی خواهند شد.

رای اخیر هیات عمومی دیوان، آیین نامه تعرفه ای دولت برای واردات خودرو در سال جاری را به حال تعلیق در آورده است. به این ترتیب، فرآیند واردات عملاً با موانع قانونی مواجه شده و وارد کنندگان و مصرف کنندگان در حالت سردرگمی به سر می برند. در نبود حکم قطعی، نه تنها تخصیص ارز با تاخیر و تردید همراه خواهد بود، بلکه عملیات ثبت سفارش و ترخیص نیز با چالش های اجرایی روبرو می شود.

در نهایت، ثبت نام خودرو های وارداتی در این شرایط را می توان نشانه ای روشن از نبود راهبرد مشخص در حوزه واردات خودرو دانست؛ سیاستی که نه تنها در برابر بحران های ارزی و قانونی نامب تأمی آورد، بلکه با افزایش بی اعتمادی می تواند بازار خودرو را به سمت رکودی عمیق تر سوق دهد. اگر چه دولت تلاش دارد واردات را

ارزیابی بر نامه «گواهی سپرده خودرو» در بورس کالای ایران

جلب سرمایه های اندک (به عنوان مثال معادل قیمت یکدهم خودرو) از طریق صدور گواهی سپرده، به جای نیاز به بلو که سازی کل مبلغ، باعث می شود تقاضای واقعی مصرف کننده ثبت و بازار عمقی تر شود.

در سطح جهانی، گواهی سپرده کالایی (Warehouse Receipt) یکی از ابزار های موثر برای تسهیل دسترسی سرمایه گذاران کوچک یا خرد به بازار کالاهاست؛ از فلزات گرانبها تا محصولات کشاورزی. اکنون با راه اندازی معاملات گواهی سپرده خودرو در بورس کالای ایران، دو هدف کلان دنبال می شود: نخست کاهش انحصار دخل و خرج بازار خودرو و دوم ایجاد قانون قیمتی شفاف برای تولید کننده و مصرف کننده. در ادامه ضمن واکاوی این ابزار، مزایا و چالش های آن را تحلیل می کنیم؛

۱. سازو کار و مزایای «گواهی سپرده خودرو»

■ **تقدیر پذیری خرد را جذب می کند:** جلب سرمایه های اندک (به عنوان مثال معادل قیمت یکدهم خودرو) از طریق صدور گواهی سپرده، به جای نیاز به بلو که سازی کل مبلغ، باعث می شود تقاضای واقعی مصرف کننده ثبت و بازار عمقی تر شود.

■ **شفافیت کشف قیمت:** با معافیت از سود انبارداری تا سقف مشخص و امکان تحویل فیزیکی خودرو، قیمت گواهی با سازو کار عرضه - تقاضا در تالار، شفاف محاسبه می شود؛ برخلاف معاملات بازار آزاد که اغلب تحت تاثیر رانت و واسطه هاست.

■ **کاهش ریسک نگهداری و نگهداشت سرمایه:** دارندگان گواهی نیاز به فضای انبار، بیمه یا نگهداری خودرو ندارند؛ مسئولیت انبارداری و تحویل با شرکت انبار دار مجاز است و سرمایه گذار هم می تواند در هر زمان با نقد کردن گواهی، از تغییرات قیمتی منتفع شود.

■ **بازار دوسر بر:** بر اساس گزارش بورس کالا، تولید کننده می تواند پیش فروش مطمئن تری داشته باشد و نقدینگی آتی را تا مرحله تولید مسدود نکند. مصرف کننده خرد نیز دیگر نیاز ندارد مبلغ هنگفتی را یکجا بپردازد یا در انتظار قرعه کشی بماند.

۲. نمونه های بین المللی و درس های قابل انتقال

آمریکا، بازار اوراق اجاره نفت (Oil Lease)، صندوق هایی که گواهی سپرده نفت را در بورس کالای نیویورک معامله می کنند، سالانه میلیارد ها دلار گردش ایجاد کرده و به سرمایه گذاران خرد اجازه داده اند از نوسانات طلای سیاه بهره برداری کنند؛ بی آنکه تراکنش فیزیکی صورت دهند. چین، گواهی سپرده برنج و فولاد، بورس کالای دالیان پس از راه اندازی انبارهای متمرکز و صدور گواهی سپرده برای فولاد و برنج، شاهد افزایش عمق بازار و کاهش نوسان قیمت های واکنشی بود؛ نکته ای که می تواند برای خودرو الگو قرار گیرد.

۳. چالش ها و نقدهای احتمالی

■ **عدم تناسب دارایی:** خودرو در مقایسه با کالای استاندارد شده (مثل مس یا گندم) ویژگی های متنوع (مارک، تیپ، آپشن) دارد. ایجاد دسته بندی و استاندارد سازی گواهی برای هر مدل، یک چالش فنی و اداری است.

■ **ریسک تحویل فیزیکی:** هزینه انبارداری، بیمه و نگهداری خودرو، مخصوصاً در فضایی که زیر ساخت انبار نخستین بار به این شکل استفاده می شود، ممکن است به افزایش هزینه تمام شده گواهی سپرده منجر شود.

■ **تاثیر بر قیمت کف بازار:** وقتی کشف قیمت در بورس رو به اوج برود، ممکن است قیمت در بازار آزاد نیز به تبع آن بالا رود؛ به ویژه اگر نقدینگی سرگردان (تورم ساز) وارد این بازار شود.

۴. **نهاد ناظر و رگولاتوری:** برای جلوگیری از دستکاری بازار باید سازو کار های محکمی وجود داشته باشد؛ از تعیین ضوابط انبارداری تا محدودیت حجم خرید برای هر ک بورسی.

۴. جمع بندی و چشم انداز

- گواهی سپرده خودرو می تواند با جذب سرمایه های خرد، عمق بازار را افزایش دهد و شفافیت قیمتی را تقویت کند. - اما برای تحقق این اهداف نیازمند استاندارد سازی مدل ها، ارتقای زیر ساخت انبارداری و تقویت نظارت هستیم. تجربه بورس های کالایی بزرگ جهان نشان می دهد با تسهیل فرآیند تحویل و ایجاد اعتماد مشتریان، عملاً ریسک واسطه گری کاهش می یابد و نقدینگی مولد به سمت تولید کننده منتقل می شود. - در نهایت اگر رگولاتور و بازیگران خصوصی با هم افزایی مناسبی عمل کنند، این ابزار می تواند به الگویی نوآورانه برای آزاد سازی قیمت و تعمیق بازار خودرو تبدیل شود؛ چیزی که تا امروز کمتر در ایران تجربه شده است.



هزار و ۴۹۵ دلار گران تر شده است. تیپ جدید اسپرت که یک هزار و ۵۰۰ دلار گران تر از تریم سنتسوری قبلی است، از جلو پنجره جدید، سپر جلوی متفاوت و رینگ‌های ۱۲۲ اینچی منحصر به فرد با تزئینات کروم تیره روی قاب آینه‌ها، سپرها و نشان‌ها بهره می‌برد. این تیپ جدید کمی پایین تر از تیپ اتوگراف قرار می‌گیرد که همچنان پرچم‌دار خانواده QX80 است. قیمت اتوگراف اکنون از ۱۱۳ هزار و ۶۹۰ دلار آغاز می‌شود که یک هزار و ۱۰۰ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است. تمام تیپ‌های QX80 به موتور ۳.۵ لیتری توتین توربو مجهز هستند که ۴۵۰ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

اینفینیتی برای مدل ۲۰۲۵، نسل جدید شاسی بلند QX50 را معرفی کرد اما این خودرو ساز حالا تغییراتی را برای مدل سال آینده QX80 اعمال کرده است. تیپ سنتسوری QX80 با یک تیپ جدید به نام اسپرت جایگزین شده که ویژگی‌های ظاهری متفاوتی دارد. همچنین، QX80 برای مدل ۲۰۲۶ در تمام تیپ‌ها گران تر شده است. مدل پایه به پیور محرک عقب با قیمت ۸۵ هزار و ۹۴۰ دلار عرضه می‌شود که شامل هزینه حمل جدید ۲ هزار و ۱۹۰ دلار است. این رقم ۱۹۵ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است که با قیمت پایه ۸۴ هزار و ۴۴۵ دلار عرضه می‌شد. تیپ لاکچری نیز برای سال ۲۰۲۶ به میزان یک



نسخه اسپرت از اینفینیتی «QX80»

به «سورنتو» جدید سلام کنید!

معرفی الماس خوش تر اش کرهای توسط «کوشا خودرو»

قلبی که پر توان است

کوشا خودرو تصمیم دارد تا سورنتو جدید را در نسخه فول آپشن چهار سیلندر ۲.۵ لیتری توربوشارژر با پاشش سوخت مستقیم به کشور وارد کند. البته تمام این مدل‌ها، مختص جانبازان ۷۰ درصد است. بر این اساس نسخه اولیه‌ای که کوشا خودرو به شوروم خود آورده، چهار سیلندر تنفس طبیعی ۲.۵ لیتری است.

به عبارت دیگر در این نسخه اولیه، موتور چهار سیلندر خطی اسمارت استریم ۲۴۹۷ سی‌سی تنفس طبیعی، مزین به سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای MPI و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاها بوده و قدرت و گشتاور بالایی تولید می‌کند. این موتور حداکثر ۱۷۷ اسب بخار قدرت را در دور ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳۲ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴ هزار آرپی‌ام فراهم می‌آورد. در نسخه اولیه، گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک نسل دوم تیپ-ترونیک قدرت را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند.

البته نسخه‌ای که قرار است به دست مشتریان برسد از یک موتور چهار سیلندر خطی ۲۴۹۷ سی‌سی مزین به تکنولوژی پر خوران توربوشارژر، سیستم پاشش سوخت مستقیم T-GDI و سیستم تایمینگ متغیر پیوسته سوپاها به صورت دوپل D-CVT برخوردار است.

این نسخه از سورنتو به لطف موتور ۲.۵ لیتری نسل جدید اسمارت استریم (که جزو قوای محرکه نسل جدید هیوندای-کیا به حساب می‌آید) و به لطف سیستم پر خوران توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم، حداکثر می‌تواند ۲۸۱ اسب بخار قدرت را در ۶ هزار آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۲۲ نیوتون متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام به ار مغان آورد.

این قدرت و گشتاور در سورنتوهای مورد نظر برای جانبازان به واسطه یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. به عبارت دیگر در سورنتوهای نهایی جانبازی، شاهد یک موتور ۲.۵ لیتری T-GDI، یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک و سامانه چهار چرخ محرک (دودیفرانسیل) هستیم.

نگاهی به سطح آپشن‌ها در سورنتو جدید

سورنتو موجود در شوروم کوشا خودرو از سطح امکانات رفاهی و ایمنی بالایی برخوردار است. اما مدل‌های مدنظر جانبازان، فول‌ترین نسخه هستند. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی سورنتو جانبازان کوشا خودرو در نسخه ۲.۵ T-GDI می‌توان به: کروزر کنترل تطبیقی، ۸ ایربگ، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، کمکی حرکت خودرو در سراسیمه، سیستم کمکی اضطراری ترمز فشار مضاعف، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی، سیستم ترمز ضد قفل، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، سیستم پایش نقاط کور، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پایش خواب‌آلودگی، سنسور تشخیص واژگونی، هشدار بسته نشدن کمر بند ایمنی توسط راننده و سرنشین جلو، سیستم مانیتورینگ فشار باد تایر (TPMS)، آینه میانی الکترو کرومیک، چرم مصنوعی برای صندلی‌ها، سه ردیف صندلی (۷ نفره)، نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی کلاستر و مولتی‌مدیا، مکانیزم غربیلک و ستون فرمان تسکوبی جمع‌شونده و قابل تنظیم، ورود و استارت بدون کلید (کی‌لس)، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب و ردیف سوم، شیشه بالا برهای برقی اتوماتیک، پشتیبانی از فرمان صوتی راننده، پورت USB تایپ-سی، شارژر وایرلس، قابلیت اتصال چند گانه بلوتوث، تنظیم برقی صندلی راننده، اندروید اتو و اپل کارپلی، سیستم صوتی همراه با ۷ بلندگو، دارای ۴ حالت رانندگی (درايو مد)، محدود کننده سرعت، سنسور عقب و جلو دوربین دید عقب، در صندوق عقب برقی و... اشاره کرد. تمام مدل‌های سورنتو وارد شده توسط کوشا خودرو از سطح آپشن‌های رفاهی و ایمنی بالایی برخوردارند که این عامل، منجر به برتری این خودرو در بازار ایران خواهد شد.

بررسی کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

کیا سورنتوهای نسل چهارم در محور جلو، دارای سیستم مک فرسون با طبق‌های نسل جدید هستند. همچنین در محور عقب نیز از ساختار مولتی‌لینک (چند اتصال) بهره گرفته شده است. این نوع سیستم تعلیق سبب شده تا کیفیت سواری این خودرو، در سطح بالاتری نسبت به رقبای هم‌کلاس چینی قرار داشته باشد. همچنین تایرها ۲۳۵/۵۵ با رینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی نسل جدید (که به روش دایکستینگ ساخته شده) کیفیت سواری این خودرو را تا حد بسیار زیادی ارتقا بخشیده است. توزیع وزن و مرکز ثقل نسبتاً بالا سبب شده تا خودرو به لطف فرمان برقی، از کیفیت هندلینگ بسیار خوبی برخوردار باشد. این نوع ساختار سیستم تعلیق سبب شده تا سورنتو جدید، برگ برنده کوشا خودرو در میان بلندقامتان تازه نفس ایران باشد.

خدمات پس از فروش

کوشا خودرو با توجه به ارائه خدمات پس از فروش مناسب و گستردگی شبکه خدمات پس از فروش، اطمینان خاطر بسیاری برای مشتریان ایجاد می‌کند. تامین قطعات سریع و به موقع، پشتیبانی از خدمات پس از فروش و امداد خودرو، همگی سبب شده تا کوشا خودرو از نظر خدمات پس از فروش نسبت به برخی از شرکتهای واردکننده خودرو از نظر کیفیت و رضایت، در سطح بالاتری قرار داشته باشد. این ویژگی‌ها در مورد سورنتو جدید نیز صادق است تا خریداران این خودرو با اطمینان بیشتری نسبت به تهیه آن، اقدام کنند.

قیمت و زمان عرضه

از زمان عرضه و فروش این خودرو اطلاعاتی در دسترس نیست و قیمت این خودرو نیز هنوز نهایی نشده است. همچنین این خودرو، نسخه اولیه وارد شده به کشور است و نسخه نهایی که قرار است به دست مشتریان برسد، نسخه فول آپشن ۲.۵ لیتری توربوشارژر با گیربکس ۸ سرعته چهار چرخ محرک برای سامانه جانبازی خواهد بود. این خودرو ویژه جانبازان ۷۰ درصد است که پس از گرفتن تاییدیه و استانداردهای لازم عرضه خواهد شد. لازم به ذکر است که سطح امکانات آپشنی این خودرو، بالاتر از نسخه فعلی خواهد بود.



فضای داخلی لوکس و پیشرفته

پس از باز کردن درهای سورنتو جدید و نشستن پشت فرمان این خودرو، شاهد استفاده از زبان جدید طراحی کیا هستیم که فضای بسیار مدرن و دلنشینی را در کابین این خودرو ایجاد کرده است. تمامی سورنتوهای جدید کوشا خودرو، دارای نمایشگر یکپارچه منحنی شکل با دو صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی، یکی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری برای مولتی‌مدیا است. این نمایشگر فضای داخلی را بسیار مدرن جلوه می‌دهند. از طرفی، طراحی پتل دیجیتال سیستم تهویه مطبوع با دو دکمه روتاری نیز، حس طراحی مدرن کابین را به بیننده منتقل می‌کنند. طراحی درچه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع در طرفین داشبورد و استفاده از درچه‌های افقی کشیده در بخش میانی داشبورد، به همراه حجم نسبتاً برآمده داشبورد (مزین به دکوراتیو کروم یا چوب) هارمونی خوب و جذابی در کابین به وجود آورده است. طراحی غربیلک فرمان خوش دست نسل جدید کیا به همراه دو پدال شیفتر آلومینیومی در پشت آن و طراحی دسته دنده اسپرت با صندلی‌های اسپرت، منجر به ایجاد حس هیجان بیشتری در سرنشینان می‌شود. طراحی نورپرد داخلی LED داخلی، سقف پانورامیک و استفاده از با کیفیت‌ترین متریال و چرم، سبب شده تا کابین این خودرو بسیار لوکس جلوه کند. طراحی جالوئی (کاپ هولدر) و رودری‌های جدید به همراه دوخت با کیفیت و صندلی‌های نسل جدید راحت، سبب شده تا سورنتو جدید نسبت به هم‌کلاس‌های چینی، یک سر و گردن بالاتر باشد. ابعاد این خودرو عبارتند از: فاصله محوری ۲۸۱۵ میلی‌متری، طول ۴۸۱۵ میلی‌متری، عرض ۱۹۰۰ میلی‌متری و قامت ۱۶۹۵ میلی‌متری. با وجود سه ردیف صندلی، ظرفیت این خودرو در نهایت ۷ نفر است که فضای راحت و جاداری در اختیار سرنشینان قرار می‌گیرد. تمامی مدل‌های وارد شده سورنتو جدید توسط کوشا خودرو از نظر کیفیت، در سطح بالایی قرار دارند که این مهم مزیت بزرگی برای این خودرو به حساب می‌آید.

سورنتو، خوشنام‌ترین و

پروژه‌های بلندقامت کرهای در بازار خودرو کشورمان است که به دلیل طراحی بدنه تنومند و موتور پر توان بسیار مورد توجه قرار دارد. بر این اساس

اخیراً شرکت کوشا خودرو، نسل چهارم این کراس‌اوور محبوب کرهای را در مدل ۲۰۲۵ به بازار کشورمان آورده است. روز پنجشنبه ۱۷ مردادماه سال جاری، کوشا خودرو در یک مراسم باشکوه و با حضور جمعی از اصحاب رسانه، از سورنتو جدید رونمایی کرد. در ادامه این بلندقامت محبوب کرهای را بررسی می‌کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

طراحی زیبا و موقر بدنه



۱۷ فوریه سال ۲۰۲۰ میلادی بود که کمپانی کیا به صورت رسمی از نسل چهارم محبوب‌ترین کراس‌اوور خود، یعنی سورنتو رونمایی کرد. چهارمین نسل از این خودرو (که با کد MQ4 شناخته می‌شود) شاهکار طراح اسبق بیامو یعنی کریم حبیب است. در این خودرو بازبان جدید طراحی کیا همراه هستیم. این نسل به حدی موفق ظاهر شد که کمپانی کیا در ۲۵ جولای ۲۰۲۲ میلادی از نسخه فیس‌لیفت آن به صورت رسمی رونمایی کرد. تمام سورنتوهای جدیدی که توسط کوشا خودرو به کشورمان می‌آیند، نسخه فیس‌لیفت هستند که استایل بسیار تنومندی دارند. بر این اساس با نگاهی به پروفیل سورنتو جدید عرضه شده توسط کوشا خودرو، شاهد استفاده از خط تیز شخصیتی افقی روی بدنه هستیم. این خودرو با مجموعه‌ای از سطوح تخت، استفاده از رینگ‌های ۱۷، ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی و پوزه نسبتاً بلند، استایل اسپرتی دارد. البته نسخه‌های وارد شده توسط کوشا خودرو از رینگ‌های ۱۹ اینچی بهره می‌برند. در نمای جلو، طراحی چراغ‌های عمودی (با LED هایی به شکل حرف L)، جلو پنجره بزرگ به سبک جدید کیا (پوزه ببري Tiger Nose) و خطوط تیز روی کاپوت، چهره بسیار جسورانه و جوان‌پسندی به سورنتو جدید بخشیده است. در نمای عقب، چراغ‌های n شکل با گرافیک LED، حجم‌پردازی خاص روی در صندوق عقب و اسپویلر روی در صندوق عقب، نمای بسیار شیک و زیبایی از این بلندقامت کرهای را به نمایش می‌گذارند. ناگفته نماند که فیس‌لیفت تنها محدود به طراحی چراغ‌ها و سپر جلو و عقب می‌باشد. از طرفی قرارگیری آینه، روی درهای جلو، نمایی از یک خودرو جدید و مدرن را به نمایش می‌گذارد. رینگ‌های ۱۹ پنج پره دورنگ، وقار این بلندقامت کرهای را دوچندان می‌کند. ناگفته نماند که کیفیت رنگ در تمامی محصولات کیا که توسط کوشا خودرو به کشور آمده، در سطح بسیار بالاتری نسبت به چینی‌های هم‌کلاس در ایران است که سورنتو جدید نیز از این امر، مستثنی نیست.

فروش بالای تویوتا «لندکروزر» در خاور میانه!



«دنیای خودرو» از نمایشگاه صنعت پخش گزارش می دهد

«آترا»، کامیونتی باژن و کیفیت ژاپنی از «آرتابان دیزل»

آرتابان موتورز اعلام کرده که پروژه های جدیدی در حوزه خودروهای سواری و تجاری در حال طراحی است و به زودی محصولات تازه ای معرفی خواهد شد



کیفیت و تعهد به مشتری.» از کامیونت های ۶ و ۸ تن با موتور ژاپنی ایسوزو تا بر نامه تولید خودروهای سواری، همه نشان از عزم جدی این برند برای تغییر معادلات بازار دارد. آرتابان دیزل روز پنجشنبه هفته گذشته در نمایشگاه مذکور، کنفرانس خبری با حضور مدیران ارشد این شرکت برگزار کرد و به معرفی محصولات این شرکت پرداخت که در ادامه بخشی از این کنفرانس را از نظر خواهید گذراند:

یوسف پور در خصوص شرایط فروش شرکت آرتابان دیزل به نگارنده این مطلب توضیح داد: «فعلا شرایط نقدی و اقساطی داریم و تحویل خودرو ظرف ۱۵ روز کاری انجام می شود. بر نامه های فروش منعطف تر نیز در دست تدوین است.»

خدمات پس از فروش و تامین قطعات

در بازار خودروهای تجاری در کشور، خدمات پس از فروش برگ برنده عرضه محصول است؛ از همین رو «تقی صفری»، مدیر تامین قطعات پدکی آرتابان دیزل در کنفرانس خبری مذکور درباره رویکرد این شرکت گفت: «شرکت آرتابان پدک را تاسیس کرده ایم تا تامین کامل قطعات و خدمات برای مشتریان تضمین شود. هدف ما پوشش بیش از ۹۰ درصد نیاز قطعات در کشور در لحظه در شبکه



نمایندگی ها و ارائه خدمات سریع است. علاوه بر واردات، داخلی سازی قطعات مهم و پر مصرف را نیز در دستور کار داریم تا علاوه بر دسترس بودن به موقع، کیفیت مناسب در اختیار مشتری قرار گیرد. همچنین قطعات مورد نیاز بدنه خودرو که در تصادف آسیب می بینند، در اولویت تامین هستند تا خودرو به سرعت بازسازی و به جاده باز گردد. اصل تضمین کیفیت در تامین قطعاتی مانند روانکارها و دیسک و صفحه است که تاثیر به سزایی در کارکرد نرم خودرو دارند تا شرکت های پخش لبنیات و نوشیدنی با خودرویی بدون لرزش محصولات خود را روانه بازار کنند.»

پشتوانه قوی هلدینگ طبیعت ماکان

مدیران آرتابان موتورز بارها تاکید کرده اند که پشتیبانی هلدینگ «طبیعت ماکان» با بیش از ۳۶ هزار پرسنل، نقطه اتکای بزرگی برای این شرکت است. این حمایت ها ماکان بر نامه ریزی بلندمدت، توسعه خطوط تولید و سرمایه گذاری در فناوری های نوین را فراهم کرده است.

چشم انداز آینده خودرو سازی آرتابان موتورز

آرتابان موتورز اعلام کرده که پروژه های جدیدی در حوزه خودروهای سواری و تجاری در حال طراحی است و به زودی محصولات تازه ای معرفی خواهد شد. تمرکز بر کیفیت، توسعه خدمات و حفظ رضایت مشتری، سه محور اصلی استراتژی این شرکت در سال های پیش رو خواهد بود. به گفته «محمد ضادوایی»، مدیر کارخانه و معاون تولید گروه آرتابان «مردم ایران شایسته بهترین ها هستند و رسالت ما این است که حتی با وجود محدودیت ها، خودروهایی با کیفیت و خدمات کامل به آن ها ارائه کنیم.» حضور آرتابان دیزل در نمایشگاه امسال بیش از یک رونمایی محصول بود؛ این رویداد نشان داد که حتی در فضای رقابتی و پرچالش خودرو سازی، با مدیریت کارآمد، سرمایه گذاری هدفمند و اعتقاد به کیفیت، می توان در کوتاه ترین زمان به جایگاهی قابل احترام دست یافت.

به راه اندازی خط تولید تجاری، واردات قطعات KD و داخلی سازی و عرضه نخستین محصول مونتاژی خود شد؛ رکوردی که حتی برای رقبا نیز باورکردنی نبود.

حضور گروه خودرو سازی آرتابان موتورز با شرکت آرتابان دیزل در هفتمین نمایشگاه صنعت پخش ایران نه تنها معرفی محصول جدید یعنی کامیونت آترا بود، بلکه نمایش یک فلسفه کاری بود: «چابکی،

در دنیای پرقابلیت صنعت خودرو سازی، جایی که سال ها تجربه و زیر ساخت سنگین شرط اصلی حضور در بازار است، نام تازه ای با سرعتی شگفت انگیز وارد میدان شده است؛ گروه خودرو سازی آرتابان موتورز. این شرکت جوان ضمن تاسیس شرکت های زیر مجموعه مانند آرتابان موتور، آرتابان دیزل، آرتابان پدک، آرتابان تامین و با پشتوانه مدیریتی و فنی قدرتمند، تنها در کمتر از چهار ماه و نیم موفق

رقبای خود در بازار رقابت کنیم.»

جهش بزرگ در اخذ مجوز ها و داخلی سازی

در ادامه این کنفرانس خبری، «محمد تقی خانی»، معاون اجرایی و مدیر عامل شرکت آرتابان تامین با اشاره به بر نامه های کوتاه و بلندمدت و مجوز های اخذ شده این شرکت گفت: «از زمان آغاز فعالیت



گروه خودرو سازی آرتابان، مسیری سخت اما افتخار آمیز را طی کردیم. در نخستین سال فعالیت، بدون هیچ سابقه قبلی، موفق شدیم مجوز واردات ۲۰۰ دستگاه خودرو تجاری و حدود یک هزار دستگاه خودرو سواری را بگیریم. امسال نیز با اخذ مجوز های مربوطه، واردات حدود ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه سواری و ۳ هزار دستگاه کامیونت را در دستور کار داریم.» وی افزود: «به داخلی سازی بیش از ۲۰ درصد قطعات محصولات رسیده ایم و هدف گذاری کرده ایم ضمن اضافه کردن خطوط رنگ و بدنه، این عدد را سال به سال افزایش دهیم. این موفقیت حاصل تلاش شبانه روزی تیم های مهندسی داخلی سازی، تولید، کنترل کیفیت و سایر واحدهای پشتیبان بوده است.»

چابکی سازمان و توسعه شبکه فروش

شبکه فروش و شرایط فروش برای خودروهای تجاری برگ برنده محسوب می شود؛ از همین رو «سعید یوسف پور»، معاون فروش و خدمات پس از فروش شرکت آرتابان دیزل با اشاره به سرعت پیشرفت آرتابان موتورز گفت: «تفقاتی که در شرکت های با سابقه تر پس از دو یا سه سال رخ می دهد، در این سازمان جوان در کمتر از یک سال محقق شده است. در حوزه فروش، امسال شبکه نمایندگی ها را به ۲۰ عاملیت ارتقا می دهیم و بر نامه داریم آن را به بیش از ۳۰ نمایندگی برسانیم.»



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

چهار ماه و نیم تا اولین محصول

«محمد ضادوایی»، مدیر کارخانه و معاون تولید گروه آرتابان موتورز در نشست خبری این رویداد، با اشاره به سرعت راه اندازی خط تولید گفت: «گروه صنعتی آرتابان موتورز در خرداد سال ۱۴۰۳ تاسیس شد و در مهر ماه ۱۴۰۳ توانستیم کارخانه ای به مساحت حدود ۱۰ هکتار در شهر ک صنعتی لبای قزوین خریداری کنیم و در کمتر از چهار ماه و نیم بعد، خط تولید محصولات تجاری مان



راه اندازی کردیم و نه تنها موفق به اخذ پروانه بهره برداری شدیم، بلکه کلیه الزامات سازمان ملی استاندارد (تایید نوع / تطابق تولید) اولین خودرو ما، کامیونت آترا که امروز در نمایشگاه مشاهده می کنید را اخذ کردیم و به مرحله اخذ مجوز شماره گذاری رساندیم.»

دوایی با اشاره به مسیر پرفراز و نشیب خودرو سازی در شرایط کنونی کشور و تلاش های مدیران این مجموعه برای تسریع در روند تولید محصولات بیان کرد: «مراحل تولید، اخذ پروانه بهره برداری، اخذ مجوز های سازمان ملی استاندارد تا مرحله شماره گذاری را در کوتاه ترین زمان ممکن انجام دادیم و سرعت عمل گروه صنعتی ما برای رقبا قابل باور بود.»

مدیر کارخانه و معاون تولید آرتابان موتورز با اشاره به ساختار این گروه خودرو سازی اظهار داشت: «گروه صنعتی آرتابان موتورز شامل چندین شرکت زیر مجموعه است که مسئولیت واردات، تولید، فروش، تامین قطعات و خدمات پس از فروش خودروهای سواری و تجاری را بر عهده دارند. تاکنون موفق شده ایم دو مدل خودرو سواری هیبریدی EMPOW و EMKOO از شرکت معتبر GAC را وارد و توزیع کنیم و پروژه تولید داخلی خودروهای سواری نیز به زودی وارد خط تولید و پس از اخذ مجوز های مربوطه به بازار عرضه خواهند شد.»

وی افزود: «انتخاب محصولات با قابلیت های فنی و کیفیت بالا و همچنین تولید با کیفیت این محصول، فلسفه اصلی و کلان ماست. امروز با افتخار اعلام می کنیم کامیونت های ۶ و ۸ تن آترا، با بهره گیری از موتور ژاپنی ایسوزو و پلتفرم معتبر JMC چین، در کلاس خود بی رقیب هستند و مدعی هستیم که در این سگمنت پرچمدار هستیم؛ حتی در ژاپن نیز موتور هایی که ما روی محصولات نصب می کنیم، با همین کیفیت عرضه می شوند و کلیه موتور های ایسوزوئی که استفاده می کنیم در ژاپن مونتاژ و از طریق چین برای ما ارسال می شوند.»

مدیر کارخانه و معاون تولید آرتابان موتورز با اشاره به جزئیات فنی محصول آترا گفت: «پلتفرم محصول ما توسط شرکت JMC چین و با DNA ژاپنی ایسوزو طراحی شده است و دارای قابلیت های فنی همچون ترمز آگزوز، میل موجگیر های جلو و عقب و همچنین کمک فنر های عقب و جلواست که این امتیاز مهمی برای مادر بازار خواهد داشت؛ چرا که موتور ایسوزو خوش نام، کم استهلاک و با سابقه درخشان در ایران است. از طرفی در خط تولید نیز از پیشرفته ترین سیستم های تولید خودرو همچون روش های راه تولید (SPR) استفاده می کنیم تا بتوانیم با بالاترین استانداردهای کیفی با



سامانه قرعه‌کشی، سه مدل مزدا را معرفی و عرضه کرده است. در نهایت ثبت‌نام در سامانه قرعه‌کشی تا روز شنبه (۱۴۰۴/۵/۱۸) تمدید شده و امکان پذیر است.

در غیاب محصولات کیا و هیوندای در این دور از عرضه خودرو در سامانه قرعه‌کشی وارداتی‌ها، بی‌تردید استقبال از محصولات مزدا چشمگیر خواهد بود. بر این اساس «آفتاب‌خودرو» در این دور از



عرضه محصولات «مزدا» در دور تازه قرعه‌کشی وارداتی‌ها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

افزایش قیمت در کمین وارداتی‌ها

به ۶۸ هزار و ۵۰۰ تومان، شاهد تغییرات محسوسی در بهای خودروهای وارداتی در ماه‌های پیش رو خواهیم بود.

در این باره، تا حد زیادی مبهم و نامعلوم است. بر این اساس با سقف تعرفه صددصدی و از سوی دیگر تغییر مبنای محاسبه دیون دولتی واردات از ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومان

این روزها وضعیت و سرنوشت بازار خودروهای وارداتی تحت‌تاثیر رای دیوان عدالت اداری (بازگشت تعرفه‌ها به صددصد) و از سوی دیگر سکوت دولت

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۱۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۴۸۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۱۰	۱۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۵۰	۱۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۲۰	۱۵	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۲۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۵۰	۱۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۱۰	۳۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۸۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۳۰	۱۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V5 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
جتا V5S (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۵۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۰۰	۰	
هوندا جی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون و ۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۲۵	۳	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۹	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۴۳	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۵۹۲	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۰۵	۶	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۲	۳	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۷۸	۳	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۹۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۵۹۸	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۲	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۷	۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۲۹	۴	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۴۳	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۱۸	۳	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۱۹	۴	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۳	۳	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۹۰	۱۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۲	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۸۰	۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۳۰	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۷	۱	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۳	۱	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۵	۲	▲
کارون (پادار ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۱۰	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۳۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۰	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۳	۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۶۴	۴	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۶۸	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۹۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۵	۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۳۸	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۰۸	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۵	۷	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۳۰	۶	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۲	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۳۷	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۸۳	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۴	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۵	۴	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۵۸	۶	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۷۸	۶	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۵۹۰	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۹۷	۵	▲

محموله کشف شده توسط کارشناسان مربوطه بیش از ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال بر آورد شده است. «سرهنگ نوروزی اضافه کرد: «در این خصوص یک نفر دستگیر و کامیونت وی به پارکینگ دلالت شمس. متهم نیز بعد از تشکیل پرونده جهت رسیدگی، به مراجع قضائی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از شهروندان خواست هر گونه اخبار و اطلاعات خود را در خصوص فعالیت غیر قانونی قاچاقچیان و احتکار کنندگان کالا و سودجویان اقتصادی با شماره تلفن ۱۱۰ در اختیار پلیس بگذارند.

«فرمانده انتظامی شهرستان ابهر از کشف بیش از ۵ تن روغن موتور خارجی قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیونت خاور در محور مواصلاتی خداآینده - ابهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز زنجان، هادی نوروزی گفت: «روز گذشته عوامل پلیس آگاهی حین کنترل خودروهای عبوری در محور خداآینده به یک دستگاه کامیونت خاور مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی از این کامیونت ۵ تن و ۵۰۰ کیلوگرم روغن موتور خارجی قاچاق و فاقد مجوز را کشف کردند که ارزش



کشف روغن موتور قاچاق در ابهر



تحقیقات «بامو» مشخص کرد؛

ردپای کربنی در سوخت‌هایی که پاک به نظر می‌رسند!



«بامو ادعا می‌کند شاسی‌بلند الکتریکی جدید iX3 پس از تنها ۲۰ هزار کیلومتر رانندگی، ردپای کربنی کمتری نسبت به X3 بنزینی خواهد داشت. می‌دانیم که خودروهای الکتریکی پاک‌تر از مدل‌های درون‌سوز هستند؛ اما حالا بامو محاسبه کرده که iX3 پس از ۲۰ هزار کیلومتر رانندگی با X3 بنزینی به تعادل کربنی می‌رسد. این یعنی با پیمایش متوسط سالانه ۱۰ هزار کیلومتر، ردپای کربنی iX3 نسبت به X3 جبران خواهد شد و از آن پس خودرو کاملاً بدون آلاینده‌گی خواهد بود. این نتیجه رویکرد دقیق بامو در استفاده از انرژی تجدیدپذیر در کارخانه مجارستان و زنجیره تامین و استفاده بیشتر از مواد بازیافتی، به‌ویژه آلومینیوم، فولاد و ترموپلاستیک است. تولید باتری‌ها باعث تولید کربن قابل توجهی می‌شود؛ اما این باور که باتری‌های خودروهای الکتریکی قابل بازیافت نیستند، یک افسانه است. نیمی از لیتیوم، کبالت و نیکل در باتری iX3 برای بار دوم استفاده شده‌اند. کاهش مواد خام استخراجی و استفاده از انرژی سبز برای تولید آند و کاتد، ردپای CO2 باتری را ۴۲ درصد کاهش داده است. این ارقام به‌صورت مستقل تأیید شده‌اند. بامو با خودروهای نئو کلاس فرآیندهای کاهش کربن را در مقیاسی بی‌سابقه طراحی کرده است. نیلز هسه، معاون پایداری محصول بامو می‌گوید: «در هر قطعه باید ببرسیم آیا می‌توان مواد بازیافتی استفاده کرد؟ آیا می‌توان از انرژی‌های تجدیدپذیر بهره برد؟ این یک بازطراحی کامل خودرو است.» بدون این تمرکز، ردپای کربنی iX3 معادل ۲۱ تن CO2 به ازای هر خودرو بود که حالا به ۱۳.۵ تن CO2 کاهش یافته است. درحالی که ردپای کربنی X3 بنزینی هنگام خروج از کارخانه ۹.۹ تن CO2 است. ۳.۶ تن ردپای کربنی بیشتر iX3 نسبت به X3 بنزینی پس از ۲۰ هزار کیلومتر با شارژ از ترکیب انرژی تجدیدپذیر و کربنی اتحادیه اروپا جبران می‌شود. بدون اقدامات نئو کلاس، نقطه تعادل در ۶۰ هزار کیلومتر بود. بدین ترتیب، پس از ۲۰۰ هزار کیلومتر، X3 بنزینی ردپایی ۵۲.۸ تنی دارد. درحالی که iX3 با شارژ انرژی سبز ۱۴.۶ تن و با ترکیب انرژی اتحادیه اروپا ۲۳ تن CO2 تولید می‌کند. این مقایسه مزیتی تا ۳۸ تن برای iX3 با باتری ۱۰۸ کیلووات-ساعت را نشان می‌دهد. درحالی که برای خودروهای با باتری کوچک‌تر، نقطه تعادل پایین‌تر است. حدود یک‌سوم از وزن iX3 یعنی تقریباً ۷۴۰ کیلوگرم از مواد بازیافتی است. تا چهار پنجم رینگ‌ها از آلومینیوم بازیافتی و ۳۰ درصد پلاستیک‌های صندوق بار جلو از تورهای ماهیگیری و طناب‌های بازیافتی ساخته شده‌اند. علاوه بر این، در پایان عمر X3 نیز جداسازی قطعات برای بازیافت آسان‌تر شده تا چرخه‌پذیری به‌حداکثر برسد. پارچه، چسب و روکش صندلی‌ها همگی از یک ماده هستند تا در زمان بازیافت خرد و برای استفاده مجدد ارسال شوند. بامو روش نصب جدیدی برای صندلی‌ها توسعه داده و تعداد قطعات را کاهش داده تا زمان جداسازی کمتر شود که برای اقتصادی شدن زنجیره تامین بازیافت حیاتی است.

نشرکت تویوتا	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	پرادو	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	کمری	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	رافور	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CH-R	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	هایلوکس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
نشرکت لکسوس	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	ES350-2013	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS300	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	RX350	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	IS250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX200	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	NX300h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	CT200h	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	ES250	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	LX570	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
نشرکت فولکس واگن	محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
	پاسات	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	تیگوان	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	گلف	5W40SN/5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN سوپر روتیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)



جگوار در حال تبدیل شدن به یک برند لوکس تمام‌الکتریکی است که قصد رقیابت با برندهای بی‌مثل Bentley را دارد و مدت‌هاست مدتی جری مدعی می‌گردد است: این موضوعات شاید بدفروش چنانی جگوار را بدنبال داشته اما با وجود این گذار به سمت خودروهای الکتریکی، جگوار نسخه جدیدی از XFL را معرفی کرده که البته فقط در چین عرضه می‌شود. نسخه تکشده جدید XFL است که به‌طور اختصاصی برای بازار چین طراحی شده و معمولی آن با ۱۴۰ کیلوگرم افزایش به ۲,۱۰۰ کیلوگرم رسیده است. این نسخه جدید، XFL دومین سالگرد تکمیلش را می‌دارد و به مناسبت ۹۰ سال فعالیت

جگوار در صنعت خودروسازی عرضه شده است. قیمت این نسخه ویژه از ۲۶۹ هزار ۸۰۰ یوان (حدود ۴۰ هزار دلار) ۳۷۹ هزار ۵۰۰ دلار) شروع می شود. علاوه بر این، نسخه ای ساده تر به نام ایکس کوسپورت ۱۷۰ نیز عرضه شده که قیمت این نسخه از ۲۶۹ هزار ۸۰۰ یوان (۳۷۹ هزار ۵۰۰ دلار) دارد. با وجود این که نرخی این مدل از XF به سال ۲۰۱۵ با ۱۵٪ کاهش یافته است، سرنوشت چابای این نسخه و خودرو دومین سالگرد به صورت استاندارد با جگوار پتچر، مشکلی، بروداد این هوا می کشی و پیش پایینی جگوار پتچر هوا مشکلی ارائه می شود. جگوار همچنان در زمینه های دیگر، به جای کروم، بارنگ شنی جایگزین کرده است.

نسخه ویژه جگوار «XFL»

[illegible]

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

هشدار!



انبار لاستیک‌های قاچاق در بندر خمیر لو رفت



«ماموران این یگان ضمن هماهنگی با دستگاه قضایی با ایجاد تیمی مجرب به محل مورد نظر عزیمت و در بازرسی از آن جا تعداد ۱۸ حلقه لاستیک کامیون قاچاق کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان خمیر ارزش مالی کالای مکشوفه را بنا به نظر کارشناسان اقتصادی ۶میلیاردریال عنوان کرد و بیان داشت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل و به مراجع قضایی ارسال شد و شناسایی مالک لاستیک‌های قاچاق در دستور کار ماموران انتظامی شهرستان قرار دارد.»

فرمانده انتظامی شهرستان خمیر از شناسایی محل انبار لاستیک‌های خارجی و کشف ۱۸ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۶میلیاردریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ نصرت‌الله کریمی در مصاحبه با خبرنگار خبرگزاری پلیس در تشریح این خبر گفت: «در اجرای طرح مبارزه با کالای قاچاق، ماموران پلیس آگاهی شهرستان خمیر در پی انجام کار اطلاعاتی از نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در یک انباری در یکی از محلات شهر خمیر مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود:

کنترل خودرو با لاستیک‌های پر باد راحت‌تر است؛

نکاتی در مورد تنظیم باد تایر



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

فشار باد نامناسب، کنترل خودرو را در شرایط ترمز ناگهانی یا بارندگی سخت می‌کند و احتمال ترکیدن لاستیک در چنین شرایطی زیاد است. حفظ فشار باد لاستیک که توسط سازنده توصیه شده و معمولاً در دفترچه راهنما یا ستون سمت راننده و همچنین روی در باک برخی خودروها ذکر می‌شود، ایمنی سرنشینان و دیگر کاربران جاده را تضمین می‌کند. فشار باد مناسب لاستیک‌ها می‌تواند مصرف سوخت را تا حدود ۵ درصد کاهش دهد؛ زیرا مقاومت غلتشی لاستیک‌های بادشده کمتر است و موتور برای حرکت خودرو به انرژی کمتری نیاز دارد. فشار ناکافی باعث افزایش اصطکاک با سطح جاده می‌شود که مصرف سوخت را بالا می‌برد؛ در حالی که فشار بیش از حد می‌تواند باعث سایش غیرطبیعی لاستیک شود. چک کردن ماهانه فشار باد و تنظیم آن به‌مقدار استاندارد، این صرفه‌جویی را به‌همراه دارد. فشار باد صحیح لاستیک‌ها به‌افزایش دوام آن‌ها کمک می‌کند؛ زیرا فشار ناکافی باعث سایش ناهموار لاستیک، به‌ویژه در لبه‌های آن و فشار بیش از حد منجر به ساییدگی مرکزی می‌شود. این شرایط نه‌تنها عمر مفید لاستیک را کاهش می‌دهد، بلکه هزینه تعویض زود هنگام را



افزایش می‌دهد. تنظیم منظم فشار باد و اجتناب از رانندگی با لاستیک‌های فرسوده، دوام آن‌ها را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد بهبود می‌بخشد. فشار باد مناسب، تعادل و هندلینگ خودرو را بهبود می‌بخشد؛ زیرا توزیع یکنواخت وزن روی لاستیک‌ها مانع از انحراف یا لرزش در سرعت‌های بالا می‌شود. فشار ناکافی باد تایر می‌تواند پایداری خودرو را در پیچ‌ها مختل کند؛ در حالی که فشار بیش از حد باعث سفتی و کاهش چسبندگی می‌شود. بر این اساس بررسی و تنظیم فشار باد

تایر با توجه به بار خودرو و شرایط رانندگی، تجربه رانندگی ایمن‌تر و پاسخ‌گویی بهتر فرمان را تضمین می‌کند. در هوای سرد (دمای زیر ۱۰ درجه سانتی‌گراد)، فشار باد لاستیک‌ها به‌دلیل انقباض هوا کاهش می‌یابد و معمولاً یک تا ۲ PSI کمتر از حد استاندارد مشاهده می‌شود. توصیه می‌شود فشار باد را با لاستیک سرد (بدون رانندگی حداقل ۳-۴ ساعت) تنظیم کنید و ۱-۲ PSI به‌مقدار توصیه‌شده سازنده اضافه کنید تا جبران انقباض شود. چک کردن ماهانه و استفاده از فشارسنج دقیق در این شرایط ضروری است. در هوای گرم (دمای بالای ۳۵ درجه سانتی‌گراد)، فشار باد به‌دلیل انبساط هوا افزایش می‌یابد و ممکن است ۳-۴ PSI بیشتر از حد نرمال شود. تنظیم فشار باید با لاستیک سرد انجام شود و از افزایش بیش از حد (بیش از ۱۰ درصد توصیه‌شده) خودداری کنید تا از وارد آمدن آسیب به لاستیک جلوگیری شود. برخی رانندگان به اشتباه در هوای گرم باد لاستیک را کمتر می‌کنند که خطرناک است. با این که گرما باعث افزایش فشار هوای درون لاستیک می‌شود، اما طراحی آن به‌گونه‌ای است که این افزایش فشار را تحمل می‌کند. برای چرخ‌های عقب با بار اضافی (مانند حمل بار سنگین یا مسافر)، فشار باد باید بین ۵ تا ۱۰ درصد بیشتر از مقدار استاندارد توصیه‌شده توسط سازنده تنظیم شود (معمولاً ۲-۳ PSI افزایش). این افزایش فشار به توزیع یکنواخت وزن کمک می‌کند و از سایش ناهموار لاستیک جلوگیری می‌کند. همواره به‌حداکثر فشار درج‌شده روی دیواره لاستیک توجه داشته باشید و از تزریق بیش از حد هوا

اجتناب کنید. برای رانندگی در اتوبان با سرعت بالا، فشار باد باید به‌مقدار توصیه‌شده برای بار کامل (معمولاً یک تا ۲ واحد PSI بیشتر از حالت عادی) تنظیم شود تا چسبندگی و پایداری خودرو بهبود یابد. فشار مناسب همچنین دوام لاستیک را افزایش می‌دهد؛ زیرا مقاومت غلتشی را بهینه کرده و از گرمای بیش از حد جلوگیری می‌کند. کنترل فشار باد لاستیک قبل از سفر طولانی و استفاده از تایرهای با کیفیت بالا توصیه می‌شود. استفاده از نیتروژن به‌جای هوا برای باد لاستیک می‌تواند فواید متعددی داشته باشد؛ از جمله کاهش نشت فشار (به دلیل مولکول‌های بزرگ‌تر نیتروژن)، پایداری بهتر فشار در دماهای مختلف و کاهش اکسیداسیون داخل لاستیک که دوام آن را افزایش می‌دهد. این روش به‌ویژه در خودروهای سنگین با مسابقه‌ای توصیه می‌شود؛ اما نیاز به تجهیزات خاص پر کردن دارد و هزینه اولیه آن بالاتر است. با این حال، برای خودروهای عادی، استفاده از هوا با تنظیم منظم نیز کافی است. تنظیم فشار باد لاستیک خودرو از اهمیت بسزایی برخوردار است؛ زیرا تأثیر مستقیمی بر ایمنی، مصرف سوخت، دوام لاستیک و تعادل خودرو دارد و از حوادث احتمالی مانند انحراف یا ترکیدن لاستیک در جاده‌ها جلوگیری می‌کند. این فرآیند نه‌تنها هزینه‌های تعمیرات و تعویض زود هنگام را کاهش می‌دهد، بلکه با بهینه‌سازی عملکرد خودرو، تجربه رانندگی ایمن‌تر و اقتصادی‌تری را فراهم می‌سازد. آگاهی از این موضوع و عمل به آن، گامی ضروری برای حفظ سلامت خودرو و امنیت سرنشینان است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ 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 - ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلیس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - جک S3 - چری X22 - تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 - ام وی ام X33
	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 X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5
	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 - BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس - صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX - ری را - خودرو فردا T5 - سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5 - 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 - بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیسوس - SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورتیج - هیوندای - IX55 لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S - اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	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





۴۲ کیلومتری برای موتو جی بی، با مستقیم‌های طولانی و پیچ‌های سریع، محیطی ایده‌آل برای خودرویی است که در سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، ۱۰۵۰ کیلوگرم داون‌فورس تولید می‌کند و از ترمزهای مسابقه‌ای واقعی بهره می‌برد. برای آزمایش این هابیر کار، یک دور برای گرم کردن لاستیک‌ها، سه دور سریع و یک دور خنک کردن داشتیم که البته دور خنک کردن بیشتر برای شارژ باتری سیستم هیبریدی است. از ۱۲۰۰ اسب‌بخار قدرت این هابیر کار، ۳۰۰ اسب‌بخار توسط سه موتور الکتریکی تولید می‌شود که دو موتور در محور جلو و یکی بین موتور و گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه نصب شده است؛ اما این قدرت چهاررهمی با یک‌نکته همراه است که فقط در شرایط خاص پیست‌گردی مداوم اهمیت دارد.

سوپر کارهای پرچم‌دار فراری از زمان GTO 288 همیشه محدودیت‌ها را کنار زده‌اند و جدیدترین عضو این خاندان هم به این سنت پایبند است. پیش‌رانه V6 فراری هر چند ر دلاین ۹ هزار rpm دارد، اما طوری صدا و حس می‌دهد که گویی می‌خواهد مثل خودروهای فرمول یک تا ۱۵ هزار rpm ادامه دهد. این اتفاقی نیست زیرا F80، مانند پیشینیانش عمداً حس و حال فرمول یک را تداعی می‌کند؛ در حالی که با ۱۲۰۰ اسب‌بخار قدرت، از خودروهای فرمول یک امروزی هم قوی‌تر است. به همین دلیل، اولین تجربه رانندگی ما به جای پیست آزمایشی فیورانونی فراری در پیست جهانی میزائو مارکو سیمونچلی، نزدیک ساحل آدریاتیک ایتالیا انجام می‌شود. F80 به فضایی وسیع نیاز دارد و میزائو، پیستی



فراری «F80»، اوج قله مهندسی مارانلو

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

زنجر هتامین خودروسازان سنگین دنیا در آستانه بازتعریف

برآوردها حاکی است که فروش جهانی کامیون‌های سنگین حدود دو درصد و کل بازار وسایل نقلیه بالای ۶ تن بیش از یک درصد کاهش خواهد یافت



ناگهان با نیاز به ساخت قطعات فوق‌دقیق و پیچیده روبه‌رو شوند. تولید قطعاتی مانند لایدار یا واحدهای ارتباطی نسل پنجم، نه تنها نیازمند سرمایه‌گذاری بالا، بلکه مستلزم ارتقای جدی توان فنی است؛ امری که بسیاری از تامین‌کنندگان هنوز برای آن آماده نیستند.

استراتژی‌های بقا و بازطراحی زنجیره تامین با وجود همه این چالش‌ها، بازیگران اصلی صنعت در حال جست‌وجوی راه‌هایی برای مقاومت کردن زنجیره تامین هستند. بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان به سمت متنوع‌سازی جغرافیایی تامین‌کنندگان حرکت کرده‌اند تا وابستگی خود را به یک کشور یا منطقه خاص کاهش دهند. همچنین، ایجاد مراکز تولید منطقه‌ای، به‌ویژه در آمریکای شمالی و آسیا-اقیانوسیه، به کاهش هزینه‌های تعرفه‌ای و ابهامات لجستیکی کمک می‌کند. سرمایه‌گذاری در فناوری‌های دیجیتال مانند سیستم‌های مدیریت زنجیره تامین هوشمند، تحلیل داده‌های لحظه‌ای و استفاده از بلاک‌چین برای ردیابی قطعات نیز رو به افزایش است. این فناوری‌ها امکان واکنش سریع‌تر به اختلالات و پیش‌بینی دقیق‌تر نیازهای آینده را فراهم می‌کنند.

زنجیره‌ای با چشم‌انداز پایدار و مسئولیت اجتماعی جهت‌گیری تازه بسیاری از خودروسازان و تامین‌کنندگان بزرگ، تمرکز بر تامین پایدار و مسئولانه است. کاهش ردپای کربن، استفاده از منابع بازآفرینی و ایجاد چرخه‌های بسته در تولید قطعات، در حال تبدیل شدن به یک الزام صنعتی است. استفاده از فولاد و آلومینیوم بازیافتی در تولید کامیون‌ها و اتوبوس‌ها یا به کارگیری بسته‌بندی قابل بازیافت برای قطعات، نمونه‌هایی از این روندها هستند.

آینده‌ای که می‌تواند متفاوت باشد برخی شرکت‌ها نیز به سراغ قرار دادهای بلندمدت با تامین‌کنندگان مواد اولیه رفته‌اند تا از نوسانات شدید قیمتی در امان بمانند؛ به‌ویژه برای فلزات گران‌بها و کمیاب. در کنار این اقدامات، آموزش و ارتقای مهارت نیروی کار به یک اولویت استراتژیک تبدیل شده است؛ زیرا بدون نیروی انسانی ماهر، حتی بهترین سرمایه‌گذاری فناوریانه نمی‌تواند نتیجه کامل خود را نشان دهد. صنعت خودروهای سنگین جهان اکنون در نقطه‌ای قرار دارد که می‌تواند به بازتعریف جدی زنجیره تامین خود منجر شود. آن‌چه امروز به عنوان بحران دیده می‌شود، شاید در سال‌های آینده به فرصتی برای ایجاد زنجیره‌ای انعطاف‌پذیرتر، منطقه‌محورتر و فناوریانه‌تر تبدیل شود. اما این مسیر، به‌ویژه برای قطعه‌سازان کوچک و متوسط، آسان نخواهد بود. بدون حمایت‌های مالی، سیاست‌های تجاری پایدار و برنامه‌های توسعه مهارت، بسیاری از آن‌ها ممکن است از رقابت جهانی کنار بروند؛ اتفاقی که می‌تواند برای همیشه معادلات قدرت در بازار خودروهای سنگین را تغییر دهد.

ریلی است که به مراتب گران‌تر بوده و فشار بیشتری به زنجیره تامین وارد می‌کند.

بحران مواد اولیه و منابع کمیاب تامین مواد اولیه نیز به چالشی اساسی تبدیل شده است. محدودیت‌های صادراتی چین بر خاک‌های کمیاب که برای تولید موتورهای الکتریکی و سامانه‌های پیشرفته ضروری هستند، تامین‌کنندگان را مجبور به جست‌وجوی منابع جایگزین کرده است. در اروپا نیز کمبود قراضه آلومینیوم به دلیل تغییر سیاست‌های صادراتی، ظرفیت تولید برخی قطعه‌سازان را کاهش داده و هزینه‌ها را افزایش داده است. این مشکل زمانی جدی‌تر می‌شود که بدانیم بسیاری از قطعه‌سازان کوچک برای خرید مواد اولیه به قراردادهای کوتاه‌مدت و نقدینگی محدود متکی هستند و افزایش ناگهانی قیمت‌ها می‌تواند آن‌ها را به سرعت از چرخه رقابت خارج کند.

جابه‌جایی قدرت در بازار جهانی قطعه‌سازی هم‌زمان، بازار جهانی تامین قطعات شاهد تغییر قدرت است. بر سرهای موسسات مشاوره صنعتی نشان می‌دهد سهم بازار تامین‌کنندگان آلمانی، با وجود سابقه و کیفیت بالا، از ۲۷ درصد در سال ۲۰۲۰ به ۲۵ درصد در سال ۲۰۲۴ کاهش یافته است. در همین مدت، سهم چین تقریباً دو برابر شده و به ۱۰ درصد رسیده است.

این رشد ناشی از سرمایه‌گذاری گسترده چین در فناوری‌های نوین، به‌ویژه باتری، نرم‌افزار و قطعات الکترونیکی است؛ حوزه‌هایی که در نسل جدید خودروهای سنگین اهمیت زیادی دارند. حمایت‌های دولتی، زیرساخت صنعتی گسترده و انعطاف‌پذیری در مقیاس تولید، مزیتی ایجاد کرده که رقبا به سختی قادر به رقابت با آن هستند.

کمبود نیروی انسانی متخصص نیروی انسانی، دیگر حلقه آسیب‌پذیر این زنجیره است. در آلمان، تعداد کارکنان بخش خودروسازی طی یک سال بیش از ۳۶ هزار نفر کاهش یافته است. این کاهش، علاوه بر تأثیر مستقیم بر ظرفیت تولید، نشانه‌ای از مهاجرت نیروهای متخصص به صنایع دیگر است که آینده صنعت را تهدید می‌کند.

در سطح جهانی نیز کمبود رانندگان، کارگران انبار و نیروهای لجستیک همچنان یکی از عوامل اصلی اختلال در زنجیره تامین باقی مانده است.

تحول فناوریانه در جبهه سخت‌افزار تحول در بخش سخت‌افزار خودرویی نیز به فشار بر قطعه‌سازان افزوده است. گسترش حسگرهای هوشمند، سامانه‌های خودران و ماژول‌های ارتباطی پیشرفته باعث شده تولیدکنندگان کوچک

بازار جهانی خودروهای

سنگین، از کامیون‌های بزرگ جاده‌ای گرفته تا اتوبوس‌ها و ماشین‌آلات حمل‌ونقل بار، در سال ۲۰۲۵ روزه‌های آرامی را تجربه نمی‌کند. تازه‌ترین

پیش‌بینی‌های موسسات معتبر مانند S&P Global Mobility نشان می‌دهد میزان فروش این بخش از صنعت، پس از رشد نسبی سال‌های اخیر، دوباره رو به کاهش گذاشته است. برآوردها حاکی است که فروش جهانی کامیون‌های سنگین حدود ۲ درصد و کل بازار وسایل نقلیه بالای ۶ تن بیش از یک درصد کاهش خواهد یافت. اروپا که همواره یکی از قطب‌های اصلی تولید و مصرف این محصولات بوده، نیز از این روند کاهشی بی‌نصیب نمانده است. در کشورهای غرب اروپا، ثبت سفارش‌های جدید برای کامیون و اتوبوس‌های سنگین نسبت به سال گذشته بیش از ۴ درصد کاهش یافته و کارشناسان علت اصلی را در رکود نسبی اقتصاد، کاهش تقاضای حمل‌ونقل جاده‌ای و فشار مقررات زیست‌محیطی می‌دانند.

فشار بی‌سابقه بر قطعه‌سازان کوچک و متوسط این کاهش تقاضا، تنها بخشی از ماجراست. بخش مهم‌تر ماجرا در قلب زنجیره‌ای نهفته است که این صنعت بر آن استوار است: قطعه‌سازان. افت فروش تنها نشانه‌ای از یک تغییر بزرگ‌تر در ساختار و موقعیت تامین‌کنندگان است. قطعه‌سازان کوچک و متوسط که ستون فقرات این زنجیره محسوب می‌شوند، امروز با فشارهایی روبه‌رو هستند که نه فقط ناشی از نوسانات بازار، بلکه نتیجه مستقیم تحولات ژئوپلیتیک، جنگ‌های تجاری و تغییر مسیر جریان کالا در جهان است.

جنگ‌های تجاری و تعرفه‌های سنگین بازگشت سیاست‌های تجاری سختگیرانه در آمریکا و اعمال تعرفه‌های سنگین بر واردات خودرو و قطعات از چین و برخی کشورهای دیگر، نمونه بارز این فشارهاست. گزارش‌ها نشان می‌دهد هزینه تعرفه‌های ماهانه بر برخی تامین‌کنندگان آمریکایی از کمتر از یک میلیون دلار به بیش از هفت میلیون دلار جهش کرده است. این تغییر ناگهانی، معادلات مالی و سودآوری آن‌ها را به هم ریخته و حتی برخی را در آستانه تعطیلی قرار داده است.

از سوی دیگر، بحران‌های امنیتی در مسیرهای کلیدی حمل‌ونقل جهانی، مانند دریای سرخ و کانال سوئز، هزینه بیمه را افزایش داده، زمان تحویل را طولانی‌تر کرده و در مواردی باعث تغییر اجباری مسیرها شده است. این تغییر مسیرها معمولاً به معنی روی آوردن به حمل‌ونقل هوایی یا



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

توسط پلیس اعمال قانون شدند.» سردار موسوی پور ادامه داد: «عبور از چراغ قرمز نیز یکی دیگر از تخلفات پر تکرار محسوب می‌شود که در همین بازه زمانی، حدود چهار هزار راننده تهرانی به دلیل ارتکاب این تخلف جریمه شده‌اند.» وی همچنین به سایر تخلفات حادثه‌ساز اشاره کرد و گفت: «در همین مدت، حدود ۳ هزار خودرو به علت حرکت با دنده عقب در بزرگراه‌ها، نزدیک به ۱۷ هزار وسیله نقلیه به دلیل ورود به مسیرهای ممنوع، بیش از ۲ هزار خودرو به خاطر حرکت مارپیچ، حدود یک هزار مورد به علت تجاوز به چپ و نزدیک به پنج هزار خودرو نیز به دلیل دور زدن در محل ممنوعه اعمال قانون شدند.»

ایرنا: رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ با اشاره به این که در ۱۳ روز گذشته از مرداد امسال بیش از ۵۱ هزار فقره تخلف حادثه‌ساز در سطح پایتخت ثبت شده است، گفت: «از این تعداد، حدود ۱۸ هزار تخلف مربوط به سرعت غیرمجاز بوده است.» سردار سید ابوالفضل موسوی پور در این خصوص افزود: «سرعت غیرمجاز یکی از مهم‌ترین تخلفات حادثه‌ساز است که نه تنها موجب افزایش شدت تصادفات می‌شود، بلکه فرصت واکنش مناسب را از راننده سلب می‌کند.» وی در خصوص آمار برخورد با تخلفات حادثه‌ساز اظهار کرد: «در بازه زمانی مذکور نزدیک به یک هزار خودرو نیز به دلیل سبقت غیرمجاز



سرعت غیر مجاز صدر نشین تخلفات رانندگی در تهران



معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد:

تردد تاکسی‌های اینترنتی در مسیرهای برون شهری مجاز نیست



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«سال ۱۳۹۶ رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وقت، از اقدام قضایی علیه یکی از پلتفرم‌های اینترنتی جابه‌جایی مسافر به دلیل ورود به حمل و نقل برون شهری خبر داده و گفته بود این شرکت، پیشنهاد حمل و نقل برون شهری را از اپلیکیشن خودش حذف می‌کند. از آن سال تا امروز، بحث جابه‌جایی مسافر بین شهرهای مختلف کشور توسط شرکت‌های اینترنتی جابه‌جایی مسافر، بارها بالا گرفته و مخالفت‌هایی با آن ابراز شده است؛ اما گویا همچنان این روند ادامه دارد. در این میان یک عضو کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران هم با اشاره به چالش‌های موجود در سامانه‌های تاکسی اینترنتی، بر ضرورت نظارت و سیاست‌گذاری ملی تاکید کرد و خواستار مدیریت یکپارچه ملی برای این پلتفرم‌ها شد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

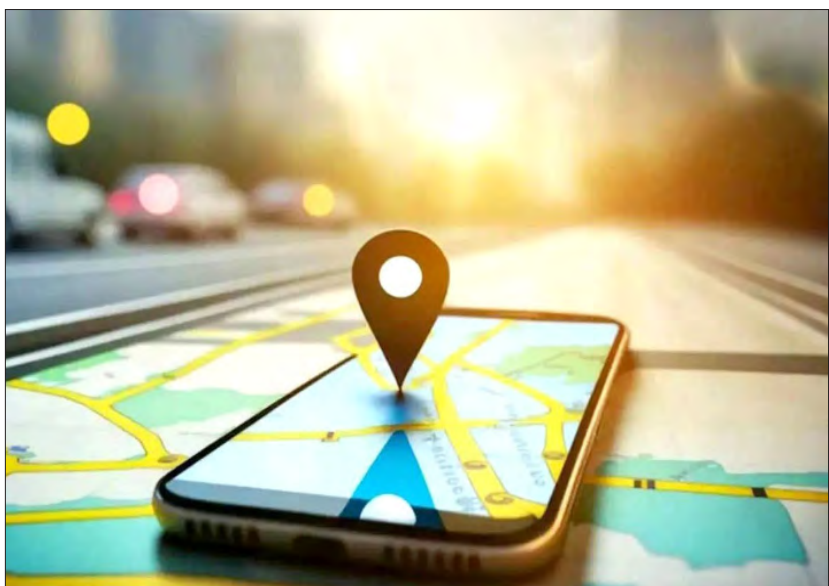
فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در حمل و نقل برون شهری نیاز به قانون دارد

چند روز قبل، معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «تاکسی‌های اینترنتی به دلیل عدم برخورداری از تاییدیه‌های لازم، مجاز به تردد در مسیرهای برون شهری نیستند.» رضا اکبری، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل

جاده‌ای در پاسخ به سؤالی در خصوص فعالیت تاکسی‌های اینترنتی برون شهری اظهار داشت: «فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در بخش حمل و نقل برون شهری، نیاز به قانون دارد. در حال حاضر جابه‌جایی مسافران بین شهری با استفاده از این پلتفرم‌ها خلاف قوانین موجود است؛ زیرا زیرساخت‌های لازم برای این کار فراهم نیست.» وی به مشکلات ایجادشده از سوی تاکسی‌های اینترنتی اشاره کرد و گفت: «جلسات متعددی درباره این موضوع برگزار شده که در آن‌ها، خود مدیران عامل این شرکت‌ها نیز حضور داشته‌اند. آن‌ها به صراحت اعلام کرده‌اند که ما به عنوان حمل و نقل بین شهری ادعایی نداریم و این کار را غیرمجاز می‌دانیم.» اکبری اظهار کرد: «دلایل متعددی وجود دارد که فعالیت این پلتفرم‌ها در حوزه جابه‌جایی مسافران برون شهری از نظر قانونی ممنوع است. برای مثال، لازم است رانندگانی که در این زمینه فعالیت می‌کنند، آموزش دیده و حرفه‌ای باشند؛ ساعات کاری آن‌ها ثبت شود، ناوگان از نظر سلامت و امنیت معاینه‌فنی داشته باشند و تحت پوشش شرکتی باشند که پاسخگوی حمل و نقل است.» وی ادامه داد: «این‌ها از جمله مسائلی است که خود صاحبان شرکت‌های تاکسی‌های اینترنتی نیز به آن‌ها اذعان دارند. آن‌ها اعلام کردند در نرم‌افزارهای خود شرایطی را ایجاد می‌کنند که کاربر نتواند مبدأ و مقصدی بین دو استان انتخاب کند؛ به طوری که افراد نتوانند از تهران به اصفهان درخواست تاکسی کنند.» وی در پایان گفت: «این مسائل به وضوح نشان‌دهنده تخلفات موجود در این حوزه است که این امر نیاز به ساماندهی و قانون گذاری دارد.»

نظر پلیس راهور چیست؟

چند سال پیش هم پلیس جابه‌جایی مسافر در جاده‌های بین شهری توسط تاکسی‌های اینترنتی را ممنوع اعلام کرد. اواخر سال ۱۴۰۱ در نامه‌ای که از سوی فراخ‌خطاب به روسای پلیس راه استان‌های کشور نوشته شد، تاکید شد که فعالیت ناوگان شخصی به ویژه سواری‌های مسافربر پلاک شخصی و همچنین حمل مسافر تحت نظارت



شرکت‌های خصوصی و اینترنتی با عناوین مختلف، در حوزه حمل و نقل برون شهری خارج از ضوابط بوده و ممنوع است. دلیل این دستور، تضییع حقوق رانندگان حمل و نقل عمومی فعال در حوزه مسافری و افزایش تصادفات ناوگان عنوان شده بود. از همین رو در این نامه خواسته شده بود تا پلیس راه‌های استان، مانع جابه‌جایی مسافر از سوی تاکسی‌های اینترنتی در جاده‌های کشور شوند. طبق این

نامه، فعالیت به عنوان راننده در جاده‌های کشور نیازمند طی مراحل قانونی و دریافت مدارک و مجوزهای لازم از قبیل پروانه فعالیت شرکت ارائه‌کننده خدمات، کارت سلامت راننده، کارت هوشمند رانندگی، کارت هوشمند ناوگان، دفترچه ثبت ساعت و گواهی معاینه‌فنی است؛ اما تاکسی‌های اینترنتی و رانندگان با پلاک شخصی هیچ کدام از این مجوزها را ندارند.

تهدیدی جدی علیه بنیان‌های حمل و نقل عمومی کشور؟ چندی پیش، انجمن صنفی رانندگان و مالکان ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری جاده‌ای نیز با انتشار بیانیه‌ای اعلام کرد که برخی شرکت‌های تاکسی اینترنتی درون شهری که ماهیت و مجوز فعالیت‌شان محدود به حمل و نقل درون شهری است، در صدد دریافت مجوز از مجلس برای ورود رسمی و ساختار شکنانه به حوزه حمل و نقل جاده‌ای بین شهری هستند. در این بیانیه با تاکید بر این که اقدام مذکور نه تنها غیرقانونی بلکه تهدیدی جدی علیه بنیان‌های حمل و نقل عمومی کشور است، آمده است: «سوال اساسی این است که تکلیف مسافرانی که سفرشان در ساعات شب انجام می‌شود و نیاز به دریافت خدمات ایمن، مطمئن و پاسخگو دارند چه می‌شود؟ آیا پلتفرم‌هایی که هیچ گونه الزامی به بیمه مسافری، نظارت فنی، گواهی ایمنی خودرو، سیستم‌های پشتیبانی، راننده آموزش دیده و پاسخگویی در قبال سوانح ندارند، صلاحیت جابه‌جایی شبانه مسافر را دارند؟» در ادامه این بیانیه آمده است: «ما به عنوان نمایندگان صنف، اعلام می‌کنیم که ورود بی‌قاعده پلتفرم‌ها به حمل و نقل بین شهری، تخریب بازار و تضعیف ایمنی سفرهاست. لازم است دولت به جای تسهیل این امر برای پلتفرم‌ها، به فکر نوسازی ناوگان، حمایت معیشتی از رانندگان و اصلاح ساختار توزیع کرایه‌ها باشد.» لازم به ذکر است که چندی پیش نیز دادستانی ورود تاکسی‌های اینترنتی به شعاع ۸۰۰ متری فرودگاه امام خمینی (ه) را ممنوع کرده بود.



فونیکس



2.0 Lit TGDI - AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۳۴۶۵۱

www.foton.com
© fotonix official



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: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

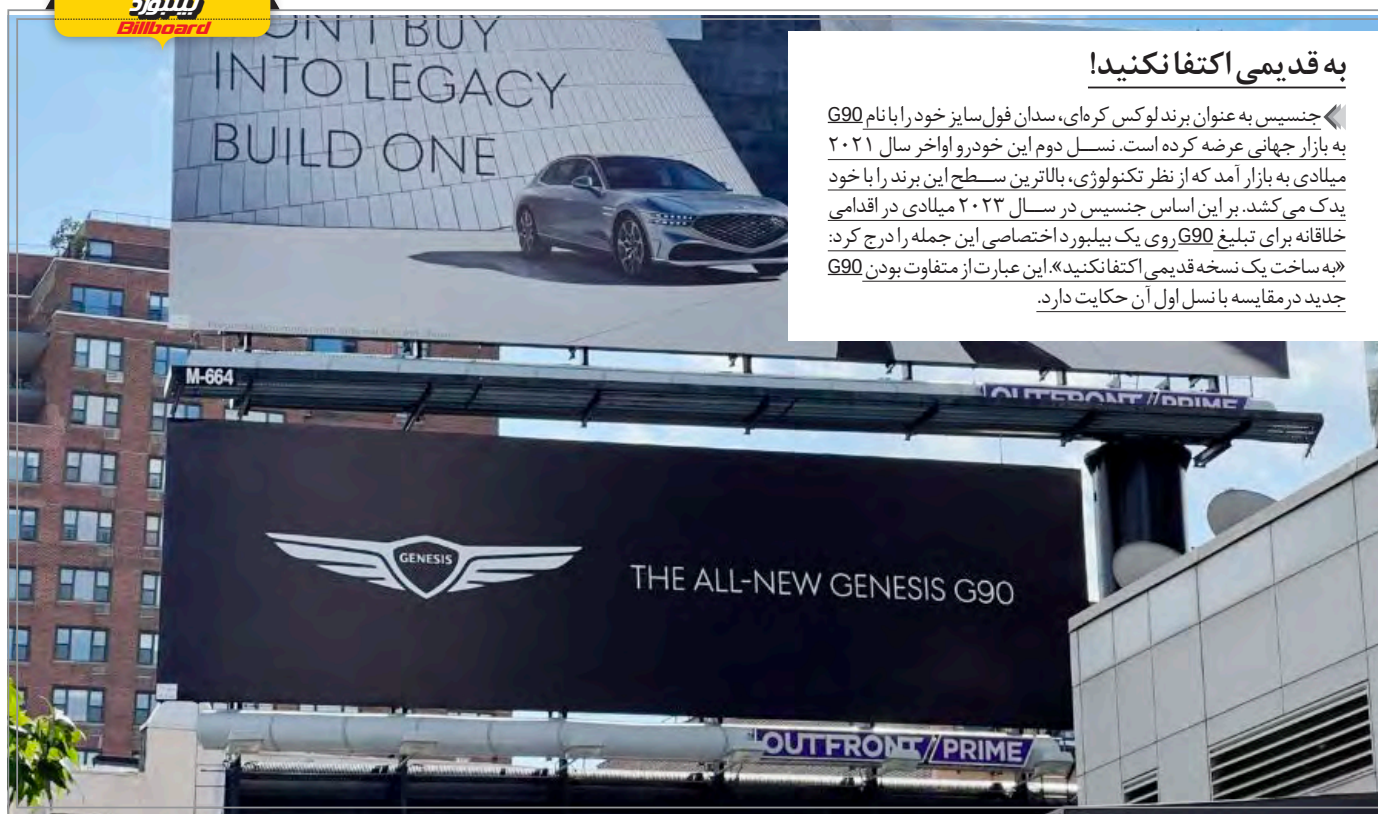
نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد

Billboard



به قدیمی اکتفا نکنید!

جنسیس به عنوان برند لوکس کره‌ای، سدان فول سایز خود را با نام G90 به بازار جهانی عرضه کرده است. نسل دوم این خودرو اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی به بازار آمد که از نظر تکنولوژی، بالاترین سطح این برند را با خود یدک می‌کشد. بر این اساس جنسیس در سال ۲۰۲۳ میلادی در اقدامی خلاقانه برای تبلیغ G90 روی یک بیلپورد اختصاصی این جمله را درج کرد: «به ساخت یک نسخه قدیمی اکتفا نکنید». این عبارت از متفاوت بودن G90 جدید در مقایسه با نسل اول آن حکایت دارد.

ضرورت اصلاح سیاست قیمت گذاری خودرو

در سال‌های اخیر صنعت خودرو با چالش‌های متعددی مواجه بوده که یکی از مهم‌ترین آن‌ها تداوم سیاست قیمت گذاری دستوری است. این سیاست به تدریج به یکی از عوامل اصلی زیان‌دهی شرکت‌های خودروساز تبدیل شده است. اختلاف فاحش میان نرخ تمام شده تولید خودرو و قیمتی که به صورت دستوری تعیین می‌شود، سبب شده است خودروسازان بخش قابل توجهی از منابع مالی خود را از دست بدهند و به مرور با زیان انباشته سنگینی روبه‌رو شوند.

ادامه این وضعیت نه تنها توان مالی شرکت‌ها را در سرمایه‌گذاری برای ارتقای فناوری و کیفیت محصولات تا حد زیادی کاهش می‌دهد، بلکه سبب عقب‌ماندگی در رقابت با خودروسازان خارجی نیز می‌شود. در چنین شرایطی، عملاً امکان توسعه و نوآوری در محصولات به حداقل خواهد رسید.

از سوی دیگر، فاصله قابل توجه بین نرخ کارخانه و قیمت بازار خودرو، به نوعی مشوق فعالیت‌های دلالی و سوداگرانه در بازار شده است. تقاضای کاذب ناشی از این اختلاف قیمت، بازار خودرو را با بی‌ثباتی مواجه کرده و مصرف‌کنندگان واقعی را از دسترسی آسان و عادلانه به خودرو باز داشته است.

بر این اساس حل و فصل موضوع قیمت گذاری دستوری از جمله اولویت‌های مهم سیاست‌گذاری در حوزه تولید و بازار خودرو به‌شمار می‌رود.

در واقع ادامه وضعیت فعلی نه تنها صنعت خودرو، بلکه زنجیره تامین وابسته به آن را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. حال باید دید در نهایت آیا سیاست قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو اصلاح خواهد شد یا این که وضعیت فعلی همچنان تداوم خواهد داشت؟

حرف آخر

Last Word



رامین بیات

روزنامه‌نگار



قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در بازار ارزش گذاری شد



کی‌ام‌سی T8
بدون تغییر در بازار ۲ میلیارد و ۹۳ میلیون تومان ارزش دارد



ام‌وی‌ام X55 پرو
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۷۵۹ میلیون تومان ارزش دارد



تارا اتوماتیک V4
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۱۵۷ میلیون تومان ارزش دارد



شاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۲۲۲ میلیون تومان ارزش دارد

XTRIM

BORN FOR MORE



TXL | بالذت برانید