



یک کارشناس صنعت خودرو
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:
راه نجات صنعت خودرو،
پایان مداخله مستقیم دولت است

صفحه ۳



کنفرانس استراتژی
صنعت خودرو ایران
در سایه جنگ؛ نجات
یا نابودی؟

صفحه ۴

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

وام و تنفس مالی، تنها ناجی خطوط تولید قطعه‌سازان

تغییر سیاست قیمت‌گذاری خودرو همراه با ضرورت ارائه تسهیلات بانکی و ارزی، توان بازسازی خطوط و بازگشت به ظرفیت تولید رقابتی را فراهم خواهد کرد. همچنین...

صفحه ۱۴

در سایه رشد ۷۲ درصدی در آمد در چهارماهه
نخست سال جاری رقم خورد:

صادرات محصولات
«پژد تایر» به سه قاره
آسیا، اروپا و آفریقا

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

«کارت طلایی» زیر ذره‌بین؛
بیمه‌ای پنهان یا خدمات
ویژه خودروسازان؟

صفحه ۲

احیای دوگانه‌سوزها در دستور کار قرار می‌گیرد

صرفه‌جویی ۳۳۰ میلیون
لیتر بنزین با دوگانه‌سوز
شدن ۵۵ هزار خودرو

صفحه ۱۵

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



«دنیای خودرو» از بیست‌وپنجمین نمایشگاه خودرو مشهد گزارش می‌دهد:

۲۰ شرکت خودرویی در میدان قدرت‌نمایی محصولات جدید

صفحات ۸ و ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

رونمایی از جدیدترین محصول
صنایع خودروسازی ایلیا



صنایع خودروسازی ایلیا

بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد
زمان: سه شنبه ۴ شهریور ۱۴۰۴ - ساعت ۱۷
مکان: سالن مفاخر - غرفه A4



روند رو به رشد، آکورا مدل ۲۰۲۶ اینتگرا را با طراحی به روز، کابین بهبود یافته و فهرستی چشمگیر از تجهیزات استاندارد معرفی کرده است. آکورا اینتگرا ۲۰۲۶ که از ماه آینده در نمایندگی‌ها عرضه می‌شود، در نگاه اول با نسخه قبلی یکسان به نظر می‌رسد؛ زیرا این یک فیس لیفت کامل نیست. به روزرسانی‌های مدل ۲۰۲۶ شامل ارائه سه رنگ جدید نقره‌ای متالیک، خاکستری مرواریدی و آبی مرواریدی می‌شود. مدل‌هایی که به رنگ آبی مرواریدی یا قرمز مرواریدی باشند، به جلو پنجره هم‌رنگ بدنه مجهز شده‌اند که به صورت آپشن برای رنگ‌های سفید مرواریدی یا خاکستری مرواریدی نیز قابل سفارش است.

آکورا اینتگرا ۲۰۲۶ با رنگ‌های جدید، نمایشگر بزرگ‌تر و تجهیزات استاندارد بیشتر معرفی شده؛ اما تغییری در قدرت پیشنهاد نداشته است. آکورا سرانجام دست از صرفه‌جویی‌های جزئی برداشت و اینتگرا را به تجهیزات استاندارد مجهز کرد که از ابتدا باید می‌داشت. آکورا اینتگرا که در سال ۲۰۲۲ در قالب یک سدان لیفت‌بک بر پایه هوندا سیویک به بازار بازگشت، مورد استقبال مشتریان قرار گرفت و آمریکایی‌ها در سال گذشته ۲۴ هزار و ۲۹۸ دستگاه از آن خریدند. اینتگرا با این فروش به‌راحتی از مدل قبلی خود یعنی ILX پیشی گرفت که در سال ۲۰۱۹ تنها ۱۴ هزار و ۶۸۵ دستگاه فروش داشت. برای حفظ این



ظاهر به روزتر برای آکورا «اینتگرا»



امید محمدی
عضو شورای سردبیری



صنعت خودروسازی ایران همچون هر سامانه صنعتی پیچیده، بر شانه‌های زنجیره‌ای از تامین‌کنندگان و قطعه‌سازان کوچک و بزرگ ایستاده است. این زنجیره، همان سستون فقرات تولید خودرو است؛ سستونی که در ماه‌های اخیر زیر فشارهای

بی‌سابقه ناشی از سیاست‌های پولی، ارزی و رکود نقدینگی، خمیده شده و نشانه‌هایی از فرسایش و توقف را آشکار کرده است. بزرگ‌ترین چالش امروز قطعه‌سازان، به‌گفته فعالان صنعتی، نه صرفاً قیمت‌گذاری یا بازار فروش، بلکه «دسترسی به منابع مالی و ارزی مطمئن» است. روند تخصیص ارز نیمایی یا مبادله‌ای که به تامین مواد اولیه وارداتی اختصاص دارد، با چنان کندی و بی‌ثباتی همراه شده که برخی تولیدکنندگان ماه‌ها برای دریافت ارز در صف می‌مانند. این تأخیر تنها یک اثر ساده ندارد؛ از توقف خط تولید گرفته تا افزایش هزینه‌های انبارداری و جریمه تأخیر در پرداخت به تامین‌کنندگان خارجی، همه بخشی از پیامدهای این گره ارزی است. از سوی دیگر، کمبود نقدینگی در میان قطعه‌سازان، پدیده‌ای ساختاری و انباشته شده است. قرار دادهای بلندمدت خودروسازان یا قطعه‌سازان معمولاً با تأخیرهای چندماهه در پرداخت همراه است. این تأخیر زمانی بحرانی‌تر می‌شود که تورم فزاینده، ارزش واقعی دریافتی را کاهش می‌دهد. نتیجه روشن است: بنگاه تولیدی که باید با هزینه امروز مواد اولیه تهیه کند، بهای محصول خود را با نرخ چند ماه قبل در یافت می‌کند؛ شکافی که به معنای زیان عملیاتی و کاهش توان بازگشت به چرخه تولید است. هر دو عامل - کمبود ارز و کاهش دسترسی به نقدینگی - همچون دو تیغه قیچی، حیات زنجیره تامین را تهدید می‌کند. در چنین شرایطی،

پیش‌بینی‌پذیری به یکی از کمیاب‌ترین عناصر فضای کسب‌وکار تبدیل شده است. قطعه‌ساز نمی‌تواند برنامه‌ریزی بلندمدت برای تامین مواد اولیه، سرمایه‌گذاری در تکنولوژی یا حتی حفظ نیروی انسانی متخصص داشته باشد. تعدیل نیرو، کوچک‌سازی خطوط و خروج از بازار، نه به‌عنوان انتخاب که به‌عنوان اجبار در برابر او قرار می‌گیرد. تبعات این بحران محدود به دیوار کارخانه‌ها نمی‌ماند. هر اختلال در زنجیره تامین، دیر یا زود به توقف یا کاهش تولید خودروساز می‌انجامد و این یعنی تشدید کمبود در بازار، جهش قیمت‌ها و باز شدن دوباره پای واسطه‌گری به فروش محصولات. به بیان دیگر، بحران قطعه‌سازی با یک وقفه زمانی کوتاه، به بحران بازار خودرو تبدیل می‌شود. آن چه شرایط را بغرنج‌تر می‌کند، نبود سیاست یکپارچه و هماهنگ میان دستگاه‌های تصمیم‌گیر در حوزه صنعت، بانک مرکزی و وزارت اقتصاد است. تخصیص ارز به صنایع مادر همچون خودروسازی، گاه تابع تصمیمات کوتاه‌مدت ارزی یا اولویت‌بندی‌های مقطعی می‌شود و این بی‌ثباتی، اعتماد فعالان صنعتی را کاهش داده و منجر به فرسودگی آن می‌شود. راهکار کوتاه‌مدت، شفاف‌سازی و تسهیل فرآیند تخصیص ارز، همراه با ایجاد سازوکارهای تامین مالی فوری برای قطعه‌سازان است. استفاده از خطوط اعتباری بانکی با ضمانت دولتی، تسویه بدهی‌های معوق خودروسازان به تامین‌کنندگان و حذف بوروکراسی‌های زائد ارزی، می‌تواند بخشی از گره موجود را باز کند. در افق بلندمدت اما، مسیر توسعه صنایع قطعه‌سازی بدون اصلاح ساختار قیمت‌گذاری، تنوع‌بخشی به منابع تامین مواد اولیه و تقویت سرمایه‌گذاری داخلی، قابل تصور نیست. صنعت خودرو ایران پیش‌تر نیز بحران‌های مشابه را پشت سر گذاشته، اما این چه امروز خطرناک‌تر است، هم‌افزایی رکود نقدینگی و اختلال ارزی در شرایطی است که بازار داخلی پر تقاضا و رقیب خارجی پر قدرت هم‌زمان در برابر آن صف کشیده‌اند. این لحظه، لحظه تصمیم‌گیری‌های قاطع و فوری است؛ نه برای نجات یک صنعت، که برای حفظ یکی از ستون‌های اشتغال و تولید ملی.

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

«کارت طلایی» زیر ذره‌بین؛ بیمه‌ای پنهان یا خدمات ویژه خودروسازان؟

شود، به‌جای پرداخت خسارت نقدی، خدمات حمل، تعمیر یا حتی جایگزینی خودرو ارائه می‌شود. همین موضوع باعث می‌شود کارت طلایی در ذهن برخی افراد جایگزین بیمه بدنه تلقی شود؛ در حالی که چنین برداشتی دقیق نیست. او با تأکید بر تفاوت هزینه‌ها افزود: «هزینه خرید کارت طلایی معمولاً بیشتر از بیمه بدنه است و برای تهیه آن اغلب باید به‌نمایندگی مراجعه کرد. در مقابل، بیمه بدنه نه تنها ارزان‌تر است، بلکه امکان خرید آنلاین و استفاده از تخفیف‌های گوناگون را نیز دارد. همچنین امتیازات بیمه بدنه مانند تخفیف عدم خسارت قابل انتقال به خریدار بعدی خودرو است؛ اما کارت طلایی چنین قابلیتی ندارد.» وی به هشدارهای اخیر بیمه مرکزی نیز اشاره کرد و گفت: «بیمه مرکزی رسماً اعلام کرده است که کارت طلایی به هیچ عنوان بیمه محسوب نمی‌شود و هر گونه تبلیغ در این زمینه با استفاده از نام بیمه مرکزی، مصداق تخلف و کلاهبرداری است. متأسفانه برخی سودجویان با تبلیغات گمراه‌کننده، مشتریان را فریب می‌دهند. بنابراین مردم باید حتماً کارت طلایی را از مراجع معتبر و نمایندگی‌های رسمی تهیه کنند.» به اعتقاد این کارشناس، انتخاب بین بیمه بدنه و کارت طلایی به نیاز و شرایط مالی مالکان خودرو بستگی دارد. او گفت: «اگر اولویت خریدار، خدمات حضوری سریع و مطمئن است، کارت طلایی می‌تواند گزینه‌ای ارزشمند باشد. اما اگر مالک خودرو به دنبال جبران مالی مستقیم با هزینه کمتر است، بیمه بدنه انتخاب به‌صرفه‌تر و کاربردی‌تری خواهد بود. در نهایت، آگاهی خریداران و شناخت تفاوت‌های می‌تواند از بروز نارضایتی و سوءتفاهم جلوگیری کند.» فیض‌الهی در پایان گفت: «کارت طلایی و بیمه بدنه، هر دو با هدف ایجاد آرامش خاطر برای رانندگان طراحی شده‌اند، اما ماهیت و کارکرد آن‌ها یکسان نیست. مشتریان پیش از خرید، نیازهای خود را به‌دقت بررسی کرده و بر اساس شرایط خودرو و توان مالی، بهترین تصمیم را بگیرند.»

در سال‌های اخیر موضوع «کارت طلایی خودرو» بیش از گذشته در میان



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

خریداران و مالکان خودرو مطرح شده است. بسیاری از مشتریان در زمان خرید خودروهای صفر کیلومتر، با پیشنهاد خرید این کارت مواجه و در ذهنشان این پرسش مطرح شده که آیا کارت طلایی جایگزین بیمه بدنه است یا صرفاً یک سرویس خدماتی جانبی محسوب می‌شود؟ همچنین اختلاف قیمت و تفاوت در شیوه ارائه خدمات باعث شده بازار کارت طلایی همواره محل بحث و بعضاً ابهام باشد. ناصر فیض‌الهی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «کارت طلایی، با وجود برخی مزایا، تفاوت بنیادین با بیمه بدنه دارد و مشتریان باید با آگاهی کامل میان این دو انتخاب کنند.» وی درباره ماهیت کارت طلایی توضیح داد: «کارت طلایی در حقیقت یک سرویس خدمات پس از فروش گسترده است که از سوی شرکت‌های خودروساز ارائه می‌شود. این کارت خدمات متنوعی از جمله امداد سیار، تعمیر در محل، حمل رایگان خودرو، پوشش سرعت جزئی و تصادف، سرویس‌های دوره‌ای و حتی در موارد خاص تعویض خودرو را شامل می‌شود. این خدمات بسته به سطح کارت که با نام‌های یک ستاره، دو ستاره و بالاتر عرضه می‌شوند، گسترده‌تر یا محدودتر خواهند بود.» این کارشناس به مقایسه کارت طلایی با بیمه بدنه پرداخت و گفت: «بیمه بدنه به‌طور مستقیم خسارت مالی وارد شده به خودرو را جبران می‌کند و دامنه وسیعی از خودروها را در بر می‌گیرد. اما کارت طلایی بیش از آن که یک بیمه باشد، به‌عنوان یک بچگی از خدمات عملیاتی طراحی شده است. برای مثال اگر خودرویی دچار خرابی یا حادثه



فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix_official



درخشش «اپتیک» در بازار کراس‌های برقی



کادیلک اپتیک ۲۰۲۵ با ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت، برد ۴۸۵ کیلومتری و طراحی جذاب، رقیبی قدرتمند در کلاس شاسی‌بلندهای لوکس جمع‌وجور الکتریکی است. کادیلک به‌دلالی تصمیم گرفته برای خودروهای الکتریکی خود از نام‌هایی با پسوند ایک استفاده کند و اپتیک کوچک‌ترین عضو این خانواده است. بررسی را با ظاهر خودرو آغاز می‌کنیم که متناسب و بدون پیچیدگی‌های غیرضروری طراحی شده است. در مقایسه با رقبای این کلاس، کاپوت اپتیک کمی کوتاه‌تر، شیشه جلو با زاویه تندتر و شیشه عقب کمی خوابیده‌تر است. نتیجه، خودرویی با طول کلی ۴،۸۲۱ میلی‌متر و فاصله محوری ۲،۹۵۴

میلی‌متر است. این فاصله محوری طولانی نه تنها به اپتیک ظاهری شیک می‌بخشد، بلکه امکان نصب باتری ۸۵ کیلووات-ساعت را هم فراهم کرده که بزرگ‌ترین باتری در کلاس خود است. این باتری برد تخمینی ۴۸۵ کیلومتر را ارائه می‌دهد که به‌طور قابل توجهی بیشتر از مرسدس EQB ۳۲۵ کیلومتر، آئودی Q4 e-tron ۴۱۵ کیلومتر و جنسیس GV60 ۴۲۵ کیلومتر است. اپتیک به دو موتور الکتریکی در محورهای جلو و عقب مجهز است. موتور جلویی همیشه فعال است؛ در حالی که موتور عقب یک موتور القایی است که در مواقع نیاز مثل هنگام شتاب‌گیری وارد عمل می‌شود.

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

راه نجات صنعت خودرو، پایان مداخله مستقیم دولت است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو به‌عنوان یکی از صنایع راهبردی و کلیدی کشور، در طول دهه‌های اخیر همواره با فراز و نشیب‌های متعددی روبه‌رو بوده است. از یک سو تحریم‌های بین‌المللی و محدودیت‌های اقتصادی فشار سنگینی بر دوش خودروسازان نهاده و از سوی دیگر، سیاست‌های داخلی از جمله قیمت‌گذاری دستوری، مدیریت ناکارآمد، انحصار و نبود رقابت سالم، مانع رشد این صنعت شده است. کارشناسان بر این باورند که مداخله مستقیم دولت در تمامی سطوح صنعت خودرو، از مدیریت تا قیمت‌گذاری، نه تنها گرهی از مشکلات نگشوده بلکه به تضعیف رقابت، کاهش کیفیت و بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان منجر شده است. در مقابل، الگوهایی مانند صنعت خودرو چین نشان می‌دهد که خروج دولت از مداخله مستقیم و جایگزینی آن با نهادهای ناظر مستقل، شفافیت مالی و ایجاد بستر قانونی برای حمایت از مصرف‌کننده، مسیر اصلاحات واقعی را هموارتر کرده است. بر این اساس رضا برنابادی، کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید می‌کند که آینده صنعت خودرو در گرو اصلاحات داخلی عمیق و تعاملات هدفمند بین‌المللی است. او معتقد است: «خصوصی‌سازی اگر به‌درستی اجرا نشود، به جای شکستن انحصار، آن را تشدید خواهد کرد.» از نگاه او، سه جایگزین برای مداخله مستقیم دولت شامل «نظارت نهادهای مستقل»، «الزام خودروسازان به شفافیت مالی و مدیریتی» و «ایجاد بستر قانونی برای حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان» است.

آیا مشکل اصلی صنعت خودرو در کشور به نبود تعاملات بین خودروسازان محدود می‌شود یا ساختارهای مدیریتی و سیاست‌گذاری نیز به همان اندازه مقصر هستند؟

مشکل صنعت خودرو صرفاً ناشی از تحریم‌ها و نبود تعاملات نیست، بلکه بخش قابل توجهی از ناکارآمدی‌ها به ساختارهای مدیریتی داخلی بازمی‌گردد. سیاست‌هایی مانند قیمت‌گذاری دستوری و دخالت‌های گسترده دولت، امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از خودروسازان گرفته و آن‌ها را به سیاست‌های کوتاه‌مدت وابسته کرده است. در چنین شرایطی، حتی اگر تعاملات در سطح جهانی برقرار شود، مدیریتی که توانایی انطباق با نیاز بازار و فناوری روز را ندارد، نمی‌تواند صنعت خودرو را به سطح رقابتی برساند. به‌عنوان نمونه، بسیاری از خودروسازان ایرانی طی سال‌های اخیر نتوانسته‌اند فناوری‌های نوین و نوآوری‌های مورد نیاز برای رقابت با شرکت‌های جهانی را وارد خط تولید کنند. همین ضعف موجب شده است محصولات داخلی از نظر کیفیت و تنوع با رقبای خارجی فاصله قابل توجهی داشته باشند. بنابراین، راه‌حل اصلی در اصلاح ساختار مدیریتی و هم‌زمان فراهم کردن زمینه تعاملات بین‌المللی است.

چرا تاکنون هیچ کدام از گزارش‌های تحقیق و تفحص مجلس منجر به تغییرات بنیادین در این

صنعت نشده است؟ آیا دلیل آن سیاسی بودن موضوع است یا مقاومت نهادهای مرتبط؟

گزارش‌های تحقیق و تفحص مجلس معمولاً بر مشکلات کوتاه‌مدت یا ظواهر سطحی متمرکز بوده‌اند و کمتر به ریشه‌یابی ساختاری پرداخته‌اند. همین امر باعث شده خروجی این گزارش‌ها به تصمیمات عملی و اصلاحات جدی منجر نشود.

از سوی دیگر، مقاومت نهادهای دولتی و لابی‌های قدرتمند صنعت خودرو که از وضعیت موجود بهره‌مند می‌شوند، یکی از موانع اصلی تغییر است. در برخی موارد نیز بار سیاسی گزارش‌ها یا فشارهای جناحی، موجب شده به جای ارائه راه‌حل‌های علمی، به مسائل جناحی پرداخته شود. نتیجه آن، تکرار چرخه‌ای معیوب است که اصلاحات واقعی را به حاشیه می‌راند.

با توجه به شرایط اقتصادی و سیاسی فعلی، آیا مدلی کاملاً داخلی برای رشد صنعت خودرو مناسب است یا باید بر ترکیب تعاملات بین‌المللی و اصلاحات داخلی تکیه کرد؟

بهترین راهکار، ترکیب اصلاحات داخلی و تعاملات بین‌المللی است. اقتصاد ایران نمی‌تواند به‌طور کامل درون‌گرا باشد و از فناوری‌های جهانی فاصله بگیرد. جذب سرمایه‌گذاری خارجی، انتقال دانش فنی و حضور در بازارهای جهانی برای ارتقای کیفیت و رقابت‌پذیری

ضروری است. در عین حال، اصلاحات داخلی نیز باید هم‌زمان اجرا شود. این اصلاحات شامل ارتقای مدیریت، کاهش وابستگی به سیاست‌های دستوری، توسعه زیرساخت‌های صنعتی و افزایش بهره‌وری در خطوط تولید است. اگر تنها به تعاملات خارجی بسنده شود، بدون اصلاحات داخلی، صنعت خودرو همچنان با مشکلات جدی مواجه خواهد بود.

اگر خصوصی‌سازی به درستی اجرا نشود، چه مخاطراتی می‌تواند برای صنعت خودرو و اقتصاد کلان کشور داشته باشد؟

خصوصی‌سازی اگر بدون شفافیت و نظارت درست انجام شود، خطر بزرگی برای صنعت خودرو است. چنین روندی ممکن است به شکل‌گیری انحصارهای جدید بینجامد که نه تنها کیفیت تولید کاهش پیدا می‌کند، بلکه فساد و رانت نیز گسترش می‌یابد. در چنین حالتی، سرمایه‌گذاران داخلی یا خارجی صرفاً به سود کوتاه‌مدت خود توجه کرده و تعهدی به ارتقای فناوری یا افزایش کیفیت نخواهند داشت. این وضعیت در نهایت به زیان مصرف‌کنندگان و اقتصاد کلان تمام می‌شود. نمونه بارز آن، افزایش قیمت‌ها همراه با کاهش کیفیت است که می‌تواند به نارسایی عمومی و کاهش اعتماد به سیاست‌های اقتصادی منجر شود.

اگر دولت تصمیم بگیرد از مداخله مستقیم در صنعت خودرو کنار بکشد، چه مکانیزم‌هایی باید جایگزین شود تا از سوءاستفاده‌های احتمالی جلوگیری شود؟

سه جایگزین کلیدی باید در دستور کار قرار گیرد: اول، واگذاری نقش نظارتی به نهادهای مستقل و حرفه‌ای که فارغ از فشارهای سیاسی بتوانند عملکرد خودروسازان را ارزیابی و اصلاح کنند. دوم، الزام خودروسازان به شفافیت کامل در گزارش‌های مالی و مدیریتی، به گونه‌ای که اطلاعات آن‌ها در دسترس نهادهای نظارتی و افکار عمومی باشد. سوم، ایجاد بستر قانونی محکم برای حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و توسعه رقابت سالم. این سه محور، تجربه‌ای است که در کشورهای مانند چین نیز موفقیت‌آمیز بوده و مانع سوءاستفاده‌های احتمالی می‌شود.

آیا نقش فعلی دولت در قیمت‌گذاری خودروها را به نفع مصرف‌کنندگان می‌دانید یا این سیاست بیشتر به زیان تولیدکنندگان و اقتصاد کلان کشور بوده است؟

قیمت‌گذاری دستوری برخلاف ظاهر حمایتی خود، نه به نفع مصرف‌کنندگان بوده و نه تولیدکنندگان. تولیدکنندگان به دلیل عدم پوشش هزینه‌های واقعی، ناچار شده‌اند کیفیت را کاهش دهند یا از نوآوری صرف‌نظر کنند. مصرف‌کنندگان نیز با وجود پرداخت مبالغ بالا، خودروهایی دریافت می‌کنند که از نظر کیفیت و فناوری فاصله زیادی با استانداردهای جهانی دارد. از طرف دیگر، این سیاست باعث شکل‌گیری یک بازار غیرشفاف و تورم پنهان شده که در نهایت به سود دلالان و واسطه‌هاست. چنین بازاری نه تنها زیان تولیدکننده و مصرف‌کننده را در پی دارد، بلکه موجب اختلال در اقتصاد کلان نیز می‌شود. بنابراین، بازنگری اساسی در سیاست قیمت‌گذاری خودرو یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



قیمت محصول جدید شرکت «زامیاد» مشخص شد



رعایت استانداردهای ۸۵ گانه به تولید انبوه رسیده است. بر این اساس قیمت رسمی کامیونت EX مبلغ ۹۰۸ میلیون تومان تعیین شده است و در روزهای آتی، طرح فروش این محصول آغاز خواهد شد.

به گزارش «سایپانویز» پس از پایان تولید وانت نیسان، شرکت زامیاد توانسته با تولید انبوه محصول جدید خود به نام کامیونت EX گامی دیگر در تجهیز ناوگان حمل و نقل کشور بردارد. این محصول با ارتقای صورت پذیرفته و

پیگیری يك موضوع

Follow up



سید نجیب حسینی

عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس

واگذاری سهام تودلی خودروسازان؛ مطالبه جدی برنامه هفتم

«خصوصی سازی کامل خودروسازان یکی از مهم ترین موضوعاتی است که امروز به صورت جدی هم از سوی مجلس و هم از سوی دولت دنبال می شود. در این رابطه، سید نجیب حسینی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت ایجاد امنیت اقتصادی از طریق قوانین پایدار، بر اجرای سیاست های برنامه هفتم توسعه در واگذاری سهام های تودلی تاکید کرد. حال باید دید چه زمانی این سهام تودلی خودروسازان بعد از کش و قوس های فراوان واگذار خواهد شد.

مهم ترین انتظار سرمایه گذاران از قانون گذاران در شرایط فعلی چیست؟

مهم ترین آن ها ثبات و امنیت در قوانین اقتصادی است. قوانین نباید کوتاه مدت و ناپایدار باشند؛ بلکه باید برای ایجاد اطمینان برای سرمایه گذاران و تقویت مشارکت مردم در اقتصاد طراحی و اجرا شوند. این در حالی است که وجود چشم انداز بلندمدت برای قوانین اقتصادی بسیار ضرورت دارد. در این رابطه، قوانینی که در مجلس تصویب می شوند، باید در جهت ایجاد ثبات، امنیت و اعتماد اقتصادی باشند تا سرمایه گذاران بتوانند با اطمینان منابع خود را در بازار سرمایه یا سایر حوزه های اقتصادی به کار گیرند.

با توجه به اهمیت قانون گذاری، واگذاری سهام های تودلی خودروسازان باید بر چه اساسی دنبال شود؟

در مورد این مساله، مجلس به طور جدی پیگیری اجرای سیاست های کلی نظام در قالب برنامه هفتم توسعه است. یکی از مهم ترین بندهای این برنامه، واگذاری سهام تودلی ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی و مشارکت دادن مردم در مالکیت و مدیریت این نگاه است.

ضمانت اجرای قوانین این چنینی چیست؟

مجلس برای اصلاح قوانین موجود در قالب برنامه هفتم در تلاش است. از سویی، در حال تدوین و اصلاح قوانینی هستیم که ضمانت اجرایی قوی تری داشته باشند. این موضوع گامی مهم در جهت رفع موانع فضای کسب و کار و رونق بازار سرمایه خواهد بود. این در حالی است که یکی از اهداف اصلی برنامه هفتم توسعه، مشارکت عمومی مردم در اقتصاد از طریق واگذاری ها و توانمندسازی بخش خصوصی است.

کمبود نقدینگی سرعت تولید خودرو را کاهش می دهد

ضرورت ورود بانک مرکزی به حمایت هدفمند از صنعت خودرو

صنعت خودرو در میانه بحران نقدینگی به نقطه ای رسیده که بدون ورود فعال بانک مرکزی، زنجیره تولید و اشتغال در معرض توقف و رکود گسترده قرار می گیرد



الزامات وثیقه برای پروژه های دارای تایید اقتصادی و پشتیبانی از طرح هایی باشد که هدف گذاری مشخص در زمینه صادرات یا نوسازی ناوگان دارند. ایجاد چنین چارچوب هایی به شرط پیاده سازی دقیق می تواند هم مشکل کمبود نقدینگی را برطرف کند و هم زمینه رشد بهره وری و کیفیت را فراهم سازد. هدایت سرمایه به سمت تولید، علاوه بر اثر گذاری مثبت بر شاخص های اقتصادی، می تواند فضای رقابت را در بازار خودرو تقویت کند و مانع از انحصار گرایی شود.

حمایت هدفمند در برابر حمایت بی ضابطه تجربه کشورهای مختلف نشان داده است مداخله دولت با بانک مرکزی زمانی موفق خواهد بود که معیارهای روشنی برای تخصیص منابع وجود داشته باشد. در چنین مدل هایی، دریافت کنندگان تسهیلات متعهد می شوند منابع دریافتی را به بهبود کیفیت محصول، رعایت کامل استانداردهای ایمنی و زیست محیطی، تحویل به موقع محصولات، شفافیت مالی در هزینه کرد و همچنین توسعه صادرات اختصاص دهند. عدم وجود این الزامات، خطر هدررفت منابع را به همراه دارد و ممکن است سرمایه به جای ورود به فرایند تولید، به بخش های غیرمولد منتقل شود. بنابراین هر بسته حمایتی باید با سازوکاری طراحی شود که میان ورود سرمایه و دستیابی به اهداف سنجش پذیر، ارتباط مستقیم برقرار شده و مصرف منابع تحت نظارت جدی قرار گیرد.

پیامدهای بی توجهی به تامین مالی پایدار چنانچه نیازهای مالی این صنعت به طور پایدار تامین نشود، پیامدهای اقتصادی و اجتماعی آن در مدت کوتاهی آشکار خواهد شد. نخستین اثر، افت تولید و افزایش قیمت در بازار است که به کاهش قدرت خرید مصرف کننده و نارضایتی او منجر می شود. این وضعیت، پروژه های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی را نیز به تاخیر می اندازد و باعث می شود که ناوگان فرسوده، سهم بیشتری در آلودگی هوا و مصرف بالای سوخت ایفا کند. هم زمان، رکود در صنعت خودرو به معنای از دست رفتن بخشی از اشتغال مستقیم در کارخانه ها و هزاران شغل غیرمستقیم در صنایع وابسته است که خود فشار مضاعفی را بر شاخص های کلان وارد می کند و می تواند به کاهش رشد اقتصادی و افزایش نرخ بیکاری بینجامد.

نمونه هایی که مسیر را نشان می دهد در ماه های اخیر، برخی همکاری های محدود میان بانک ها و

نگاه View



محمدعلی زکریایی

عضو هیات مدیره انجمن همگن قطعه سازان خودرو کشور

مدیریت ناکارآمد، عامل اصلی بدهی خودروسازان به قطعه سازان

«صنعت خودرو آماده رشد و پیشرفت مضاعف است، اما بین بست ها و برخی دست اندازها سبب شده است این صنعت نتواند در مسیری که در خور آن است، حرکت کند. مهم ترین عاملی که به صنعت خودرو آسیب زده، دخالت مستمر دولت در تمام بخش های تولید خودرو است؛ این دخالت ها به ویژه در قالب قیمت گذاری دسترسی و همچنین تصمیم گیری هایی که از سوی نهادهایی مانند شورای رقابت اعمال شده، تاثیر مستقیمی بر وضعیت مالی خودروسازان گذاشته است.

بر این اساس هر روز به میزان بدهی خودروسازان به قطعه سازان افزوده می شود و براساس آخرین جمع بندی های صورت گرفته، طلب قطعه سازان از خودروسازان از عدد ۱۳۰ همت عبور کرده است؛ بنابراین وقتی این پول وارد جریان تولید نمی شود، قطعه سازان توان تولید خود را از دست می دهند و زنجیره تامین به واسطه چنین امری دچار خلل می شود. این روند در ادامه به تولید صدمه وارد می کند و تبعات آن ضمن کاهش تولید، سبب تاخیر در تحویل خودرو و نارضایتی مردم می شود. افزایش قابل توجه بدهی خودروسازان به قطعه سازان، نشأت گرفته از عوامل متعدد است و نمی توان تمام تقصیر را بر دوش خودروساز انداخت. صنعت خودرو با مشکلات ساختاری متعددی مواجه است. برخی مدیران در این صنعت شایسته و توانمند بوده اند؛ اما در مجموع، فشارهای بیرونی نظیر تحمیل نیروهای مازاد از سوی نهادهای دولتی و مجلس، باعث شده ساختار بهره وری دچار آسیب شود. برآوردها نشان می دهد حدود ۱۵ درصد از نیروی کاری فعال در صنعت خودروسازی بلااستفاده هستند که این مساله، هزینه های اضافی زیادی به شرکت ها تحمیل می کند. وقتی یک بنگاه صنعتی می خواهد چابک عمل کند، ضرورت دارد که اختیار عمل هم داشته باشد. به طور قطع خودروسازی که مجبور به جذب نیروی انسانی سفارشی است، نمی تواند چابک باشد و مجبور است بودجه های مورد نیاز تحقیق و توسعه را به سمت هزینه هایی ببرد که برای او هیچ گونه خروجی ندارد. این همان بهره وری است که از آن بارها صحبت شده است. تمام مدیران و فعالان اقتصادی به این مساله آگاه هستند؛ اما فشارهای بیرونی باعث می شود که از این مقوله مهم دور شوند. زمانی می توان در این حوزه به نتیجه دلخواه رسید که خودروسازی از دولتی بودن فاصله بگیرد و به بخش خصوصی واقعی سپرده شود.

و نشست های موضوعی خواهد بود. همچنین، خروجی های ماندگاری همچون بیانیه پایانی، پیشنهادات سیاستی و تشکیل دبیرخانه دائمی از جمله اهداف این همایش به شمار می رود. جزئیات بیشتر به زودی از طریق درگاه های رسمی دنیای خودرو و اندیشکده خودرو منتشر خواهد شد.

فرا تر از تحلیل های کلیشه ای، بر یافتن راهبردهای عملیاتی برای خروج از رکود، ارتقای رقابت پذیری، بهبود زنجیره تامین، توسعه صادرات و بازسازی ساختار مدیریتی صنعت خودرو است. ساختار همایش شامل سخنرانی های کلیدی، پنل تخصصی، پذیرایی تعاملی، نمایشگاه جانبی

زاپاس Spare Tire

کنفرانس استراتژی صنعت خودرو ایران در سایه جنگ؛ نجات یا نابودی؟

توسط اندیشکده خودرو و رسانه دنیای خودرو برگزار خواهد شد. در این رویداد تخصصی، جمعی از کارشناسان برجسته حوزه اقتصاد، صنعت، مدیریت و سیاست گذاری، با نگاهی واقع گرانه و آینده نگر، به بررسی ابعاد مختلف بحران و ارائه راهکارهای نوآورانه خواهند پرداخت. تمرکز این کنفرانس،

در شرایطی که صنعت خودرو ایران با چالش های پیچیده ای چون تحریم های بین المللی، بحران های منطقه ای، فشارهای اقتصادی و ناکارآمدی های ساختاری مواجه است، به زودی کنفرانسی تخصصی با محوریت بررسی استراتژی های نجات این صنعت در بستر بحران



احتمال دارد بسیاری از سفارش دهندگان خرید خود را نهایی نکنند. با این حال، استقبال بالا از این خودرو نشان دهنده جذابیت بالای شاسی‌بلندهای آفرودی در چین است؛ به‌ویژه وقتی قیمتی رقابتی مانند M817 داشته باشند. قیمت این مدل از حدود ۴۶ هزار دلار شروع می‌شود و به حدود ۵۰ هزار دلار می‌رسد. تمام نسخه‌ها به یک قوای محرکه ۲۰۰۰ سی‌سی هیبریدی مجهز هستند که شامل یک پیشرانه ۱.۵ لیتری توربوشارژر و دو موتور الکتریکی است. مجموع قدرت این سیستم به ۹۱۲ اسب‌بخار و گشتاور آن به ۱۲۸۰ نیوتون‌متر می‌رسد که M817 را قادر می‌سازد ظرف ۴.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد.

شاسی‌بلند دانگ‌فنگ M817-Hero با پیشرانه پلاگین-هیبریدی ۹۱۲ اسب‌بخاری، در یک روز ۹ هزار و ۷۱۲ سفارش در چین ثبت کرده است. شاید نام دانگ‌فنگ M-Hero M817 به‌گوشان آشنا نباشد؛ اما این شاسی‌بلند خشن و آفرودی میان‌خود در بازار چین طرفداران زیادی پیدا کرده است. M-Hero M817 که چند ماه پیش رونمایی شد، حاصل همکاری دانگ‌فنگ با هوآوی است و کمی کوچک‌تر از مدل M-Hero 917 این برند است. دانگ‌فنگ اخیراً پذیرش سفارشات خرید این خودرو را آغاز و در کمتر از یک روز، ۹ هزار و ۷۱۲ سفارش دریافت کرد. البته مبلغ پیش‌پرداخت برای این سفارش‌ها قابل‌استرداد است و در نتیجه

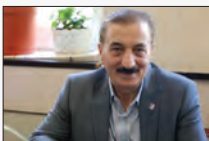


«دانگ‌فنگ» یک‌روزه ۱۰ هزار هیرو فروخت



توئیتر!

خریداری در بازار خودرو وجود ندارد



رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران گفت: «اکنون خریداری برای خودرو در بازار وجود ندارد و دیگر کسی برای سرمایه‌گذاری به‌سمت خودرو نمی‌رود.» اسد کرمی با اشاره به رکود سنگین بازار خودرو اظهار داشت: «بازار خودرو به‌دلیل نوسان قیمت دلار و آثار جنگ تحمیلی در سکون است.» وی ادامه داد: «شایعات زیادی در بازار خودرو در خصوص مصوبه و تعرفه واردات وجود دارد که حتی بسیاری از این موارد مورد تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت نیست.»

دیگه چه خبر؟

امکان ثبت‌سفارش خودروهای سواری نو و کارکرده فراهم شد



سامانه جامع تجارت در اطلاعی‌های اعلام کرد امکان ثبت‌سفارش خودروهای سواری نو و کارکرده در «سامانه جامع تجارت» فراهم شده و فهرست کدهای تعرفه‌ای هشت‌رقمی مشمول این ثبت‌سفارش نیز ثبت شده است. در این اطلاعیه آمده است: «به اطلاع می‌رساند در راستای اجرای تصویب‌نامه هیات وزیران در خصوص واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۴ امکان ثبت‌سفارش خودرو سواری از این محل در سامانه جامع تجارت فراهم شده است.»

ویژه‌ها

مانعی برای واردات خودرو ایرانیان مقیم خارج وجود ندارد



رئیس کل گمرک ایران با بیان این‌که اگر ثبت سفارش باز نشود هیچ مانعی برای واردات خودرو ایرانیان مقیم خارج از کشور وجود ندارد، گفت: «واردات خودرو ایرانیان خارج از کشور متوقف نشده و آیین‌نامه واردات خودرو برای این اشخاص مشخص شده است.» فرود عسگری ادامه داد: «مساله مهم امکان ثبت سفارش بوده و موضوع این مصوبه واردات خودروهای بدون انتقال ارز است که ایرانیان دارای اقامت دائم خارج از کشور می‌توانند یک دستگاه خودرو با عمر کمتر از ۵ سال وارد کنند و این مصوبه در جریان است.»

در سایه رشد ۷۲ درصدی در آمد در چهار ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

صادرات محصولات «یزد تایر» به سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت مجتمع صنایع لاستیک یزد در چهار ماهه نخست سال جاری، در آمد ۲ هزار و ۱۸۰ میلیارد تومانی را به ثبت رساند. این رقم در مدت مشابه سال گذشته بالغ بر یک هزار و ۲۶۸ میلیارد تومان بوده که بر این اساس رشد حدود ۷۲ درصدی را محقق ساخت. در تیر ماه امسال نیز فروش شرکت به ۴۹۶ میلیارد تومان رسید؛ در حالی که در تیر سال گذشته این عدد ۳۱۲ میلیارد تومان بود. بنابر این فروش ماهانه شرکت در این مقطع نسبت به سال گذشته حدود ۵۸ درصد افزایش یافته است. این در حالی است که لاستیک یزد دلیل رشد بیش از ۳۰ درصدی سود عملیاتی در سال مالی ۱۴۰۳ را افزایش تناژ تولید به‌واسطه توسعه ظرفیت، رشد میانگین نرخ محصولات و تغییر در ترکیب سبد فروش عنوان کرده است. این شرکت در حال حاضر سهم قابل توجهی از بازار داخلی را در اختیار دارد؛ به‌طوری که حدود ۱۲ درصد از بازار تایر خودرو، ۳۴ درصد از بازار تایر موتورسیکلت و نزدیک به ۴۹ درصد از بازار تایوب کشور متعلق به مجتمع صنایع لاستیک یزد است. موقعیت قدرتمند این شرکت در صنعت، علاوه بر تامین نیاز داخلی، امکان صادرات محصولات به کشورهای غرب آسیا، آفریقا و اروپای شرقی را نیز فراهم کرده است. این جایگاه مستحکم در بازار، نتیجه سیاست‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های هدفمند

زنده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در سال ۲۰۱۷، یک هنرمند نروژی یک لامبورگینی گالاردو سیاه‌رنگ به ارزش ۱۳۵ هزار دلار را در یک نمایشگاه هنری قرار داد تا بازدید کنندگان با ابزارهای فلزی روی بدنه این خودرو خط و خش ببنداند و یادگاری بنویسند و آن را به یک اثر هنری بدل کنند

حاضر جواب: البته این دیگر یک اثر هنری نیست، بلکه بیشتر شبیه یک جنایت وحشتناک هنری است!

صحنه برخورد مستقیم صاعقه با یک خودرو سواری در فضای مجازی پر بازدید شد.

حاضر جواب: کی بشود که از این صاعقه‌ها بخورد به کمر قیمت برخی خودروها!

معرفی چهار خودرو اقتصادی با بودجه زیر ۳۰۰ میلیون تومان...

حاضر جواب: با توجه به این‌که تا چند سال پیش با این بودجه می‌شد حتی خودرو خارجی خرید، نگرانیم تا چند سال دیگر با این پول فقط بتوان هزینه درج آگهی خرید و فروش خودرو در فضای مجازی را پرداخت کرد!

آلمان رکورد مالکیت خودرو را شکست؛ بر اساس داده‌های منتشرشده، شمار خودروهای ثبت‌شده در آلمان در اول ژانویه ۲۰۲۵ به رکورد ۴۹.۳ میلیون دستگاه رسید.

حاضر جواب: طفلکی چه می‌کشند شهروندان آلمانی؛ چون ما این‌جا با کسری از این تعداد خودرو، نصف ایام سال داریم هوای آلوده تنفس می‌کنیم و نصف عمرمان را هم در ترافیک هستیم.

سرقت ضبط یک خودرو در شهر تهران. تنها در ۱۰ ثانیه!

حاضر جواب: که البته سارق، ۷ ثانیه‌اش را هم محو گوش دادن به ترانه در حال پخش از این ضبط صوت خودرو بود!

رئیس شورای شهر تهران گفت: «اتوبوس‌های برقی و ایستگاه‌های شارژ جدید در روزهای اول مهر وارد تهران می‌شوند.»

حاضر جواب: قدیم‌ها با نزدیک شدن به مهر ماه، همه جا سرود «بوی ماه مهر» را می‌خواندند؛ الان گویا باید سرود بوی اتوبوس برقی را بخوانند!

واردات خودرو مجدداً آغاز شد؛ سامانه جامع تجارت در اطلاعی‌های اعلام کرد که امکان ثبت‌سفارش خودروهای سواری نو و کارکرده در «سامانه جامع تجارت» فراهم شده و فهرست کدهای تعرفه‌ای هشت‌رقمی مشمول این ثبت‌سفارش نیز ثبت شده است.

حاضر جواب: گویا وضعیت واردات خودرو هم مثل آب رودخانه زاینده‌رود شده و در سال، فقط برای مدت کوتاهی در جریان است!

پرایسدر کورد گرانی را شکست؛ پسرش قیمتی ارزان‌ترین خودرو بازار.

حاضر جواب: حالا خوب است ایمنی ضعیفی دارد و این‌طوری قیمتش در حال تخته‌غاز رفتن است.

موتورسیکلت‌ها در تلاطم: از واردات تا تولید داخلی حاضر جواب: که البته تجربه نشان داده نتیجه هر تلاطمی در این صنعت و صنعت خودرو، در نهایت منتهی به افزایش قیمت‌های نجومی می‌شود!



برای چه؟

مشکلات صنایع به دو دسته تقسیم می‌شود

اتابک مسائل بین‌بخشی را به دو دسته تقسیم کرد و افزود: «دسته اول شامل مسائلی مانند مالیات، وسایل گمرکی و تعرفه‌هاست و دسته دوم مربوط به ناپایداری در تامین انرژی و زیرساخت‌هاست. اگر این مسائل در دولت حل شوند، می‌تواند ضامن رشد و ارتقای فعالیت بخش خصوصی باشد.»

چرا؟

حل مشکلات صنعت نیازمند مرتفع شدن مسائل بین‌بخشی است

سید محمد اتابک با تاکید بر این‌که حل مشکلات صنعت نیازمند حل مسائل بین‌بخشی است، گفت: «بخش بزرگی از مشکلات بخش خصوصی به حل مسائل بین‌بخشی وابسته است. اگر مشکلاتی که در حوزه دولت وجود دارد رفع شود، قطعاً تأثیر بسزایی در ارتقای فعالیت‌های بخش خصوصی خواهد داشت.»

چند تلتد؟

دو چالش عمده بخش صنعت

وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «بخش تولید با دو چالش مهم افزایش قیمت تمام‌شده نهاده‌ها و مسائل مربوط به انرژی مواجه است. این چالش‌ها واقعاً بزرگ هستند؛ زیرا افزایش قیمت می‌تواند کاهش تقاضا را به دنبال داشته باشد و برای صنایع ما مشکل ساز شود.»



ساده‌است و خود را برای کسب عنوان قدرتمندترین هاچ‌بک بنزینی جهان آماده می‌کند. اگر چه بدنه کلی خودرو آشنا به‌نظر می‌رسد، اما جزئیات جدیدی آن را از نسخه استاندارد RS3 متمایز می‌کند. در نمای جلو، کاناردهای (بالچه‌های کوچک) تیزی روی سپر نصب شده و اسپلیتر نیز طراحی جدیدی دارد؛ اما مهم‌ترین تغییر در بخش عقب رخ داده؛ جایی که یک بال بزرگ از جنس فیبر کربن جایگزین اسپویلر قبلی شده تا داون‌فورس بیشتری تولید کند. کالیپرهای ترمز آبی‌رنگ نیز از دیگر ویژگی‌های متمایز این نمونه اولیه است. زیر کاپوت این هیولای جدید، همان موتور نمادین ۲.۵ لیتری توربوشارژ ۵ سیلندر آتودی قرار خواهد گرفت؛ اما افزایش قدرت خواهد داشت.

آتودی در حال آماده‌سازی نسخه‌ای وحشی‌تر از RS3 است که با نام GT شناخته می‌شود و می‌تواند عنوان قدرتمندترین هاچ‌بک تاریخ را از آن خود کند. در دنیای رقابت‌های بی‌پایان هاچ‌بک‌های آتشین، به‌نظر می‌رسد آتودی قصد دارد آخرین و قدرتمندترین برگ برنده خود را رو کند. به تازگی یک پروتوتایپ از آتودی RS3 با ظاهری تهاجمی‌تر و تغییرات ایرودینامیکی چشمگیر در پیست نوربرگ‌رینگ آلمان شکار شده است؛ مدلی که احتمالاً نام آن RS3 GT خواهد بود و به‌عنوان یک نسخه ویژه و تولید محدود، می‌تواند پایانی باشکوه برای موتور افسانه‌ای ۵ سیلندر این شرکت رقم بزند. این خودرو که برای تثبیت رکوردهای جدید در جهنم سبز آماده می‌شود، فراتر از یک فیس‌لیفت



رکورد هاچ‌بک‌های جهان در مسیر ثبت رقمی جدید

معرفی کالوم ونکوئیش شوتینگ بریک



یان کالوم که سال‌ها به‌عنوان طراح در شرکت‌های استون مار تین و جگوار فعالیت می‌کند، از چند سال پیش تاکنون در حال اداره برند مستقل خود یعنی کالوم (Callum) است. این برند تاکنون چند مدل جالب از جمله نسخه‌های بازآفرینی شده از استون مار تین ونکوئیش و مینی کوپر را معرفی کرده است. حالا صفحه کالوم در شبکه اینستاگرام، تصاویری از یک کانسپت به نام ونکوئیش شوتینگ بریک را به نمایش گذاشته است. بنابر متنی که در کنار این تصاویر دیده می‌شود، کالوم برای دریافت سفارش ساخت این مدل آمادگی دارد. در نمای جلو با طراحی خاطرمانگیز استون مار تین ونکوئیش مواجه هستیم، در حالی که

طراحی هواشک‌های جانبی، رکاب‌ها و سپر عقب به همراه فرم استیشن بخش عقب، هویت منحصر به فردی برای این کانسپت ایجاد کرده است. البته خبرنگار نشریه موتور وان با انتقاد به ابعاد بزرگ رینگ‌های این خودرو، طراحی دو رنگ آن‌ها و همچنین رنگ قرمز کالیپرهای ترمز را برای این خودرو مناسب نمی‌داند. جزئیات دایره‌ای داخل چراغ‌های جلو که به‌عنوان دیپلایت ایفای نقش می‌کند، یک ویژگی مربوط به قرن ۲۱ را به ونکوئیش اضافه کرده است، اما باید اعتراف کرد که این چراغ‌ها به نمونه‌های ارزان قیمت افترمارکت شباهت دارد.

اچنتریکا پاچتو «تایتانو» یا تعریف دیگری از «دیابلو» مدرن



سال گذشته و در هفته مونته‌ری با نمونه بازسازی شده از لامبورگینی دیابلو به نام اچنتریکا V12-۷ آشنا شدیم. امسال، محصول دیگری از این شرکت با نام اچنتریکا پاچتو تایتانو (Eccentrica Pachetto Titano) معرفی شده که حتی از مدل قبلی هم جالب‌تر است. بنابر اعلام سازنده، تایتانو برای افرادی طراحی شده است که اوقات فراغت آخر هفته را در پیست مسابقات می‌گذرانند. به همین علت، این مدل با تغییرات لازم برای حضور در مسابقات همراه شده است. قطعات فیبر کربنی بدنه برای کاهش وزن، باله عقب ثابت و بازطراحی زیرسپری جلو برای ایجاد نیروی رو به پایین بیشتر، نصب تایرهای تروفئو R ساخت

پیرلی و همچنین سیستم اگزوز Capristo، از مهمترین تغییرات ظاهری اچنتریکا پاچتو تایتانو نسبت به مدل قبلی است. علاوه بر این‌ها باید به افزایش سفتی کمک‌فنرها، تغییر در نرم‌افزار مدیریت پشیرانه، پاسخگویی سریع‌تر پدال گاز و بهبود مسیر جریان هوا برای سیستم ترمز برمو، اشاره کرد. رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچ در محور جلو و عقب نیز به منظور کاهش وزن با اجزای فیبر کربن همراه شده است. یکی از معدود موارد مشابه با مدل قبلی، پشیرانه ۵.۷ لیتری V12 تنفس طبیعی است، که ۵۲۲ اسب‌بخار قدرت و ۶۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

«جنرال موتورز» شرایط بازار آمریکا را برای ژاپنی‌ها سخت کرده است

رقابت در زمین خودی



شلبی سوپر اسنیک «R» کوپه‌ای با دو کاربرد

سوپر اسنیک-آر، سومین محصول شلبی براساس ماسنتگ S650 است. سابقه سری سوپر اسنیک (Super Snake) به سال ۱۹۶۷ بازمی‌گردد هر چند از آن زمان تاکنون، این نخستین بار است که حرف R در کنار نام سوپر اسنیک قرار می‌گیرد. این حرف از هویت مسابقه‌ای مدل جدید خبر می‌دهد، درحالی که امکان تردد در معابر عمومی نیز به قوت خود باقی است. شلبی سوپر اسنیک-آر با مجموعه قطعات فیبر کربن و فلزی به مدل عادی سوپر اسنیک شباهت دارد، هر چند که ابعاد بزرگ‌تر باله عقب، برآمدگی بیشتر گلگیرها، تغییراتی در طراحی سپرهای جلو و عقب و البته برجسب‌های بخش جانبی بدنه، هویت آن را متمایز می‌کند. در



فضای کابین شلبی سوپر اسنیک-آر با میله‌های ایمنی به جای صندلی‌های عقب، روکش چرم و جیر صندلی‌های جلو، نورپردازی LED، نشان Shelby روی کفپوش‌ها و پارکابی، پلاک شماره بدنه و افزایش تیرگی شیشه‌های جانبی، مواجه هستیم. در مدل‌های مجهز به گیربکس دستی، اهرم دنده کوئا Shelby با سردنده توپی هم اضافه می‌شود. با نصب سوپرشارژر ۳ لیتری، اعمال تغییر بر سیستم خنک‌کاری پشیرانه و نصب سیستم اگزوز Borla، قدرت پشیرانه ۵ لیتر V8 تنفس طبیعی از ۵۰۷ اسب‌بخار در ماسنتگ دارک هورس به ۸۶۲ اسب‌بخار در شلبی سوپر اسنیک-آر، افزایش یافته است. این خروجی از طریق گیربکس شش سرعته دستی یا ۱۰ سرعته اتوماتیک به محور عقب منتقل می‌شود. علاوه بر افزایش فاصله عرضی چرخ‌ها، تمام اتصالات تعلیق نیز با نمونه‌های جدید تعویض شده است و میله‌های تعادل نیز بسته به نیاز مشتری برای حضور در مسابقات، تقویت می‌شود. دیسک‌های ترمز در محور جلو با نمونه‌های نیرومندتر ساخت شلبی تعویض شده و رینگ‌های ۲۰ اینچ منیزیمی نیز با تایرهای میشن همراه شده است. ضخامت این تایرها در محور عقب به ۳۳.۵ میلیمتر می‌رسد.

فرصتی برای رقابت بیشتر در مجموع، جهش فروش جنرال موتورز در سال ۲۰۲۵ نه تنها فورد و تویوتا، بلکه بسیاری از خودروسازان ژاپنی و بین‌المللی را در موقعیتی حساس قرار داده است. این شرکت با فروش ۷۴۶ هزار و ۵۸۸ دستگاه در سه‌ماهه دوم و رشد چشمگیر در بخش خودروهای الکتریکی، کراس‌اورها و پیکاپ‌های فول‌سایز، توانسته سهم بازار خود را به ۱۷ درصد برساند و بزرگ‌ترین افزایش سالانه را در میان تمام خودروسازان حاضر در آمریکا ثبت کند. سرمایه‌گذاری هم‌زمان در تولید مدل‌های بنزینی و الکتریکی، به جنرال موتورز این امکان را داده تا طیف گسترده‌ای از سلاقی و نیازهای مشتریان را پوشش دهد. در مقابل، برندهای ژاپنی مانند نیسان، هوندا، سوبارو و مزدا با وجود سابقه طولانی در بازار آمریکا، اکنون با چالشی جدی برای حفظ جایگاه خود روبه‌رو هستند و ناچارند با نوآوری، بهبود کیفیت و توسعه فناوری‌های نوین، پاسخ این رقابت فشرده را بدهند. ادامه این روند می‌تواند ساختار رقابت در بازار خودرو آمریکا را دگرگون کند و حتی بر استراتژی‌های جهانی خودروسازان تاثیر بگذارد. سه‌ماهه سوم، با فرصت بهره‌مندی مشتریان از اعتبار مالیاتی فدرال برای خودروهای برقی، می‌تواند نقطه عطف دیگری برای جنرال موتورز باشد و فاصله آن را با رقبای بیش از پیش افزایش دهد.

نگرانی به‌رشد چشمگیر فروش جنرال موتورز در بازار آمریکا می‌نگرند. نیسان، هوندا، سوبارو و مزدا از جمله خودروسازانی هستند که طی سال‌های اخیر تلاش کرده‌اند سهم خود را در بازار ایالات متحده حفظ کنند؛ اما با جهش فروش جنرال موتورز در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵، این هدف با چالش‌های جدی مواجه شده است. نیسان که به تازگی اعلام کرده مدل محبوب اکسترا (رونیز) را با پشیرانه هیبریدی در سال ۲۰۲۸ بازمی‌گرداند، به‌وضوح در تلاش است جایگاه خود را در رقابت با برندهای آمریکایی تثبیت کند. هوندانیز با تمرکز بر خودروهای کم‌مصرف و قابل اعتماد، سعی دارد در برابر موج استقبال از شاسی‌بلندها و وانت‌های قدرتمند جنرال موتورز مقاومت کند. سوبارو که در نظر سنجی‌های اخیر به‌عنوان یکی از محبوب‌ترین برندهای خودرویی شناخته شده، با وجود وفاداری مشتریان، نگران کاهش سهم بازار در برابر رشد سریع کراس‌اورها و خودروهای الکتریکی جنرال موتورز است. مزدانیز با طراحی‌های اسپرت و تمرکز بر تجربه رانندگی، در تلاش است تا در این رقابت نابرابر باقی بماند. در مجموع، برندهای ژاپنی با وجود سابقه درخشان در بازار آمریکا، اکنون با تهدیدی جدی از سوی جنرال موتورز مواجه‌اند که با تنوع محصول، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و تبلیغات گسترده، به‌سرعت در حال افزایش سهم بازار خود است.

۱۷ درصدی، بزرگ‌ترین افزایش سالانه را در بین تمام خودروسازان حاضر در بازار آمریکا ثبت کرد.

فرصتی برای جهش بیشتر سه‌ماهه سوم می‌تواند فرصت بیشتری برای رشد فروش خودروهای الکتریکی جنرال موتورز فراهم کند؛ زیرا مصرف‌کنندگان برای استفاده از اعتبار مالیاتی فدرال که تا ۳۰ سپتامبر معتبر است، عجله دارند. افزایش فروش خودروهای الکتریکی جنرال موتورز در سه‌ماهه دوم سال اتفاق قابل توجهی محسوب می‌شود؛ زیرا فروش کل این بخش ۶ درصد کاهش یافته است. استانی والدر استریتی، تحلیلگر حوزه خودرو اظهار داشت: «افزایش فروش خودروهای الکتریکی نسبت به سه‌ماهه اول ممکن است شروعی برای هجوم خرید پیش از پایان اعتبار مالیاتی فدرال باشد که در شرایط عدم قطعیت بازار، رشد تقاضای کوتاه‌مدتی ایجاد می‌کند.» جنرال موتورز همچنین در ماه ژوئن اعلام کرد که ۴ میلیارد دلار در گسترش تولید وانت‌ها و شاسی‌بلندهای بنزینی سرمایه‌گذاری می‌کند تا بهتر بتواند تقاضای متنوع مصرف‌کنندگان بین موتورهای احتراق داخلی و رانندگی الکتریکی را برآورده کند.

تمامی آسیایی‌ها نگران هستند در کنار تویوتا، سایر برندهای مطرح ژاپنی نیز با

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

جنرال موتورز با فروش ۷۴۶ هزار و ۵۸۸ دستگاه خودرو در سه‌ماهه دوم سال جاری میلادی در آمریکا، با اختلاف بالاتر از فورد و تویوتا قرار گرفته است. این شرکت در سه‌ماهه دوم سال ۲۰۲۵ عملکردی درخشان داشته است. هر چند فورد با رشد سالانه ۱۴.۲ درصدی بیشترین افزایش فروش را ثبت کرد و تویوتا با ۷.۲ درصد در رتبه بعدی قرار گرفت، اما جنرال موتورز با فروش ۷۴۶ هزار و ۵۸۸ دستگاه خودرو در آمریکا، از هر دو شرکت پیشی گرفت. تویوتا با ۶۶۶ هزار و ۴۶۹ دستگاه و فورد با ۶۱۲ هزار و ۹۵ دستگاه در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند. بر این اساس فروش خودروهای الکتریکی جنرال موتورز در سه‌ماهه دوم امسال بیش از ۱۰۰ درصد رشد داشته است. کادیلک نیز در بازار خودروهای الکتریکی لوکس در سه‌ماهه دوم پیشناز بوده و به رقیبی جدی برای تسلا تبدیل شده است. فروش کراس‌اورهای جنرال موتورز رشد بی‌سابقه ۱۶ درصدی در سه‌ماهه دوم و ۲۳ درصدی در ۶ ماه نخست سال را تجربه کرده است.

موفقیت در تمامی برندها

این خودروساز همچنین رشد ۱۲ درصدی فروش سالانه را در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ گزارش کرد. برندیوک بارشد ۲۹ درصدی در فروش کراس‌اورهای خود، بزرگ‌ترین افزایش فروش را در میان برندهای جنرال موتورز ثبت کرد. فروش شورولت در نیمه اول سال ۲۰۲۵ با ۹ درصد افزایش همراه بود و شاسی‌بلند اکونکاس پیش‌تاز آن بود. برند جی‌ام‌سی نیز با شکستن رکورد فروش وانت سی‌پرا، جنرال موتورز را برای ششمین سال متوالی به پرچمدار فروش پیکاپ‌های فول‌سایز بازار آمریکا تبدیل کرد. در مجموع، جنرال موتورز در ۶ ماه نخست سال ۲۰۲۵ تعداد ۱.۴ میلیون دستگاه خودرو فروخت و با سهم بازار

کیت بدنه جذاب «Spofec» برای لوکس انگلیسی

از این‌ها باید به رینگ‌های ۱۴ اینچ ساخت Vossen اشاره کرد، که با طرح اختصاصی و با قابلیت سفارش در ۴۸ رنگ مختلف برای این مدل عرضه می‌شود. اسپوفک کالینان Overdose براساس نیرومندترین تیپ کالینان یعنی بلک بچ شکل گرفته، که به پشیرانه ۶.۷۵ لیتر V12 با ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون‌متر گشتاور، مجهز شده است. اما اسپوفک با تغییر در برنامه‌ریزی پشیرانه، نصب سیستم اگزوز جدید از جنس فولاد ضدزنگ و افزایش بوست، خروجی این پشیرانه را به ۷۰۷ اسب‌بخار و ۱۰۶۰ نیوتون‌متر رسانده است. بنابر این دست‌پرونده اسپوفک می‌تواند به جای ۴.۹ ثانیه، در مدت ۴.۶ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد، درحالی که حداکثر سرعت همچنان به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

استودیو اسپوفک (Spofec) که به‌صورت تخصصی به ایجاد تغییر در محصولات رولزرویس اشتغال دارد، در جدیدترین اقدام به سراغ نسخه به‌روزرسانی شده از کالینان رفته است. رولزرویس کالینان در سال ۲۰۱۸ قدم به عرصه گذاشت و پس از ۸ سال مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. نخستین تیونری که به سراغ این مدل رفت، منصوری بود که چهارم‌ای ترسناک از این خودرو را به نمایش گذاشت، اما به نظر می‌رسد که محصول جدید اسپوفک، تناسب بیشتری با هویت کالینان دارد. کیت بدنه اسپوفک برای کالینان، طرح جدید سپر جلو و عقب، چراغ‌های LED پایین سپر، هلالی گلگیرهای برآمده، دیفیوزر عقب، چهار خروجی اگزوز و باله زیر شیشه عقب را شامل می‌شود. این کیت بدنه، پهنای بدنه را ۱۲ سانتی‌متر افزایش داده است. گذشته





فراری پوروسانگوئه Gادیشن «کیوانی»



شرکت تیونینگ کیوانی از یک نسخه تک‌ساخت و بسیار خاص از فراری پوروسانگوئه با نام Gادیشن رونمایی کرده است. این خودرو که به سفارش یک مشتری ناشناس ساخته شده، با قیمت سرسام‌آور ۱.۵ میلیون دلار که بیش از سه برابر قیمت نسخه استاندارد است، به گران‌ترین و خاص‌ترین پوروسانگوئه جهان تبدیل شده است. این پوروسانگوئه خاص که با رنگ زرد معروف فراری پوشانده شده، سرتاسر با قطعات ایرودینامیک از جنس فیبر کربن تزئین شده است. از نوارهای فیبر کربن روی کاپوت گرفته تا گلگیرهای چنده‌تکه، راکاب‌های جانبی و دیفیوزر غول‌پیکر عقب، همگی برای بهینه‌سازی جریان هوا و ایجاد

ظاهری رعب‌آور طراحی شده‌اند. چراغ‌های عمودی جدیدی به‌نمای جلو اضافه شده و رینگ‌های ۲۲ اینچی استاندارد جای خود را به رینگ‌های ۲۲ اینچی مشکی داده‌اند که ابهت خودرو را دوچندان کرده است. در زیر کاپوت، پیش‌رانه ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی فراری دستخوش تغییرات مهمی شده است. قدرت این موتور از ۷۲۵ اسب‌بخار در نسخه استاندارد به ۹۰۰ اسب‌بخار افزایش یافته است. هر چند شتاب دقیق این مدل اعلام نشده، اما قطعا از شتاب ۲.۳ ثانیه‌ای مدل استاندارد برای رسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت سریع‌تر خواهد بود.

گرانی ۴۰ میلیون تومانی فونیکس آریزو ۸ اکسلنت در بازار آزاد چرا ارز تخصیصی خودروهای لوکس افزایش یافت؟



اساسا با این قیمت، خودروهای با کیفیتی در سطح جهانی وجود ندارد. در واقع تعداد مدل‌های موجود در این رده قیمتی در بازار جهانی محدود است. خودروهای نو مدل ۲۰۲۵ که در این محدوده قیمتی قرار می‌گیرند، عمدتاً هاچ‌بک‌های اقتصادی یا سدان‌های کوچک هستند. حالا مادر آیین‌نامه جدید واردات ارز این گروه خودرویی به ۵۵۰ میلیون پورو رسیده است. البته تعداد محصولاتی که در هر گروه خودرویی وارد کشور خواهد شد در این آیین‌نامه مشخص نشده است.

بنابراین تعداد خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی که می‌توانند با این ارز وارد کشور شوند، ۲۸۶ درصد کمتر شده است. تعداد خودروهای بین ۱۵۰۰ سی‌سی تا ۲۰۰۰ سی‌سی هم که با تغییرات ارزی جدید می‌توانند وارد کشور شوند، نسبت به آیین‌نامه قبلی کاهش پیدا می‌کند. در آیین‌نامه‌های که ۲۵ خردادماه ابلاغ شده بود، تعداد خودروهای بین ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۱۵ هزار دستگاه تعیین شده بود که با تخصیص ۳۰۰ میلیون پورو به این گروه، قیمت هر خودرو به‌طور میانگین به ۲۰ هزار پورو می‌رسید. اگر همچنان قیمت وارداتی‌های این گروه ۲۰ هزار پورو در نظر گرفته شود، با کاهش ارز تخصیصی به این گروه خودرویی تعداد وارداتی‌ها با این حجم موتور به ۱۳ هزار دستگاه می‌رسد که ۲ هزار دستگاه معادل ۱۳.۳

نویز

در آیین‌نامه قبلی برای واردات خودروهای بین ۲۵۰۰ سی‌سی تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۳۶۰ میلیون پورو در نظر گرفته شده و تاکید شده بود که ۸ هزار دستگاه از این خودروها وارد کشور می‌شوند. بنابراین می‌توان گفت قیمت هر خودرو از این گروه به‌طور میانگین ۴۵ هزار پورو تعیین شده بود. در آیین‌نامه جدید ارز این گروه خودرویی به ۴۸۰ میلیون پورو افزایش یافته است؛ با در نظر گرفتن همان ۴۵ هزار پورو می‌توان گفت بازار تخصیصی جدید می‌توان ۱۰ هزار و ۶۶۶ دستگاه خودرو بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی وارد کشور کرد که به معنای رشد ۳۳.۳ درصدی واردات این خودروها طبق آیین‌نامه جدید است

افزایش قیمت دوباره در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۳۵ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپسنال (درجه‌ی‌رقی) ۱۴۰۴) ۹۰ میلیون تومان افزایش ۸۵۴ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) ۸ میلیون تومان افزایش ۹۶۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴) ۷ میلیون تومان افزایش ۹۱۲ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشال (درجه‌ی‌رسی) (۱۴۰۳) ۶ میلیون تومان افزایش ۸۳۴ میلیون تومان و کاپرا دو کابین (۱۴۰۴) ۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۸۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو هبیرد (۱۴۰۴) ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان و فیدیلیتی پرستیتژ ۵ نفره (۱۴۰۴) ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۱۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا K5 نورو (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی نورو (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و هونگ‌چی H5 (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

اصلاح ساختار سیاست‌گذاری صنعتی و معدنی تشکیل «شورای عالی سیاست‌گذاری صنعت و معدن» با مشارکت موثر بخش خصوصی، نخبگان صنعتی و دستگاه‌های اجرایی برای اصلاح مسیر سیاست‌گذاری‌ها از بخشی‌نگری و روزمره‌گرایی به سمت تصمیم‌گیری‌های راهبردی، بلندمدت و شفاف و نهایی کردن راهبرد توسعه اقتصادی کشور اقدامی اثر بخش

به نام پروردگار صانع بیانیه مشترک تشکل‌های اقتصادی فراگیر بخش خصوصی به مناسبت روز صنعت و معدن

برای ارتقای وفای و همسویی در اقتصاد کشور خواهد بود

تأمین مالی پایدار و اصلاح نظام بانکی
بخش تولید کشور از نبود منابع مالی بلندمدت و بهره‌مندی بالایی تسهیلات در رنج است. انتظار می‌رود علاوه بر تنوع بخشی به نظام بانکی به سمت تأمین مالی مبتنی بر زنجیره ارزش و انتشار اوراق صنعتی، صندوق‌های جسورانه و افزایش توان بانک‌های توسعه‌ای، تخصصی، صنعتی - معدنی حرکت کند.

بهره‌رسانی فناوری و توسعه نوآوری صنعتی
عقب‌ماندگی فناوری، بهره‌روری پایین و عدم اتصال به زنجیره جهانی فناوری، مانع رشد صنعتی شده است. تدوین برنامه‌ای برای حمایت هدفمند از انتقال فناوری، ارتقای سطح کاربری هوش مصنوعی و هوشمندسازی تولید و پیوند دانشگاه و صنعت از الزامات پیشی روی ماست.

رفع موانع صادراتی و توسعه بازارهای هدف
طراحی استراتژی توسعه صادرات صنعتی و معدنی با رویکرد تنوع‌بخشی به بازارها، ثبات مقررات، توسعه برند ایرانی در بازارهای جهانی و تقویت دیپلماسی اقتصادی و تجاری فعال، بسیار ضروری و ضامن بقای تولید ما خواهد بود.

اصلاح فرآیندهای صدور مجوز و کاهش بوروکراسی
طولانی بودن و عدم شفافیت فرآیندهای صدور مجوزها، سرمایه‌گذاری صنعتی و معدنی را با کندی مواجه کرده است و خواهان راه‌اندازی کامل پنجره واحد مجوزها و حذف مقررات زائد در چارچوب نظام مجوزدهی هوشمند و پاسخگو هستیم.

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، لجستیک و انرژی
بدون سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های اساسی نظیر حمل‌ونقل ریلی، بنادر و گمرکات تخصصی، شبکه برق پایدار و مراکز لجستیک صادراتی، امکان رقابت‌پذیری بین‌المللی صنایع و معادن وجود نخواهد داشت.
پشتیبانی موثر از صنایع کوچک و متوسط
این نگاه‌ها ستون فقرات اقتصاد صنعتی کشور هستند. باز طراحی سیاست‌های موثر حمایتی خاص و مشوق‌های کارآمد برای صنایع کوچک و متوسط با مشارکت بخش خصوصی باید مورد توجه قرار گیرد. حمایت هدفمند از معادن و صنایع معدنی پایین دستی بهره‌برداري پایدار از ذخایر معدنی کشور، نیازمند حمایت از اکتشاف، نوسازی تجهیزات و ماشین‌آلات، رعایت الزامات زیست‌محیطی و توسعه صنایع تبدیلی معدنی و تأمین نیاز مالی این بخش است.

توسعه سرمایه انسانی و مهارت محوری در آموزش
اصلاح و بازنگری در کیفیت و محتوای آموزش‌های فنی و حرفه‌ای دانشگاهی با تمرکز بر نیازهای واقعی تولید، توسعه و ترویج مهارت آموزی و بازآموزی نیروی کار است.

حمایت از تولید دانش بنیان و اقتصاد سبز
توسعه تولید دانش بنیان، اقتصاد چرخشی، کاهش شدت انرژی و تولید پاک باید به‌عنوان اولویت‌های صنعتی کشور شناخته شده و در قالب مشوق‌های مالی، تسهیلات و معافیت‌ها بیش از گذشته مورد حمایت واقع شود.
استقرار حاکمیت قانون، مقابله با فساد و انحصار
وجود رانت، انحصارات پنهان و عدم شفافیت در تخصیص منابع، از بزرگ‌ترین موانع تولید ملی است. استقرار حاکمیت قانون، شفاف‌سازی در داده‌ها و زنجیره توزیع مواد اولیه و تخصیص منابع و مقابله با فساد سیستمی، علاج این معضلات است.

تیرماه ۱۴۰۴

اتفاق بازرگانی و صنایع و معدن و کشاورزی ایران
خانه صنعت معدن و تجارت ایران
اتفاق تعاون ایران
اتفاق بازرگانی و صنایع و معدن و کشاورزی
تهران خانه صنعت معدن و تجارت استان
تهران انجمن مدیران صنایع خانه معدن ایران
نظام مهندسی معدن ایران
معدن و تجارت جوانان ایران



شرکت کارما بارونمایی از جدیدترین محصول خود به نام گیسرا بار دیگر به میدان رقابت خودروهای لوکس بازگشته است. این سدان چهارنفره و زیبا که در هفته اتومبیل مونتری معرفی شد، با برچسب قیمت ۱۶۵ هزار دلاری، مستقیماً تسلا مدل S و پورشه تایکان را هدف گرفته است. این شرکت ادعا می‌کند گیسرا اشتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در ۴ ثانیه ثبت می‌کند. این در حالی است که تسلا مدل S پلد با قیمتی کمتر از ۱۰۰ هزار دلار، این کار را در کمتر از ۲ ثانیه انجام می‌دهد و رقیب خود را کاملاً پشت



کارما «گیسرا»
رقیب «تسلا»

«دنیای خودرو» از بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد گزارش می‌دهد

۲۰ شرکت خودرویی در میدان قدرت نمایا

رونمایی از سدان‌های برقی و شاسی‌بلندهای آفرودی، چشم‌انداز فروش نیمه دوم سال را دگرگون

به‌شمار می‌رود. در این نمایشگاه، حدود ۲۰ شرکت سبدهی متنوع از محصولات تازه به‌میدان آمده‌اند و د صف آرای می‌کنند. خراسان رضوی به‌عنوان یکی

بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد عصر روز گذشته با حضور پررنگ خودروسازان داخلی آغاز به‌کار کرد؛ رویدادی که از ابتدای سال تاکنون مهم‌ترین گردهمایی فعالان این صنعت



جمله سامانه رانندگی نیمه‌خودران، کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار جلو و عقب، سیستم پارک خودکار با ریموت، پایش خستگی راننده و هشدار نقاط کور. برای بازار خودرو ایران، حضور آواتر ۱۱ نه تنها به معنای ورود یک محصول تمام‌برقی مدرن است، بلکه پیام‌آور آغاز جدی تر رقابت در کلاس کراس کوپه‌های لوکس با اصالت طراحی جهانی خواهد بود.

ایران خودرو با دو محصول جدید در گردهمایی مشهد

ری‌ابه‌عنوان یکی از مدرن‌ترین و تازه‌ترین محصولات صنعت خودرو کشور، پرچم‌دار نسل جدید طراحی در ایران خودرو به حساب می‌آید. زبان طراحی این کراس‌اور بر اساس ترندهای روز جهان شکل گرفته و ترکیب چراغ‌های دوبل با جلوینجره نسل جدید IKCO، چهره‌ای اسپرت، پرصلابت و جسورانه به آن بخشیده است.



در نمای عقب، چراغ‌های باریک و کشیده که با نوار مشکی به هم متصل شده‌اند، امضای یک طراحی روزآمد و هماهنگ را به نمایش می‌گذارند. فضای داخلی ری‌انیز با رویکردی مدرن، مواد و متریال باکیفیت و چیدمانی لوکس طراحی شده تا جایگاه آن را در میان محصولات سطح بالای داخلی تثبیت کند.

زیرکابوت، پیش‌رانه ملی ۴ سیلندر EF7 TC با حجم ۱۶۴۵ سی‌سی قرار دارد که به لطف سیستم پرخوران توربوشارژر، توان ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور حداکثر ۲۴۰ نیوتون‌متر را تولید می‌کند. انتقال این نیرو به چرخ‌های جلو توسط گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک انجام می‌شود که امکان تعویض دنده از طریق شیفتر پشت فرمان را نیز فراهم کرده است.

در زمینه ایمنی و رفاهی، ری‌ابه فخرستنی از تجهیزات پیشرفته مجهز شده تا استانداردهای یک کراس‌اور مدرن شهری را برآورده سازد. این خودرو در رنگ آبی متالیک خاص، در غرفه ایران‌خودرو در معرض دید عموم قرار گرفت و به سرعت به یکی از جذاب‌ترین سوزو‌های نمایشگاهی بدل شد.

سفیر، محصول جدید ایران خودرو از برند هونگچی

گروه صنعتی ایران خودرو به تازگی با افزودن محصولی از برند لوکس چینی هونگچی، دامنه سبد مدل‌های خود را گسترش داده است. این خودرو که با نام جهانی هونگچی HS3 شناخته می‌شود، در بازار ایران با نام سفیر عرضه خواهد شد و نخستین حضور عمومی خود را در نمایشگاه بین‌المللی خودرو و مشهد تجربه کرد.



سفیر از نظر طراحی، امضای بصری محصولات هونگچی را حفظ کرده است؛ جلوینجره عریض و شاخص، چراغ‌های دوبل و خطوط برجسته بدنه چهره‌ای مدرن و باوقار به این کراس‌اور بخشیده‌اند. در نمای عقب، چراغ‌های عمودی به هم پیوسته با فناوری LED، جلوه‌ای هماهنگ و چشم‌نواز ایجاد می‌کنند که بر ابهت این بلندقامت می‌افزاید.

فضای داخلی، با ترکیبی از متریال مرغوب و طراحی مینیمال-لوکس، سطحی از ظرافت و راحتی را ارائه می‌دهد که در کلاس خود کمرقیب است.

سفیر در دو نسخه بنزینی و پلاگین-هیبرید وارد بازار می‌شود. نسخه بنزینی به پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱،۹۸۹ سی‌سی مجهز است که با استفاده از توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم (GDI)،

و شاسی‌بلندهای آمریکایی می‌اندازد. از رویه‌رو، چراغ‌های چهارگوش با هاله LED گرد، در کنار جلوینجره کروم عظیم، ترکیبی اسپرت و پرهیبت می‌سازند؛ در عقب، خطوط مینیمال و خوش‌فرم، ردپای طراحی لندروور را یادآور می‌شود. زیرکابوت، یک پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی ۱،۹۶۷ سی‌سی با توربوشارژر و تزریق مستقیم سوخت، توان ۲۱۸ اسب‌بخار و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر را تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به صورت هوشمند بین چهار چرخ توزیع می‌شود. هاوال H9 از حیث امکانات رفاهی و ایمنی، فهرستی کامل از آپشن‌های روز را در اختیار دارد و به گفته بهمن خودرو، به‌زودی توسط «بی‌ام‌کارز» وارد بازار ایران خواهد شد؛ جایی که باید با رقیب‌در میدان شاسی‌بلندهای لوکس و آفرود، رویارویی شانه‌به‌شانه‌ای را تجربه کند.

مزدا ۳ جدید؛ فست‌بک خوش‌استایل

غرفه بی‌ام‌کارز، بازوی واردات بهمن خودرو، در نمایشگاه خودرو مشهد امسال با حضور مزدا ۳ جدید، چهره‌ای پرزرق‌وبرق به‌خود گرفت. خودرویی که دو دهه در ایران با مونتاژ داخلی شناخته می‌شد، حالا با طراحی جهانی نسل تازه بازگشته است.



چهره جلو بر پایه زبان طراحی تازه مزدا شکل گرفته؛ چراغ‌های باریک کشیده و جلوینجره عریض، ظاهری خشن و اسپرت ایجاد کرده‌اند. عقب خودرو و نیز با همان امضای ساده و ظریف مزدا، در قالب یک سدان فست‌بک، نگاه‌ها را خیره می‌کند.

کابین، ترکیبی از مینیمالیسم مدرن و هیجان اسپرت است و ارگونومی راننده‌محور مزدا را با فناوری‌های تازه تقویت می‌کند.

در دل مزدا ۳ جدید، پیش‌رانه ۲ سیلندر ۲ لیتری اسکای‌کتیو-G با تزریق مستقیم قرار دارد که ۱۵۶ اسب‌بخار قدرت در ۶ هزار دور و ۲۰۲ نیوتون‌متر گشتاور در ۴ هزار دور تولید می‌کند. این نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک روانه چرخ‌های جلو می‌شود. با چنین فرمولی، مزدا ۳ بی‌ام‌کارز هم میراث گذشته‌اش را حفظ کرده و هم جذابیت‌های نسل تازه را به خیابان‌های ایران می‌آورد.

آواتر ۱۱: کراس‌کوپه تمام‌برقی با امضای یک طراح ایرانی در راه بازار ایران

آواتر ۱۱ به‌عنوان نخستین کراس‌کوپه تمام‌برقی خاص و جذاب بازار ایران، این روزها توجه علاقه‌مندان خودرو را به‌خود جلب کرده است. بی‌ام‌کارز به تازگی این مدل را به کشور آورده؛ خودرویی که طراحی آن را نادر فقیه‌زاده، طراح برجسته و پیشین بام‌ور، به عهده داشته است. زبان طراحی آواتر ۱۱ ترکیبی از استایل عضلانی با فرم اسپرت کوپه است که نتیجه آن، یک شمای بصری طراحي و مدرن شده است. زیر این ظاهر پر جزئیات، دو موتور قدرتمند الکتریکی قرار دارد؛ یکی روی محور جلو و دیگری روی محور عقب. مجموع توان این سامانه به ۴۲۵ کیلووات (۵۷۰ اسب‌بخار) و حداکثر گشتاور آن به ۶۵۰ نیوتون‌متر می‌رسد.



قلب الکتریکی آواتر ۱۱، یک باتری ۱۱۶ کیلووات-ساعتی است که طبق استاندارد CLTC، با یک بار شارژ توان پیمایش ۷۰۰ کیلومتر را دارد. با استفاده از شارژر سریع نیز می‌توان تنها در ۲۵ دقیقه، سطح شارژ را از ۳۰ به ۸۰ درصد رساند.

در زمینه فناوری و ایمنی، این کراس‌کوپه به مجموعه‌ای از امکانات پیشرفته مجهز شده است؛ از

سبد متنوع سایپا؛ از کراس‌اور آریا تا گرگ کوه‌برقی

حدود چهار سال بود که گروه خودروسازی سایپا در تدارک عرضه نخستین کراس‌اور ملی خود با نام «آریا» به بازار بود. این انتظار سرانجام به پایان رسید و نسخه تولیدی این کراس‌کانتری



در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد به‌طور رسمی رونمایی شد. طراحی این خودرو شباهت‌های آشکاری با «شاهین» دارد؛ اما در نمای عقب با چراغ‌های L شکل و گرافیک LED چشم‌نواز، چهره‌ای متمایز پیدا کرده است. استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی آلومینیومی بر شخصیت اسپرت آریا کراس‌کانتری افزوده است. مهم‌ترین بخش این محصول تازه‌نفس سایپا، کابین آن است؛ فضایی مدرن و لوکس که با ترمز دورنگ، به‌کارگیری پلاستیک نرم (Soft Touch) و نورپردازی داخلی LED جلوه‌ای ممتاز یافته است. ترکیب کلاستر و نمایشگر چندرسانه‌ای یکپارچه، یادآور طراحی «لاماری ایما» است و غربلیک فرمان دی-کات نسل جدید در کنار دسته‌دنده اسپرت، حس هیجان رانندگی را کامل می‌کند. از نظر فنی، آریا به یک پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری تنفس طبیعی با کد N20 مجهز شده است. این موتور با فناوری ساخت روز، توان ۱۲۸ اسب‌بخار در دور ۶ هزار و گشتاور ۱۸۹ نیوتون‌متر در دور ۴۴۰۰ را تولید می‌کند. نیروی حاصل، از طریق گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک به محور جلو انتقال می‌یابد. فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی پیشرفته، آریا را به یکی از فول آپشن‌ترین محصولات سایپا بدل کرده است. این کراس‌کانتری به‌زودی وارد بازار خواهد شد و انتظار می‌رود سهم مهمی از این سکمنت را به‌خود اختصاص دهد.

آواتر ۱۲: گرگ کوه‌برقی آینده‌نگر

سایپا در گام دیگری، گرگ کوه به تمام‌برقی جدید خود با نام «آواتر ۱۲» را نیز به نمایشگاه مشهد آورد. این سدان فست‌بک با گرگ کوه، بر پایه DNA طراحی خانواده آواتر شکل گرفته و با چراغ‌های C شکل در جلو، نوار LED باریک در بالا و گل‌گیرهای عضلانی، ظاهری جسورانه و مدرن یافته است. نمای عقب نیز با چراغ‌های باریک و اسپویلر فال، حس پویایی را القا می‌کند.



کابین آواتر ۱۲ ظاهری آینده‌گرا دارد و از دو نسخه فنی بهره می‌برد: نسخه **Max EREV** (برد بلند با پیش‌رانه احتراق داخلی) و نسخه «Max Pure Electric» (تمام‌برقی). هر دو مدل تک‌موتوره با محور محرک عقب هستند. در مدل EREV، موتور الکتریکی توان ۲۲۱ کیلووات (معادل ۳۰۹٫۷ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۶۷ نیوتون‌متر را تولید می‌کند. باتری ۳۹۰٫۵ کیلووات-ساعتی لیتیوم-آهن-فسفات آن، پیمایش تمام‌برقی ۲۴۵ کیلومتری را در استاندارد CLTC ممکن می‌سازد و با یک پک پر و باتری شارژ کامل، این برد به ۱۱۵۵ کیلومتر می‌رسد. شتاب صفر تا صد این نسخه ۶٫۷ ثانیه و سرعت نهایی آن ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت است. با شارژ سریع، تنها در ۱۵ دقیقه می‌توان ۸۰ درصد ظرفیت باتری را پر کرد. در نسخه تمام‌برقی Pure Electric، پیمایش طبق استاندارد CLTC به ۷۵۵ کیلومتر می‌رسد. شتاب اولیه ۶٫۱ ثانیه و حداکثر سرعت آن نیز ۲۱۵ کیلومتر بر ساعت است. باتری لیتیوم-یون سه‌گانه ۹۴٫۵۳ کیلووات-ساعتی آن، توان ۲۳۷ کیلووات (۳۱۷٫۸ اسب‌بخار) و گشتاور ۳۹۶ نیوتون‌متر را تأمین می‌کند و ظرف ۲۰ دقیقه با شارژ سریع تا ۸۰ درصد پر می‌شود. هر دو مدل، به آخرین فناوری‌های رفاهی و ایمنی هوشمند مجهز هستند و به‌زودی توسط سایپا وارد بازار خواهند شد.

پرچم بی‌ام‌کارز روی فرش قرمز مشهد

در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو و مشهد، بهمن خودرو برگ برنده جدید خود را رو کرد: «هاوال H9»، بلندقامتی با چهره‌ای مگمایی و شمالی آفرودی که بازار را به یاد پرادو





جنگجوی آفرود «هاوال»



در نسخه جنگجو یک پیشرفت قابل توجه نسبت به مدل های فعلی است. هر چند مشخصات فنی پیشران به طور رسمی تایید نشده اما انتظار می رود بدون تغییر باقی بماند. مدل معمولی با دو گزینۀ عرضه می شود که شامل یک پیشرانۀ ۲ لیتری توربو بنزینی با قدرت ۲۲۱ اسب بخار و گشتاور ۳۸۵ نیوتون متر همراه با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و یک موتور ۲.۴ لیتری توربودیزل با قدرت ۱۸۴ اسب بخار و گشتاور ۴۹۰ نیوتون متر است که به یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک متصل می شود.

برند هاوال، زیرمجموعه شرکت گریت وال موتور رسماً اعلام کرد که نسل دوم شاسی بلند H9 در نسخه های ویژه با نام واریور ادیشن یا جنگجو در چین عرضه خواهد شد. این مدل جدید با ظاهری تمام مشکی و مجموعه ای از ارتقاها فنی استاندارد، از جمله قفل دیفرانسیل الکترونیکی جلو و عقب، ظرفیت بدک کشی ۲.۵ تن و تایرهای آل ترین، مستقیماً علاقه مندان به ماجراجویی و آفرود را هدف گرفته است. تجهیزات استاندارد

با رقبای ارائه خدمات پس از فروش گسترده است. این خودرو با گارانتی ۵ ساله یا ۱۵۰ هزار کیلومتر عرضه می شود. همچنین ۲۴ نمایندگی فعال در ۲۱ استان کشور آماده ارائه خدمات هستند. قیمت این خودرو نیز کمتر از ۳/۵ میلیارد تومان تعیین شده که در کنار امکانات و قابلیت ها، آن را در بازار رقابتی ایران در جایگاه ویژه ای قرار می دهد. «این خودرو تنها یک شاسی بلند شهری نیست که صرفاً ظاهر قدرتمندی داشته باشد؛ بلکه یک محصول ساخته شده بر پایه پلت فرم کلاسیک جیب با توانایی های واقعی آفرود است که می تواند در مسیرهای سخت، کوهستانی و بیابانی عملکرد قابل قبول و مورد اعتمادی داشته باشد.»



نسل جدید خودرو BAW212 در تاریخ ۶ ژوئن ۲۰۲۴ به طور رسمی معرفی شد. این خودرو به دلیل طراحی کلاسیک و جعبه ای شکلی که دارد به «G واگن چینی» معروف است. تاریخچه عرضه خودرو ۲۱۲ به سال ۱۹۶۵ بازمی گردد؛ خودرویی با سابقه ای نزدیک به ۶۰ سال که یکی از قدیمی ترین مدل های چینی در حال تولید است.

طراحی ظاهری BAW ۲۱۲

طراحی جلوی این خودرو بسیار خشن است که یک سپر مستحکم می تواند به عنوان پله استفاده شود. رینگ های برآمده به این خودرو ژست تهاجمی و شبیه به جیب می دهد. حتی دستگیره های در نیز به سبک سنتی ۲۱۲ وفادار مانده اند. در زیر کاپوت یک موتور ۲ لیتری توربوشارژ با قدرت ۱۷۰ کیلووات (۲۳۱ اسب بخار) با ۳۹۰ نیوتون متر گشتاور قرار گرفته و قدرت از طریق یک گیربکس اتوماتیک ۸ دنده به چرخ ها منتقل می شود. ویژگی های آفرودی ۲۱۲ فارغ از وجود یک شاسی مستقل مستحکم فولادی، سیستم 4WD قابل تنظیم در حالات 2W، 4W و 4W-L و کلیدهای تنظیم دیفرانسیل جلو و عقب، زوایای ورود و خروج ۴۰ و ۳۶ درجه به همراه قابلیت پیشروی در آب تا ۸۵ سانتی متر در شرایط آفرود بهترین حالت رانندگی در شرایط سخت OFF-ROAD را فراهم می سازد. به این معنی که این خودرو می تواند در مسیرهای سخت و صعب العبور تردد کند. جلونچرخه کلاسیک با استایل جیب به همراه سه خط افقی بزرگ، چراغ کمکی روی گلگیر سمت راننده، لاستیک های «آل ترین (All-Terrain)» روی رینگ های مشکی و نقره ای، آینه های جانبی بزرگ، رکاب های جانبی، لاستیک زاپاس روی در صندوق عقب و چراغ های دایره ای شکل زنون به همراه چراغ های LED روی گلگیرهای عقب جزو تجهیزات ظاهری این آفرودر جدید هستند. از دیگر امکانات ویژه این خودرو می توان به سیستم تعلیق مولتی لینک در جلو و عقب اشاره کرد که هم در جاده و هم در مسیرهای صعب العبور راحتی و بهترین عملکرد را برای سرنشینان به همراه خواهد داشت.

طراحی داخلی BAW ۲۱۲

در تریم داخلی خودرو و روی داشبورد یک نمایشگر لمسی ۱۲.۳ اینچی به همراه صفحه آمپر (کلاستر) دیجیتالی ۱۰.۲ اینچی رنگی و غربیل فرمان D شکل به چشم می خورد. در پایین سیستم مولتی مدیا دکمه هایی برای فعال کردن ویژگی های مختلف رانندگی در آفرود مانند انتخاب حالات سیستم چهار چرخ محرک از جمله دکمه انتخاب قفل دیفرانسیل جلو و قفل دیفرانسیل عقب فارغ از قفل دیفرانسیل مرکزی هوشمند، اتوهلد و ترمز پارک برقی دیده می شود. در نهایت ترکیب سبک کلاسیک و توانایی آفرود قوی آن می تواند برای خریداران مشتاق ماجراجویی یک انتخاب جذاب باشد.

بی ای دبلو نسخه ویژه ای با نام اسپشال ادیشن را هم برای ۲۱۲ در نظر گرفته است که از سپر جلوی منحصر به فرد، جلونچرخه متفاوت، لاستیک های گریچ، اسنور کل، گلگیرهای هم رنگ بدنه و درجه کوچک روی در موتور بهره می برد.

زمان عرضه BAW ۲۱۲ به بازار

صنایع خودرو سازی ایلیا به تازگی و در جریان بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد از جدیدترین محصول این شرکت رونمایی کرد و هنوز قیمت نهایی و زمان عرضه این خودرو به صورت رسمی اعلام نشده است.

۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی محصول جدید صنایع خودرو سازی ایلیا

عقیل مصطفایی، معاون بازاریابی و فروش صنایع خودرو سازی ایلیا در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر این که این محصول چه تفاوتی با شاسی بلندهای رایج بازار دارد؟ گفت: «این خودرو یک شاسی بلند آفرودی است که توانایی های فنی و قابلیت های ریشه در سابقه ای ۶۰ ساله دارد. از سال ۱۹۶۱ به عنوان یک جیب ساخته شده و اساساً در سری های Wrangler و CJ عرضه شده است. بنابراین ساختار کلاسیک جیب را حفظ کرده؛ اما با تکنولوژی های مدرن و طراحی به روز ترکیب شده است. از ۲۲ آگوست ۲۰۲۴، یعنی دقیقاً یک سال پیش، تولید نسخه جدید آن آغاز شد و امروز می توان گفت سالگرد تولد نخستین سال عرضه این مدل را جشن می گیریم»

وی با اشاره به مشخصات فنی خودرو ادامه داد: «این محصول به یک پیشران ۲ لیتری با قدرت ۲۳۱ اسب بخار و گشتاور ۳۹۰ نیوتون متر مجهز است. جعبه دنده ۸ سرعته آن ساخت کمپانی دی ای چین (DAE) است که یکی از بزرگترین سازندگان موتور و گیربکس در چین محسوب می شود. خودرو به سیستم دو دیفرانسیل مجهز بوده و سه قفل دیفرانسیل الکترونیکی مستقل، شامل قفل مرکزی، قفل دیفرانسیل جلو و قفل دیفرانسیل عقب دارد که سوئیچ هر کدام جداگانه تعبیه شده است.»

مصطفایی افزود: «مکانیزم انتقال قدرت آن شامل حالت های تک دیفرانسیل 2H، دو دیفرانسیل 4H و دو دیفرانسیل سنگین 4L است. یکی از ویژگی های متمایز آن در مقایسه با رقبای، استفاده از محورهای سالیید در جلو و عقب به همراه سیستم تعلیق مولتی لینک است که باعث نرمی، قدرت و توان آفرود بالای خودرو می شود. شاسی مستحکم و ارتجاعی آن به گونه ای ساخته شده که بدنه با استفاده از ربات ها پرس می شود، جوشکاری بدنه به صورت رباتیک انجام می گیرد و رنگ آمیزی آن نیز کاملاً اتوماتیک است.»

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودرو سازی ایلیا در پاسخ به پرسش دیگر خبرنگار این روزنامه درباره امکانات رفاهی خودرو، توضیح داد: «این محصول از نظر آپشن ها نیز در سطح بالایی قرار دارد. سیستم چند رسانه ای آن مانیتور ۱۲.۳ اینچی و پنل پشت آمپر دیجیتال رنگی ۱۰.۳ اینچی دارد. شارژر بی سیم برای گوشی تعبیه شده و صندلی های راننده و شاگرد به صورت برقی تنظیم می شوند. صندلی راننده علاوه بر گرم کن، مجهز به ماساژور نیز هست. شیشه ها همه با یک بار لمس به صورت کامل بالا یا پایین می روند و امکان کنترل مستقل هر شیشه نیز وجود دارد.» وی افزود: «سانروف، چراغ های جلو زنون و LED، چراغ عقب LED، دی لایت و پروژکتور LED جلو از دیگر امکانات استاندارد این مدل است. سیستم تهویه مطبوع دو گانه نیز به صورت پیش فرض روی خودرو نصب شده است.»

مصطفایی در پاسخ به سؤالی درباره نام محصول توضیح داد: «شرکت BAW یا Beijing Auto-Works Company سازنده این مدل است. خودرو معرفی شده، ۲۱۲ سری T01 نام دارد. کد ۲۱۲ در واقع ریشه تاریخی دارد؛ عدد اول نشان دهنده دومین محصول کمپانی BAW است، عدد اول بیانگر سگمنت محصول و رقم آخر ۲ به سومین سری تولیدی اشاره دارد. پیش از این سری، نمونه های ۲۱۰ و ۲۱۱ در قالب پروتوتایپ عرضه شده بودند و در نهایت سری ۲۱۲ به مرحله تجاری سازی رسید.»

وی در ادامه به شیوه ورود این خودرو به بازار اشاره و بیان کرد: «ما در خودرو سازی ایلیا این محصول را به صورت CKD وارد کشور کرده و عملیات مونتاژ آن را در داخل انجام می دهیم. برنامه ریزی سازمان برای سال نخست، تیراژ ۳ تا ۴ هزار دستگاه است. یکی از مهم ترین مزیت های مادر مقایسه

محصولات جدید

نمی کند

پیشرو و اثرگذار در تاریخ صنعت خودرو کشور، میزبان این رقابت بزرگ است؛ رقابتی که انتظار می رود به ورود نسل تازه ای از خودروها به خیابان های ایران بینجامد.

قدرتی معادل ۲۵۲ اسب بخار و گشتاور ۳۸۰ نیوتون متر تولید می کند. انتقال نیرو در این نسخه از طریق جعبه دنده هشت سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ صورت می گیرد، نسخه پلاگین-هیبرید از یک موتور ۴ سیلندر ۱.۴۹۸ سی سی به همراه موتور الکتریکی بهره می برد که به صورت ترکیبی توان ۲۹۲ اسب بخار و گشتاور ۳۴۰ نیوتون متر ارائه می دهد. این نسخه از گیربکس DHT استفاده می کند و نیرو را به چرخ های جلو منتقل می کند. هر دو نسخه با بالاترین سطح از تجهیزات رفاهی و ایمنی به بازار ایران عرضه خواهند شد.

شوال ۲، کراس اوور کوچک جسور ایران خودرو

ایران خودرو در جریان نمایشگاه بین المللی خودرو مشهد، از کراس اوور دیگری با نام شوال ۲ رونمایی کرد. این مدل در واقع نسخه داخلی شده نسل جدید هاوال H2 است که با رویکردی جوان پسند و طراحی اسپرت به بازار خواهد آمد.

در نمای بیرونی، خطوط تند و حجم دهی های برجسته، زبان طراحی مدرن و پویای شوال ۲ را شکل داده اند؛ المان هایی که در کنار تناسب جمع و جور بدنه، آن را گزینه ای جذاب برای بازار کراس اوورهای کوچک می سازد.



شوال ۲ نیز در دو نسخه بنزینی و پلاگین-هیبرید تولید می شود. نسخه بنزینی از یک موتور ۴ سیلندر ۱.۴۹۹ سی سی با توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم بهره می برد که قادر به تولید ۱۷۴ اسب بخار قدرت و ۲۷۰ نیوتون متر گشتاور است. این پیشرانۀ از طریق گیربکس هفت سرعته اتوماتیک دو کلاچه، نیرو را به چرخ ها می رساند. در نسخه پلاگین-هیبرید، پیشرانۀ ۱.۵ لیتری بنزینی با یک موتور الکتریکی ترکیب شده و در مجموع توان ۱۸۸ اسب بخار و گشتاور ۳۷۵ نیوتون متر تولید می کند. این مدل نیز از گیربکس DHT برای انتقال قدرت به چرخ ها استفاده می کند. با توجه به ترکیب طراحی به روز، تنوع قوای محرکه و سطح امکانات، شوال ۲ ماموریت دارد جایگاه ایران خودرو را در بازار کراس اوورهای جمع و جور ارتقا دهد.

رونمایی از جی کلاس چینی صنایع خودرو سازی ایلیا در نمایشگاه خودرو مشهد

صنایع خودرو سازی ایلیا به تازگی و در جریان بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد ۱۴۰۴ از جدیدترین محصول این شرکت رونمایی کرد و هنوز قیمت نهایی و زمان عرضه این خودرو به صورت رسمی اعلام نشده است.



خودروسازی ایلیا، خودرو محبوب ۲۱۲ از برند BAW را به بازار ایران معرفی کرد. بی ای دبلو (BAW) یک شرکت خودرو سازی قدیمی چینی است که پیشینه آن به سال ۱۹۵۳ بازمی گردد. این شرکت که از سال ۲۰۱۰ به یکی از زیرمجموعه های BAIC تبدیل شد تا سالیان متمادی به ساخت خودروهای آفرودی پرداخته است. برند BAW در ابتدا فقط در ناوگان ارتش خدمت می کرد؛ اما از سال ۲۰۰۸ نسخه شخصی آن به بازار عرضه شد. این خودرو توسط شرکت خودرو سازی پکن تا سال ۲۰۲۲ در شهر پکن و طی همکاری با شرکت BAIC تولید می شد و معرفی نسل جدید این خودرو به دلیل تغییر مالکیت شرکت بی ای دبلو به تعویق افتاد که در نهایت مالکیت آن را یکی از بزرگترین هلدینگ های چینی به نام Shandong Weiqiao Pioneering Group در شهر جینگدائو بر عهده گرفته است



ماموت و گروه بهمن در آن حضور پیدا کرده‌اند. این در حالی است که این نمایشگاه در سال‌های گذشته میزبان تعداد بیشتری از خودروسازان داخلی بود.

امسال نمایشگاه خودرو مشهد در حالی برگزار می‌شود که از میان خودروسازان داخلی، تنها شرکت‌های ایران خودرو، سایپا، خودروسازی ایلینا،



حضور اندک خودروسازان داخلی در نمایشگاه مشهد



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

برای خرید خودرو فرصت را از دست ندهید!

روزها رقابت میان خودروسازان برای فروش محصولاتشان همچنان وجود دارد و همین مساله به‌خودی‌خود سبب تثبیت و حتی کاهش قیمت‌انواع خودرو در بازار شده است

هستند که سیر تحولات سیاسی و اقتصادی به‌گونه‌ای است که بالا رفتن قیمت خودرو در هفته‌ها و ماه‌های پیش رو چندان دور از تصور نیست و این در حالی است که این

بسیاری از کارشناسان با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی کشور معتقدند این روزها فرصت مناسبی برای خرید خودرو است. درواقع کارشناسان بر این عقیده

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 ۷۴۰	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۱۰	۲ میلیون و ۲۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۶۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۷۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۴۲۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۲ میلیون و ۵۱۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۴۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۰۰	۳۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۱۵	۱۵	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▼
هایما S5 (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۳۰	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 کرتا (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 ۶۰۰	۵۰	▲
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	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 ۷۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۵۰	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	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۵۰	۰	
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۵۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۴۶	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۱۵	۴	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۴۰	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۷	۲	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۸۰	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۷۵	۲	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۸	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۶	۱	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۳۳	۲	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۳۷	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۵۲	۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۲۳	۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۲۴	۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۷۱	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۷	۳	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۷۴	۳	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۳۵	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۰۶	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۵۴	۹	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۳۴	۶	▲
کارون (پادارادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۲	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۱۰	۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۴۲	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۵	۳	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۶	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۷۶	۶	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۱۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۴	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۴۵	۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۰۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۸	۱	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۲	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۳۴	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۹۰	۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۷	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۸۷	۲	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۰	۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۸۰	۸	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۸۷	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۱۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۴۷	۱	▲

قضائی به همراه نماینده بازرسی اصناف به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی صورت گرفته از این انبار موفق شدند تعداد ۲ هزار کارتن انواع روغن موتور قاچاق را کشف کنند.»

جانشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به این که کارشناسان ارزش کالاهای قاچاق کشف شده را ۳۰ میلیارد ریال برآورد کردند، تصریح کرد: «در این راستا ضمن پلمب انبار، یک متهم نیز شناسایی و با تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به اداره تعزیرات حکومتی استان معرفی شد.»

«جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف ۳۰ میلیارد ریال انواع روغن موتور قاچاق در بازرسی مأموران انتظامی شهرستان برخوار از یک انبار خبر داد.

سردار محمدرضا هاشمی فراظهار کرد: «مأموران فرماندهی انتظامی شهرستان برخوار در پی دریافت اخباری مبنی بر نگهداری روغن های صنعتی قاچاق در یکی از انبارهای سطح شهرستان، رسیدگی به این موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»

وی افزود: «در این خصوص مأموران پس از اطمینان از درستی اخبار و ضمن هماهنگی با مرجع



کشف روغن موتورهای میلیاردی قاچاق در برخوار



عرضه فرآورده سوختی در بورس انرژی

نحوه عرضه بنزین سوپر وار داتی اعلام شد

و قیمت گذاری بنزین توضیح می دهد که ورود بخش خصوصی به واردات بنزین سوپر تأثیری بر قیمت های دولتی ندارد. او می گوید: «قیمت بنزین معمولی همچنان بر مبنای نرخ ۱۵۰۰ تومان از طریق کارت سوخت عرضه می شود و تغییری در این روند ایجاد نمی شود. اما بنزین سوپر که توسط بخش خصوصی وارد می شود، با قیمتی بسیار بالاتر و مستقل از نرخ دولتی در جایگاه ها به فروش می رسد.» به گفته قربان، این موضوع به معنای افزایش قیمت بنزین یارانه ای یا سهمیه ای نیست، بلکه تنها کسانی که تمایل به استفاده از بنزین سوپر دارند، باید بهای بالاتر آن را بپردازند. او تأکید می کند: «عرضه سوخت توسط بخش خصوصی در قالب بنزین سوپر، ساختار فعلی قیمت گذاری دولتی را تحت تأثیر قرار نمی دهد و صرفاً گزینه ای گران تر برای مصرف کنندگان محسوب می شود.» این کارشناس در پایان یادآور می شود هر گونه تغییر در سیاست های انرژی، با هدف مدیریت آثار آن بر زندگی مصرف کنندگان و بازار سوخت باید با دقت بررسی شود؛ در غیر این صورت ممکن است تبعات جبران ناپذیری برای اقتصاد کشور به همراه داشته باشد.

بازار آزاد به تدریج به همان قیمت های ۴۰ یا ۵۰ هزار تومان نزدیک می شود و دولت می تواند ادعا کند که قیمت را خودش افزایش نداده، بلکه مردم آن را گران کرده اند.» این اقتصاددان در ادامه به طرح واردات بنزین سوپر اشاره می کند و می گوید: «این طرح یک جنبه مثبت دارد و آن این که صاحبان درآمدهای بالا که خودروهای لوکس و توان پرداخت لیتری ۶۰ یا ۷۰ هزار تومان را دارند، به سمت خرید آزاد می روند. این موضوع بار تقاضای آن ها بر بنزین معمولی را کاهش می دهد.» با این حال، افقه تأکید می کند که تعداد این افراد چندان زیاد نیست که بر حجم مصرف کلی اثرگذار باشد. در عین حال، همین اقدام بستری روانی برای افزایش قیمت بنزین معمولی ایجاد می کند؛ چرا که وقتی قیمت های بالاتر جا می افتد، زمینه برای افزایش تدریجی قیمت فراهم می شود. افقه هشدار می دهد: «اگرچه افزایش قیمت بنزین برای دولت درآمدزاست و بخشی از کسری بودجه را جبران می کند، اما تبعات سنگینی به همراه دارد. حتی اگر مانند دفعات قبل به اعتراضات خیابانی منجر نشود، مردم را فقیرتر می کند.» نرسی قربان، کارشناس اقتصادی در گفت و گویی درباره ساختار عرضه



درخواست مجوز واردات است. انعقاد قرار داد معتبر (واگذاری مدیریت زنجیره تامین و توزیع فرآورده های نفتی) با شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران نیز یکی از شرایط لازم برای ثبت درخواست مجوز توزیع در درگاه ملی مجوزهاست و مدت اعتبار مجوزهای مذکور حداکثر یک ساله با قابلیت تمدید است. به گزارش «ایسنا» قیمت گذاری رقابتی برای عرضه بنزین ویژه به مصرف کنندگان نهایی توسط دارنده مجوز توزیع مجاز است و وزارت نفت و شرکت های تابعه ذی ربط مجاز به دخالت در امر قیمت گذاری نیستند. در حال حاضر زیرساخت های مناسب در رینگ بین الملل بازار فیزیکی بورس انرژی ایران وجود دارد و این بورس آمادگی کامل را در خصوص برگزاری عرضه بنزین ویژه (سوپر) دارد. مرتضی افقه، اقتصاددان می گوید: «یکی از راهکارهایی که سال هاست مطرح می شود، این است که به همه افراد دارای کارت ملی، چه خودرو داشته باشند چه نداشته باشند، سهمیه بنزین داده شود. در این حالت، افراد بدون خودرو سهمیه خود را در بازار آزاد می فروشند و همین روند، بستر افزایش قیمت را فراهم می کند.» او تأکید می کند: «در چنین شرایطی

وزارت نفت شیوه نامه تامین و توزیع بنزین ویژه را اواخر سال گذشته به بورس انرژی ایران ابلاغ کرد؛ براین اساس، با توجه به وجود زیرساخت های مناسب در رینگ بین الملل بازار فیزیکی بورس انرژی ایران، این بورس آمادگی کامل را در خصوص عرضه بنزین ویژه دارد. شرکت بورس انرژی ایران اعلام کرد در اجرای ماده ۹ آئین نامه اجرایی تبصره ۸ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور، وزارت نفت شیوه نامه تامین و توزیع بنزین ویژه (سوپر) را طی نامه شماره ۵۴۷۳۹۳ در تاریخ ۶ بهمن ۱۴۰۳ به بورس انرژی ایران ابلاغ کرد. در این شیوه نامه، بنزین سوپر با رعایت استاندارد یورو پنج، استاندارد ملی ۲۲۹۲۰ و درجه اکتان بیشتر و مساوی ۹۵ به عنوان بنزین «ویژه» تعریف شده است. همچنین مجوز واردات و توزیع این فرآورده توسط شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران برای اشخاص حقوقی واجد شرایطی که درخواست خود را در درگاه ملی مجوزها ثبت کنند، صادر می شود. براساس این گزارش، سابقه کاری حداقل سه سال مرتبط با یکی از فعالیت های صادرات، واردات، تولید یا توزیع فرآورده های نفتی از جمله شرایط لازم برای

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



گروه صنایع شیمیایی معرفي و مفتخر به دریافت لوح تقدیر و تندیس و یزه این مراسم شد. در این مراسم، دکتر نیمانادر اصفهانی نیز به عنوان همراه دکتر گنجی حضور داشت. این موفقیت حاصل سال‌ها تلاش مجموعه پژدار در مسیر ارتقای کیفیت و توسعه تولید داخلی است؛ افتخاری که برگ زرینی در دفتر صنعت استان و کشور رقم زد.

روز سه‌شنبه ۴ شهریور، مراسم ملی روز صنعت و معدن که به دلیل شرایط خاص کشور و چالش‌های ناشی از جنگ در تاریخ اصلی خود (۱۰ تیر) به تعویق افتاده بود، با حضور رئیس‌جمهور محترم و جمعی از مقامات عالی‌رتبه در تهران برگزار شد. این رویداد، دکتر محمدرضا جمعی، رئیس هیات‌مدیره یزدانیرا از بیانگذاران این روز صنعتی، رازی به عنوان تولیدکننده نمونه‌استدرا برد در



افتخار ملی برای استان یزد در مراسم روز صنعت و معدن

[illegible]

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

هشدار!



پرونده لاستیک فروش متخلف روی میز تعزیرات

«سازمان تعزیرات حکومتی تهران از محکومیت ۹۸۶ میلیارد ریالی فروشنده لاستیک برای ثبت نکردن موجودی در سامانه مربوطه خبر داد. سید یاسر رایگانی، مدیر کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی گفت: «شعبه دوم تجدیدنظر ویژه رسیدگی به امور قاچاق کالاوارز تعزیرات حکومتی تهران پرونده تخلف رعایت نکردن ضوابط تعیینی دولت در فروش ۷۸ هزار و ۶۷۵ حلقه لاستیک ایرانی به ارزش ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال را رسیدگی کرد.» وی افزود: «با گزارش اداره کل صنعت،

معادن و تجارت تهران، پرونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد. شعبه رسیدگی کننده با توجه به مستندات موجود در پرونده، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت مبلغ ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» به گفته رایگانی، شعبه همچنین متخلف را برای بهای مال از دست رفته به پرداخت ۴۹۳ میلیارد و ۲۸۹ میلیون ریال جریمه و در مجموع متخلف را به پرداخت ۹۸۶ میلیارد و ۵۷۹ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.

دولت متعهد به حمایت از تولید داخل است

بازدید معاون وزیر صنعت از کارخانه «آرتاویل تایر»

از این بابت دریافت نمی‌کنیم.

شیخ عنوان کرد: «در راستای حمایت از تولید داخل از زمان پذیرش مسئولیت در صنعت لاستیک ۳۴ درصد کاهش واردات لاستیک سواری داشتیم و کاهش واردات در لاستیک باری و اتوبوس بیش از این میزان بوده است.» وی افزود: «در خصوص حقوق ورودی هم بسیار زیر فشار بودیم؛ اما با پیگیری مجدانه و رایزنی حقوق ورودی کالاهای مربوط به حوزه لاستیک از ۱۰ درصد به ۲۰ درصد افزایش یافت و برای لاستیک‌های باری افزایش از چهار درصد به پنج درصد داشتیم.»

وی همچنین با اشاره به اصلاح سامانه جامع تجارت و فرآیندهای مرتبط اظهار کرد: «کاهش تخصیص ارز به‌طور قابل ملاحظه برای تعرفه واردات لاستیک را داشتیم و ۱۶ درصد در زمانی که با دشواری تامین ارز روبه‌رو هستیم، برای تامین مواد اولیه لاستیک افزایش داشتیم؛ اما واردات گسترده‌ای طی سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ صورت گرفت.»

وی اظهار کرد: «در خصوص ارز نیز تفویض اختیاری به استان‌ها داشتیم که تا ۳ میلیون برنامه تولید و تا ۵ میلیون

سپهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

دکتر ابراهیم شیخ، معاون امور صنایع وزارت صنعت، معدن و تجارت، از خطوط تولید و واحدهای مختلف کارخانه آرتاویل تایر بازدید به‌عمل آورد و بر حمایت همه‌جانبه دولت از تولید کنندگان داخلی و توسعه صادرات غیرنفتی تاکید کرد.

به گزارش «یرنا» ابراهیم شیخ پس از این بازدید، در نشست با فعالان اقتصادی استان اردبیل اظهار کرد: «پیش‌تر در مصاحبه‌ای درمورد عملکرد وزارت صنعت، معدن و تجارت در دولت چهاردهم سوال شد که باید گفت به‌واسطه تلاش‌های این‌وزار تخانه نمره الف‌رامی گیرد؛ اما اگر مشکلاتی مانند تامین ارز، آب و برق، گاز و گازوئیل را که برعهده بانک مرکزی، وزارت نیرو و وزارت نفت است هم به وزارت صمت محول کنیم، در مجموع دستگاه‌ها برای تولید کنندگان امکان‌ات خوبی مهیا نکرده‌اند و نمره خوبی



همه تعامل‌ها در این راستا بوده است که تا حدودی بتوانیم مشکل تامین سرمایه در گردش واحدهای تولیدی را برطرف کنیم.» وی افزود: «با صادر نکردن جواز تاسیس برای واحدها تا زمانی که تامین انرژی کامل صورت نگیرد و زیرساخت‌هایش تامین نشود، موافق هستیم؛ اما قانون

هم ماشین‌آلات و قطعات را تامین کردیم؛ اما به هر حال باید بپذیریم که در کشور با محدودیت‌های ارزی روبه‌رو هستیم و این یک واقعیت است.» شیخ بیان کرد: «تعاملاتی با بانک‌های ملی، صنعت و معدن، توسعه تعاون و صندوق ضمانت ارزی داشتیم و

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس 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	265/65R17	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	اسپورت تیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60R18	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

تصاویری از نسل جدید تویوتا هایلوکس افشا شده که تغییرات بزرگی را در طراحی این پیکاپ محبوب ژاپنی خصوصاً در قسمت جلوشان می‌دهد. اخیراً تصاویری از نسل جدید تویوتا هایلوکس در یک مراسم بین‌المللی فاش شده که نشان‌دهنده تغییرات ظاهری و فنی این وانت محبوب است. این مدل جدید با بازطراحی کامل قسمت جلو، گلگیرهای برجسته‌تر و چراغ‌های LED مدرن، آماده رقابت با رقبای سرسختی مانند فورد رنجر و ایسوزو D-Max است. اگر این تصاویر فاش شده رسمی باشند، با آن چه تاکنون درباره هایلوکس جدید می‌دانیم، همخوانی دارند؛ یعنی یک تکامل تدریجی به جای انقلابی کامل که بسیاری از ویژگی‌های کلیدی نسل کنونی را حفظ می‌کند. تویوتا هایلوکس



تغییرات عمده در ظاهر هایلوکس جدید «تویوتا»



۱۲۰۲۶ احتمالاً به همان پیش‌رانه ۲.۸ لیتری توربودیزل نسل کنونی مجهز خواهد بود که با سیستم هیبریدی ۴۸ ولتی همراه است. هر چند گزینه‌های پلاگین-هیبریدی و حتی هیدروژنی در آینده مطرح شده‌اند، اما به نظر نمی‌رسد در زمان عرضه اولیه شاهد به‌روزرسانی‌های عمده در پیش‌رانه باشیم، همچنین، سوالاتی درباره قابلیت پلت‌فرم قدیمی هایلوکس برای سازگاری با فناوری‌های سبزتر مانند پیش‌رانه‌های الکتریکی وجود دارد. البته گفته می‌شود تویوتا استراتژی دوگانه‌ای برای هایلوکس در نظر دارد. مدلی که در تصاویر افشایی دیده می‌شود، به‌عنوان یک به‌روزرسانی جامع عرضه خواهد شد؛ اما یک وانت کاملاً جدید با تمرکز بر الکتریکی‌سازی نیز در آینده معرفی خواهد شد.

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

وام و تنفس مالی، تنها ناجی خطوط تولید قطعه‌سازان

تغییر سیاست قیمت‌گذاری خودرو همراه با ضرورت ارائه تسهیلات بانکی و ارزی، توان بازسازی خطوط و بازگشت به ظرفیت تولید رقابتی را فراهم خواهد کرد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

بازار خودروی کشور در آستانه یکی از حساس‌ترین تغییرات سیاستی خود قرار دارد؛ تغییری که از یک سو نوید پایان قیمت‌گذاری دستوری را می‌دهد و از سوی دیگر واقعیت‌های تلخ ساختارهای مالی و مدیریتی صنعت را آشکار می‌سازد. بحران نقدینگی، فشار بدهی‌ها و نوسان ارز، نه تنها تولیدکنندگان خودرو را تحت فشار گذاشته، بلکه قطعه‌سازان را نیز به مرز فرسودگی رسانده است. این بخش حیاتی، سال‌ها با استقراض و تزریق سرمایه شخصی خطوط تولید را زنده نگه داشته و اکنون بیش از هر زمان نیازمند حمایت هدمند بانکی و ارزی است تا بتواند همپای تغییرات سیاستی، ظرفیت و کیفیت خود را بازسازی کند.

قیمت‌گذاری با نظارت پسینی؛ گامی رویه جلو؟ سعید مدنی مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا، در واکنش به انتشار نامه اخیر شورای رقابت مبنی بر تغییر فرآیند قیمت‌گذاری خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «این نامه نشان می‌دهد که از این پس، خودروسازان می‌توانند قیمت خودروهای تولیدی خود را تعیین کنند و آن را برای بررسی به سازمان حمایت بفرستند. اگر در بررسی‌های سازمان ایراد یا مغایرتی دیده نشود، همان قیمت‌ها تایید و اجرا خواهد شد. چنین رویکردی، در حقیقت حرکتی به سمت آزادسازی قیمت‌هاست؛ البته با مکانیزم نظارت پسینی که هنوز نوعی کنترل را اعمال می‌کند.»

وی افزود: «با این حال نباید تصور کرد که صرفاً با چنین مجوزی، تمام مشکلات صنعت خودرو یک‌شبه حل خواهد شد. وضعیت مالی خودروسازان هم‌اکنون در تنگناست. آن‌ها با بحران نقدینگی شدید مواجه‌اند و زیان انباشته سال‌های گذشته فشار مضاعفی آورده؛ شرایطی که به‌طور مستقیم بازار و وضعیت اقتصادی قطعه‌سازان را نیز تحت تأثیر قرار داده است. ارتباط تنگاتنگ مالی بین این دو بخش، یعنی اگر خودروساز دچار فشار شود، قطعه‌ساز هم از تأخیر در دریافت مطالبات ضربه می‌خورد.»

مدنی با اشاره به شرایط فعلی قطعه‌سازان ادامه داد: «این فعالان سال‌هاست با تأخیر در پرداخت‌ها و مشکلات نقدینگی کنار آمده‌اند و ناچار شده‌اند با گرفتن تسهیلات بانکی، استفاده از سرمایه شخصی و حتی استقراض از منابع غیررسمی، چراغ خطوط تولید را روشن نگه دارند. اگر به این فهرست فشارها، افزایش قیمت مواد اولیه و نوسان نرخ ارز را هم اضافه کنیم، روشن است که ظرفیت آن‌ها برای ادامه چنین وضعی محدود است. همین فشارهایی که دلایل اصلی است که چرا تولید خودرو هنوز به سطح سال‌های اوج ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ نرسیده است.»

وی تصریح کرد: «حتی اگر همین امروز قیمت‌گذاری به‌طور کامل آزاد شود و دست خودروساز برای برنامه‌ریزی بازتر شود، آسیب‌های گذشته بلافاصله جبران نمی‌شود. فراموش نکنیم که خروج تدریجی از یک سیاست مخرب زمان‌بر است. ولی نکته مثبت این است که با تغییر سیاست، امید به آینده در میان مدیران و بدنه صنعت برمی‌گردد. این امید، نخست خودروسازان را به حرکت وامی‌دارد و سپس به قطعه‌سازان منتقل می‌شود، زیرا آن‌ها می‌دانند که با بهبود وضعیت مالی خودروساز، شانس دریافت به‌موقع مطالباتشان بیشتر می‌شود.»

آزادسازی قیمت، معجزه یک‌شبه نیست

مدنی وضعیت فعلی صنعت خودرو را به یک «بیمار اورژانسی» تشبیه کرد و بیان داشت: «همان‌طور که یک بیمار اورژانسی به محض رسیدن نیاز به کمک فوری دارد، صنعت خودرو هم اکنون بدون مداخله فوری دولت نمی‌تواند از پس مشکلاتش برآید. این کمک باید هدفمند باشد؛ مانند تنفس یک یا دو ساله برای بازپرداخت وام‌ها، اختصاص اعتبارات مشخص از صندوق توسعه ملی و تامین ارز کافی برای خرید قطعات و مواد حیاتی. این مجموعه اقدامات، علاوه بر این که نفس تازه‌ای به خودروسازان می‌دهد، مستقیماً حاشیه سود قطعه‌سازان را نیز تقویت می‌کند.»



نیروگاه

وی افزود: «نتیجه چنین حمایتی نه تنها در دفاتر مالی شرکت‌ها، بلکه در بازار دیده می‌شود. وقتی خودروساز با ظرفیت بالاتری تولید کند و هزینه مالی کمتری بپردازد، طبیعی است قیمت تمام‌شده‌اش کاهش می‌یابد یا حداقل با افزایش بسیار کندتری روبه‌رو می‌شود. در این حالت، اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد به تدریج از بین می‌رود و انگیزه سودآوری و دلالتی کاهش می‌یابد. در عوض، سرمایه‌بران به سمت خرید سهام این شرکت‌ها می‌روند، چون می‌بینند که ارزش بازار و سودآوری آن‌ها رو به رشد است.»

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا با اشاره به این که آزادسازی قیمت به تنهایی معجزه‌آسا نیست تأکید کرد: «نمی‌توان انتظار داشت همین که امروز سیاست تغییر کرد، فردا همه شاخص‌ها سبز شود. مهم‌تر از تغییر سیاست، اراده و عمل واقعی دولت است. حمایت نباید صرفاً در حد بیانیه باشد. نمونه موفق آن، اقدام دولت اوپاما برای نجات جنرال موتورز است؛ این که دولت وارد میدان شد، سهام را در ازای کمک مالی در اختیار گرفت، مدیریت بحران را انجام داد و وقتی شرکت به مسیر عادی بازگشت، سهام را واگذار کرد. یعنی حمایت محدود، هدفمند و زمان‌دار.»

وی با اشاره به امکان بهره‌مندی از تجربه موفق اروپا در

این حوزه ادامه داد: «آن‌ها هم همین مسیر را رفتند. در بحران‌های بزرگ، دولت‌ها با ورود موقت و سیاست درست، اجازه ندادند صنایع کلیدی زمین‌بخورند. ما هم نیازمند چنین نگاهی هستیم؛ نه دخالت‌های روزمره و تغییرات پی‌درپی مدیریت.»

سایه روابط بین‌الملل بر نوسازی فناوری

این پیشکسوت صنعت خودرو با اشاره به ضرورت بازگشت به ریشه مشکلات بیان داشت: «بارها گفته‌ایم تا زمانی که عارضه‌یابی دقیق انجام نشود، هر نسخه‌ای موقتی است. گزارش تحقیق و تفحص مجلس که من عضو تدوین آن بودم، یکی از جامع‌ترین اسناد موجود است. در این گزارش، بدون رویکرد مچ‌گیری، مجموعه‌ای از مشکلات، راهکارها و الزامات اصلاح صنعت به‌طور شفاف آمده است. حتی قانون خودروی مصوب دهه ۷۰ هم می‌تواند مکمل این گزارش باشد، ولی متأسفانه به نظر می‌رسد نه گزارش خوانده شده و نه قانون مرور شده است.»

مدنی در پاسخ به این که بازفع قیمت‌گذاری دستوری و تزریق نقدینگی، چند سال طول می‌کشد تا صنعت قطعه فرسوده به سطح روز برسد، تأکید کرد: «قطعه‌سازان ما ز

همان‌طور که یک بیمار

اورژانسی نیاز به کمک فوری

دارد، صنعت خودرو هم اکنون

بدون مداخله فوری دولت

نمی‌تواند از پس مشکلاتش

برآید. این کمک باید هدفمند

باشد؛ شامل اعطای تنفس

یک یا دو ساله در بازپرداخت

وام‌ها، تخصیص اعتبارات

مشخص از صندوق توسعه

ملی و تامین ارز کافی برای

خرید قطعات و مواد حیاتی

نظر فنی ظرفیت بالایی دارند و در صورت حمایت، می‌توانند خود را سریع به‌روز کنند. البته شرایط بین‌المللی و روابط سیاسی ما دنیا مسائلی را ایجاد کرده است که بر تامین فناوری و ماشین‌آلات اثر می‌گذارد. ولی با این وجود، اگر مطمئن باشند سیاست امروز و فردا تغییر نمی‌کند، با شتاب عمل خواهند کرد.»

وی درباره نگرانی از واردکننده صرف شدن خودروسازان بیان داشت: «این نگرانی مبنای قوی ندارد. منابع ارزی ما برای واردات گسترده خودرو کافی نیست. برای مثال، پس از سال ۱۳۹۷ که واردات قرار بود سالانه حدود ۱۰۰ هزار دستگاه باشد، در عمل چنین رقم‌هایی محقق نشد و مجموع واردات هفت یا هشت سال گذشته بسیار کمتر از برنامه‌ریزی اولیه بود. این نشان‌دهنده محدودیت واقعی در تامین ارز است.»

مدنی افزود: «شرکت‌های بزرگ خودروسازی ما ظرفیت تولید سالانه حدود ۱.۲ میلیون دستگاه را دارند که با سرمایه‌گذاری و رفع موانع تا ۱.۸ میلیون دستگاه هم قابل دستیابی است. واردات نیم‌میلیون خودرو در سال نیازمند ۱۰ تا ۱۵ میلیارد دلار ارز است که واقعاً عجیب خواهد بود اگر چنین رقمی در اختیار واردات قرار گیرد. بنابراین ساختار فعلی به‌طور طبیعی بر تولید داخلی متمرکز باقی می‌ماند.»

خطر مونتاژ کاری؛ وقتی تولید داخلی زیر فشار است مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا درباره خطر توسعه مونتاژ کاری در مقابل تولید داخل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خاطرنشان کرد: «در صورتی که مالکیت این شرکت‌ها به‌طور کامل به بخش خصوصی منتقل شود و همچنان محدودیت‌های قیمت‌گذاری پابرجا بماند، احتمال گرایش به سمت مونتاژ وجود دارد. ولی حتی مونتاژ هم با قیمت‌گذاری دستوری به مشکل می‌خورد و حاشیه سودش کاهش می‌یابد. اینجاست که نقش دولت در تعریف چارچوب و مسیر درست اهمیت پیدا می‌کند.»

مدنی تصریح کرد: «دولت باید به وظایف اصلی خود برگردد، نه آن که در مدیریت روزمره شرکت‌ها دخالت کند. پیش‌تر، یک مدیر کل صنایع خودرو در وزارتخانه با یک تیم کوچک می‌توانست تمامی امور را با هماهنگی و نظارت پیش ببرد. قوانین روشنی لازم است، مثلاً تعیین شود که از مجموع تولید سالانه، حداکثر ۱۰ تا ۲۰ درصد می‌تواند وارداتی یا مونتاژی باشد. این کار هم به تعادل بازار کمک می‌کند، هم رقابت را تقویت می‌کند و هم انتقال فناوری را تسهیل می‌سازد.»

وی بی‌ثباتی مدیریتی یک دهه اخیر را یکی از موانع اصلی دانست و افزود: «از سال ۱۳۹۴ تاکنون وزارت صمت بین هفت تا ۹ وزیر و سرپرست عوض کرده است. خودروسازان بزرگ نیز در همین مدت با تغییرات پیاپی مدیران روبه‌رو بوده‌اند؛ یکی چهار یا پنج مدیرعامل و دیگری هشت یا ۹ مدیرعامل عوض کرده. در چنین فضایی، حتی قوی‌ترین برنامه‌نیمه‌کاره می‌ماند.» این فعال صنعت ادامه داد: «یک مدیرعامل تازه دو سال طول می‌کشد تا به فضای کاری و ساختار شرکت مسلط شود، اما در همین زمان معمولاً تغییر می‌کند. نتیجه این می‌شود که پروژه‌ها یا کامل نمی‌شوند یا با تأخیر سنگین اجرا می‌گردند. اگر بانک‌ها به قطعه‌سازان و خودروسازان مهلت بازپرداخت بدهند و حمایت ارزی هم انجام شود، در عرض یکی دو سال شاهد تغییرات مثبت و پایدار خواهیم بود.»

سه سال تنفس تا تحول اساسی صنعت

مدنی با اشاره به دوران مدیریتی خود در سایپا گفت: «ما هم در آن دوره با تحریم روبه‌رو بودیم، ولی توانستیم قرارداد با برندهایی مثل برلینگر و چانگان را نهایی کنیم. پلتفرم داخلی برای طراحی شاین و کوپیک ایجاد شد و پروژه‌ها ظرف سه سال به نتیجه رسیدند. برخی از این محصولات به دلیل تغییرات مدیریتی با تأخیر به بازار آمدند، اما اصل کار نشان داد که امکان تحول در مدت کوتاه وجود دارد.»

وی اضافه کرد: «اگر مسیر ثابت بماند، با حمایت بانکی و ارزی کافی، می‌توان ظرف سه سال یک تغییر اساسی ایجاد کرد. ولی وقتی مدیران هر ماه باید نگران پرداخت حقوق کارگران و کارمندان باشند و پول قطعه‌سازان قطره‌چکانی پرداخت شود، طبیعی است که تمرکز از روی کیفیت و افزایش تیراژ برداشته می‌شود. افزایش نرخ ارز هم هزینه خرید قطعات خارجی را بالا می‌برد و نیاز به نقدینگی را بیشتر می‌کند. در این شرایط، توان تولید بالا نمی‌رود و بازار همچنان دچار کمبود و گرانی خواهد بود.»

و نقل عمومی برای دانش آموزان و دانشجویان در نیمه اول مهر ماه اظهار کرد: «طرح مذکور پس از اخذ مصوبه از سوی شورای اسلامی شهر تهران اجرایی می شود.» گلشنی با بیان این که ساماندهی ناوگان بار و کالا در ساعات پر تردد نیمه اول مهر، به ویژه هفته اول مهر، به تشدید ترافیک کمک می کند، عنوان کرد: «مانند دو سال گذشته، تصمیمات لازم در خصوص ساعات آغاز کار ناوگان توزیع لبنیات و مواد غذایی اتخاذ و اطلاع رسانی خواهد شد.» وی خاطر نشان کرد: «امیدواریم بتوانیم همکاران خود را در نمایشگاه ها قانع کنیم که برای نیمه اول مهر ماه، به ویژه نمایشگاه بین المللی شهر تهران که بار ترافیکی شهر را مضاعف می کند، نمایشگاهی دایر نکنند.»

باشگاه خبرنگاران: مدیرکل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران از تشکیل کارگروه های تخصصی بازگشایی مدارس برای بررسی طرح شناورسازی ساعات کاری کارمندان دولت و رایگان کردن حمل و نقل عمومی برای دانش آموزان و دانشجویان خبر داد. مهدی گلشنی با بیان این که طبق مصوبه هیات وزیران در سال ۱۴۰۱ ساعات کاری برای حوزه های مختلف مشخص شده است، گفت: «ممکن است پیشنهاداتی در تغییر آن ساعات داشته باشیم که در صورت تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان تهران، می تواند جنبه اجرایی پیدا کند.» مدیرکل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران در ادامه ضمن اشاره به طرح رایگان سازی حمل

حمل و نقل رایگان برای دانش آموزان و دانشجویان در نیمه اول مهر



احیای دوگانه سوزها در دستور کار قرار می گیرد

صرفه جویی ۳۳۰ میلیون لیتر بنزین با دوگانه سوز شدن ۵۵ هزار خودرو



حدود ۴۲ میلیون دستگاه است؛ اما بسیاری از این خودروها به دلایل مختلف فعال نیستند. مهم ترین دلیل، فرسوده شدن مخازن است.» محسن جوهری در ادامه بیان کرد: «هزینه تعویض مخزن خودرو بسیار بالاست و بسیاری از مالکان توان پرداخت این هزینه را ندارند. البته در مصوبه جدید، درخواست شده که این هزینه ها توسط دولت پرداخت شود.» وی افزود: «قرار بود ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو به صورت رایگان به مخزن سی ان جی مجهز شوند، اما تاکنون در صد بسیار کمی از این تعداد تحقق یافته است. در فاز اول، خودروهای عمومی باید به صورت رایگان تبدیل شوند، اما درخواست شده که خودروهای شخصی نیز جزو اولویت ها قرار بگیرند.» جوهری با بیان این که مشکلاتی در اجرای مصوبه وجود داشته که منجر به توقف پروژه ها شده است گفت: «یکی از این مشکلات، عدم پرداخت به پیمانکاران بوده که باعث شده پروژه ها در زمان مقرر پیش نروند.» وی تاکید کرد: «در سال های گذشته، قراردادها و تفاهم نامه های زیادی بسته شده، اما در عمل پیشرفت چندانی در صنعت سی ان جی مشاهده نشده است.»

کارشناسان چه می گویند؟

در این میان برخی کارشناسان معتقدند بدون اصلاحات اساسی، این بار نیز ممکن است سیاست جدید به سر نوشت طرح های قبلی دچار شود. آن ها می گویند دولت اگر قصد دارد مصرف بنزین را مهار و جایگاه سوخت های دیگر را در سبد انرژی کشور تقویت کند، باید دو اقدام موازی را در دستور کار قرار دهد؛ نخست، ایجاد زیرساخت کافی و قابل اعتماد برای استفاده از سوخت های جایگزین و دوم، طراحی مشوق های اقتصادی و قیمتی برای مصرف کنندگان. به اعتقاد این کارشناسان، بدون بازنگری در قیمت گذاری انرژی و بدون سرمایه گذاری در شبکه توزیع گاز و برق، هر گونه افزایش تولید خودروهای دوگانه سوز با برقی تاثیر محدودی در وضعیت ناوگان خواهد داشت.

معرفی و عملیات تبدیل آن ها به صورت رایگان انجام می شود. همچنین افزون بر خودروهای عمومی، مالکان خودروهای شخصی با مدل ۱۳۹۷ به بالا نیز می توانند در سامانه ثبت نام کنند.» وی تصریح کرد: «شرایط ظرفیت عرضه بسیار مطلوب است و می توانیم روزانه بیش از ۳۵ میلیون مترمکعب سی ان جی در جایگاه های عرضه سوخت تحویل دهیم.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران بیان کرد: «این تبدیل ها هزینه ای برای مردم ندارد و هزینه آن از محل صرفه جویی در مصرف بنزین تامین می شود. برای نمونه، یک خودرو سواری بنزینی ماهانه ۶۰ لیتر سهمیه بنزین یارانه ای دریافت می کند که پس از تبدیل به دوگانه سوز، این سهمیه به ۳۰ لیتر کاهش می یابد و همان ۳۰ لیتر صرفه جویی محاسبه شده و هزینه تبدیل خودرو از این محل پرداخت می شود.»

رئیس انجمن سی ان جی کشور نیز چندی پیش در گفت و گویی تصریح کرد: «تعداد دوگانه سوزها در کشور

تبدیل خودرو بنزین سوز به دوگانه سوز هزینه ای برای مردم ندارد مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران همچنین از آغاز ثبت نام تبدیل رایگان خودروهای شخصی بنزین سوز به دوگانه سوز با مدل ۱۳۹۷ به بالا خبر داد و گفت: «بیش از ۱۱۰ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی فشرده (سی ان جی) در حدود ۲۰ سال گذشته در کشور عرضه شده که این معادل صرفه جویی ۱۱۰ میلیارد لیتر بنزین در کشور است.» کرامت ویس کرمی با تاکید بر این که مردم هیچ هزینه ای بابت تبدیل کارگاهی خودرو نمی پردازند، اما هم خودرو آن ها دوگانه سوز می شود و هم سهمیه سوخت آن ها بر اساس شرایط جدید تنظیم می شود، بیان کرد: «خودروهای عمومی از جمله تاکسی ها، وانت ها و خودروهای فعال در حوزه حمل و نقل اینترنتی می توانند از طریق سامانه gcr.niopc.ir ثبت نام کنند. پس از ثبت نام، این خودروها به یکی از ۳۴۰ کارگاه تبدیل فعال در کشور

راه، تولید خودروهای کم مصرف است که باز هم برای اجرای آن مشکلاتی در میان است. تولید این دست از خودروها نیاز به تکنولوژی بالتری دارد که به نظر می رسد خودروسازان داخلی به تکنولوژی مورد نیاز آن دسترسی چندانی ندارند. گرچه در این مورد، طی سال های گذشته وعده های زیادی داده شده اما هنوز خبری از تولید خودروهای کم مصرف نیست. چند روز پیش مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی اعلام کرده که برنامه نهاد مذکور این است که با توسعه هر دو روش تولید کارخانه ای و تبدیل کارگاهی، تعداد خودروهای دوگانه سوز در کشور را افزایش دهد و تاکید کرد طبق قراردادی که به تازگی با ایران خودرو منعقد شده، ۲۵ هزار خودرو دوگانه سوز تولید خواهد شد. وی در این باره گفت: «این قرارداد به ارزش ۱۵ میلیون دلار با شرکت ایران خودرو امضا شد که بر اساس آن ۲۵ هزار دستگاه خودرو از همان ابتدا به صورت دوگانه سوز تولید به بازار تحویل داده می شوند که از این تعداد، حدود ۲۰ هزار دستگاه وانت و ۵ هزار دستگاه سواری است که سبب صرفه جویی سالانه حدود ۱۵۰ میلیون لیتر بنزین در کشور می شود. افزون بر این قرارداد ۲۵ هزار دستگاهی، پیش تر نیز قراردادی با شرکت خودروساز زامیاد امضا شد که بر اساس آن ۳۰ هزار دستگاه وانت به صورت دوگانه سوز تولید می شود. به این ترتیب، فقط با این دو قرارداد در مجموع ۵۵ هزار دستگاه خودرو به ناوگان دوگانه سوز کشور اضافه می شود که سالانه حدود ۳۳۰ میلیون لیتر صرفه جویی در مصرف بنزین ایجاد می کند.» به گفته ویس کرمی علاوه بر خودروسازان، دوگانه سوز کردن کارگاهی نیز مدنظر است.



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

میانگین مصرف بنزین برای خودروهای داخلی حدوداً ۱۰ لیتر برای ۱۰۰ کیلومتر است. این در حالی است که این رقم در سطح جهانی حدود ۷ لیتر برای ۱۰۰ کیلومتر است. علاوه بر این با توجه به یارانه قابل توجهی که دولت برای بنزین پرداخت می کند، این میزان مصرف سوخت هزینه زیادی روی دوش کشور می گذارد. بنا به همین ملاحظات طی سال های گذشته موضوع کاهش مصرف بنزین خودرو مطرح بوده است. یکی از این راهکارها استفاده گسترده از سوخت سی ان جی و دوگانه سوز کردن خودروهاست؛ طریحی که پس از سال ها خاک خوردن، دوباره قرار است زنده شود.

توسعه خودروهای دوگانه سوز به روش تولید کارخانه ای و تبدیل کارگاهی از رده خارج کردن خودروهای فرسوده از سال گذشته شدت گرفته؛ اما باز هم به میزانی نیست که مشکل مصرف بالای بنزین در کشور را حل کند. خودروهای برقی نیز گرچه ترند جهانی هستند اما برای استفاده در ایران با چالش هایی مواجه هستند؛ از جمله این که کمبود جدی برق در کشور وجود دارد و زیرساخت های این خودروها نیز در کشور ایجاد نشده است. اما به نظر می رسد منطقی ترین



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلپورد
Billboard

تفاوت داشتن فورد و تبدیل آن به خودرو شخصی

«فورد اکوادور با کمپین «تفاوت داشتن یک فورد و تبدیل آن به خودرو شخصی» بر اهمیت شخصی سازی تأکید کرده است. این کمپین با معرفی لوازم جانبی اصلی، نشان می‌دهد هر مشتری می‌تواند خودرویش را بازتابی از سبک زندگی خود بسازد. فعالیت‌ها در فضای دیجیتال با ویدئو و گرافیک و در رسانه‌های سنتی با چاپ، رادیو و نمایشگاه‌ها اجرا می‌شود. هدف اصلی، تجربه مستقیم مشتری از امکاناتی مانند باربند، کیت ایمنی و سیستم چندرسانه‌ای است.»

آینه جانبی خودرو وسیله تزئینی نیست!

یکی از معضلات پنهان اما تأثیرگذار در ترافیک و تصادفات شهری، بی‌توجهی برخی رانندگان به استفاده صحیح از آینه‌های جانبی خودرو است. در کلانشهرهای کشور که خیابان‌ها و به‌طور کلی معابر عمومی مملو از خودروهای شخصی، تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌هاست، هر ثانیه غفلت از آینه‌های جانبی خودرو می‌تواند به بروز حوادث بعضاً ناگوار منجر شود. متأسفانه بسیاری از رانندگان تنها هنگام پارک یا تغییر خط، نگاه کوتاهی به آینه‌های جانبی خودرو می‌اندازند و در طول مسیر، استفاده از این ابزار حیاتی را نادیده می‌گیرند. این درحالی است که آینه‌های جانبی به‌عنوان وسیله‌ای تزئینی روی خودرو نصب نمی‌شوند؛ بلکه یکی از مهم‌ترین ابزارهای ایمنی در رانندگی شهری به‌شمار می‌روند. بنابراین بی‌توجهی به آن‌ها نه‌تنها احتمال برخورد با موتورسیکلت‌ها و خودروهای عبوری را افزایش می‌دهد، بلکه به تشدید گره‌های ترافیکی نیز دامن می‌زند. بر این اساس بسیاری از تصادفات منجر به جرح و فوت در معابر شلوغ شهری، ناشی از همین غفلت ساده است. از سوی دیگر، فرهنگ رانندگی در کلانشهری مانند تهران نیازمند بازنگری جدی است. بر این اساس آموزش‌های عملی برای استفاده صحیح از آینه‌ها می‌تواند بخشی از آزمون‌های رانندگی یا برنامه‌های آموزشی سازمان‌های ترافیکی باشد. همچنین تولیدکنندگان خودرو نیز می‌توانند با طراحی هوشمندتر و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید مانند هشدار نقاط کور، نقش مؤثری در کاهش این خطا ایفا کنند. به بیان ساده، نگاه کردن به آینه‌های جانبی خودرو تنها چند ثانیه زمان می‌برد، اما بی‌توجهی به آن‌ها می‌تواند سال‌ها پشیمانی به‌همراه داشته باشد. درنهایت ضروری است که رانندگان در معابر شلوغ شهری، به این مسأله توجه ویژه و جدی داشته باشند تا از بروز تصادف و خسارت‌های احتمالی متاثر از آن در امان بمانند.

حرف آخر
Fast Word

امید محمدی
روزنامه‌نگار

نکته آموزشی

دارد؛ چراکه سوختن فیوز یا خرابی رله مانع از روشن شدن فن خواهد شد. همچنین تمیز نگه داشتن اتصالات و سوکت‌های برقی فن می‌تواند از ایجاد اتصال یا عملکرد ناقص جلوگیری کند. نکته دیگر توجه به صدای غیرعادی فن است. صدای زیاد یا لرزش فن می‌تواند نشان‌دهنده خرابی یاتاقان یا بالانس نبودن پره‌ها باشد که در صورت بی‌توجهی ممکن است به سوختن موتور فن منجر شود.

«فن رادیاتور یکی از اجزای حیاتی سیستم خنک‌کننده خودرو است که وظیفه دارد حرارت اضافی موتور را کاهش دهد و مانع از جوش آوردن آب در رادیاتور شود. بی‌توجهی به عملکرد صحیح فن می‌تواند به داغ شدن موتور، آسیب دیدن واشر سرسیلندر و حتی هزینه‌های سنگین تعمیر منجر شود. برای نگهداری بهتر از فن رادیاتور، لازم است چند نکته ساده اما کاربردی رعایت شود. در گام نخست، بررسی منظم فیوز و رله‌های مرتبط با فن اهمیت

نکات مهم در نگهداری فن رادیاتور خودرو



لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI