



رئیس هیات مدیره یزد تایر در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

«یزد تایر» امسال ۱۰ سایز جدید تایر عرضه می‌کند

برخی واردکنندگان تایر در همان ابتدای کار، روی محصولاتشان ۳۰ تا ۳۵ درصد «اورپرایس» اعمال می‌کنند و به این ترتیب بستر نابرابر رقابت در بازار داخل میان تولید و واردات..

صفحه ۱۳

چرخه معیوب زیان و رانت، ۶۰۰ همت بدهی
برای خودروسازان ایجاد کرد

سود ۲۵۰ همتی صنایع
بالادستی در مقابل زیان
۲۹۰ همتی دو خودروساز بزرگ

صفحه ۱۴

با فروش ۹۶ همتی در چهار ماهه نخست
سال محقق شد

افزایش ۶۴ درصدی
درآمدهای شرکت
نفت «ایرانول»

صفحه ۵

کارشناس حوزه بیمه
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

پرداخت خسارت در
برخی شرکت‌های بیمه
هفته‌ها طول می‌کشد

صفحه ۲

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد چه دستاوردهایی داشت؟

از حضور پررنگ سایپا تا صف آرایی چشم‌بادامی‌های جسور

صفحات ۸ و ۹



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و
کیفیت خودروی شماست



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



جانبی، تزئینات سپر عقب و اسپویلر در صندوق می‌شود. دیفیوزر جدید با چراغ‌های ترمز اضافی نیز در این پکیج گنجانده شده و تمام قطعات از جنس فیبر کربن هستند. رینگ‌های چند پره جدید هم تکمیل‌کننده ویژگی‌های بیرونی این تیونینگ هستند. لارته دیزاین قیمت این قطعات را اعلام نکرده؛ اما به گفته این شرکت، تحویل قطعات ۱۸ روز طول می‌کشند و نصب آن‌ها فقط ۶ ساعت زمان می‌برد. این قطعات همچنین گواهینامه TÜV آلمان را هم دریافت کرده‌اند. پکیج تیونینگ لارته دیزاین اما صرفاً یک کیت ظاهری است و افزایش قدرت را به دنبال ندارد. با این حال، GT63 در حالت استاندارد و بدون تقویت پیش‌رانه هم قدرت فوق‌العاده‌ای دارد.

دیزاین پکیج تیونینگ ظاهری چشمگیری را با کاپوت جدید، رینگ‌های چند پره و سپرهای جذاب‌تر تدارک دیده؛ اما تغییری در پیش‌رانه صورت نگرفته است. مرسدس AMG GT 63 چهار در به‌دلایلی چندان مورد توجه تیونرها قرار نگرفته و شرکت‌های کمی برای این مدل ارتقا‌هایی ارائه می‌دهند؛ اما لارته دیزاین یکی از همین معدود تیونرهاست. این سدان اسپرت از چند افزودنی بیرونی و دیگر قطعات افترمارکت بهره می‌برد که به نظر ما کمی پرزرق‌ورق است؛ اما با این حال، نتیجه‌نهایی اصلاً زنده نیست. ارتقا‌های لارته دیزاین برای مرسدس AMG GT63 شامل کاپوت جدید، جلو پنجره جدید، پیش‌بند سپر نه‌اجمی‌تر، تزئینات گلگیر جلو، قاب آینه‌های جانبی، رکاب‌های

طراحی متفاوت

بدنه «AMG GT63»

توسط «لارته»



کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

پرداخت خسارت در برخی شرکت‌های بیمه هفته‌ها طول می‌کشد

تعمیرگاه‌ها ندارند. نتیجه این رفتارها آن است که بسیاری از مشتریان ترجیح می‌دهند یا بیمه بدنه خریداری نکنند یا به سراغ بیمه‌گر دیگری بروند.

وی همچنین به ضعف فناوری در این صنعت اشاره کرد و افزود: «در جهان امروز، شرکت‌های بیمه‌ای با استفاده از اپلیکیشن‌ها و سامانه‌های هوشمند ظرف چند ساعت خسارت را بررسی و پرداخت می‌کنند. اما در ایران بعضی بیمه‌گران هنوز در مرحله سنتی مانده‌اند و حتی سامانه‌های آنلاین آن‌ها با خطا و شفافیت پایین روبه‌رو است. این موضوع باعث سردرگمی مردم و کاهش اعتماد عمومی شده است.»

او با بیان این که برخی بیمه‌گران در جذب مشتریان جدید موفق عمل نکرده‌اند، تصریح کرد: «با وجود افزایش تعداد خودروها در کشور، سهم بعضی شرکت‌ها در بازار کاهش یافته است. علت اصلی، ضعف آموزش نمایندگان بیمه و ناتوانی آن‌ها در توضیح دقیق پوشش‌ها و استثنائات قراردادهاست. وقتی مشتری احساس کند اطلاعات کافی دریافت نکرده یا در زمان خسارت با مشکل مواجه می‌شود، طبیعی است که سراغ بیمه‌گر دیگری خواهد رفت.»

این کارشناس در پایان خاطرنشان کرد: «اگر بخواهیم خدمات بیمه خودرو در ایران را با کشورهای منطقه مقایسه کنیم، فاصله ما بسیار زیاد است. در حالی که در بسیاری از کشورها مشتری ظرف ۲۴ تا ۴۸ ساعت خسارت خود را دریافت می‌کند، در ایران ممکن است این روند هفته‌ها یا حتی ماه‌ها طول بکشد. تا زمانی که برخی شرکت‌های بیمه‌ای ساختار مالی و مدیریتی خود را اصلاح نکنند، این شکاف همچنان پابرجا خواهد ماند.»



مهری درخوش

صنعت بیمه خودرو در ایران در حالی هر سال با رشد تعداد خودروهای در حال تردد مواجه است که بخش بزرگی از مشتریان همچنان از کیفیت خدمات بیمه‌گران رضایت چندانی ندارند. شکایت اصلی بیمه‌گذاران به روند طولانی و پیچیده پرداخت خسارت بازمی‌گردد؛ روندی که در برخی شرکت‌ها به قدری کند و مبهم است که حتی صاحبان بیمه بدنه نیز عطای آن را به لقایش می‌بخشند. در شرایطی که در بسیاری از کشورهای منطقه خسارت ظرف کمتر از ۴۸ ساعت به حساب بیمه‌گذار واریز می‌شود، در ایران بعضی مشتریان باید هفته‌ها یا حتی ماه‌ها چشم‌انتظار بمانند. کارشناسان هشدار می‌دهند که تداوم چنین شرایطی، هم اعتماد عمومی به بیمه را تضعیف می‌کند و هم موقعیت رقابتی برخی شرکت‌ها در بازار را به خطر می‌اندازد. محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با انتقاد از عملکرد برخی شرکت‌های بیمه‌ای در حوزه خودرو تأکید کرد: «طولانی بودن روند پرداخت خسارت، کمبود نقدینگی و ضعف زیرساخت‌های فناوری از مهم‌ترین عواملی است که نارضایتی گسترده مشتریان را به همراه داشته و سهم برخی بیمه‌گران را در بازار کاهش داده است.» وی با اشاره به بزرگ‌ترین ضعف بعضی شرکت‌ها اظهار کرد: «مشتری وقتی به سراغ بیمه‌گر می‌رود، انتظار

گفته

می‌شود

ظرفیت تولید

انواع خودرو در

ایران چه بخش

خصوصی و

چه دولتی

کمی بیش از ۳

میلیون دستگاه

در سال است.

ظرفیتی که از

زمان ایجاد تاکنون هیچگاه به‌طور کامل مورد استفاده

قرار نگرفته است؛ به گونه‌ای که با این ظرفیت تولید

هنوز صنعت خودرو ایران قادر به پاسخگویی نیاز بازار

داخلی نیست!

به عنوان مثال نیاز بازار داخلی برای سال جاری یک

میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه هدفگذاری شده است و

با این که وارد ششمین ماه امسال شده‌ایم آمار تولید

انواع خودرو در پنج ماهه نشانگر آن است که اگر وضع

به‌همین منوال پیش رود شاید میزان تولید تا پایان سال

به زحمت به یک میلیون دستگاه برسد.

به عبارت دیگر ظرفیت تولید بیش از ۲ میلیون دستگاه

دیگر خالی خواهد ماند که زبان اقتصادی بالایی را سبب

خواهد شد و بهترین تعریف آن «خواب سرمایه» است

البته شواهد و دلایلی در بعضی از واحدهای خودروساز

داخلی مانند ایران خودرو وجود دارد که چنانچه عزم و

اراده مدیران جزم افزایش تولید باشد دستیابی به تولید

هدفگذاری شده دور از دسترس نخواهد بود.

مثلاً چند سال پیش و در زمان مدیریت مهندس جواد

نجم‌الدین بر ایران خودرو، با تمهیدات به‌عمل آمده



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

نماینده‌گی در آتلانتا به نام «رود شو اینترنشنال» که در سفارشی‌سازی تخصص دارد، نسخه‌ای خاص به نام اسپکتر IRS ادیشن را ساخته است. قوای محرکه خودرو اما تغییر نکرده و همچنان دو موتور الکتریکی با ۱۵۸۵ اسب بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور دارد. قیمت اسپکتر IRS ادیشن اعلام نشده؛ اما می‌دانیم که پیش‌تر به یک مشتری خوش شانس فروخته شده است. با تمام این ویژگی‌ها و امکانات اضافی، قطعاً قیمت این اسپکتر خاص از نیم میلیون دلار فراتر رفته است. چراغ‌ها روکش دودی دارند، تزئینات دور پنجره‌ها هم رنگ بدنه شده‌اند و قاب پلاک هم براق است.

رولزرویس اسپکتر RS با رنگ سفید لینن، رینگ‌های ۲۴ اینچی و کابین قرمز آتشین، نسخه‌ای سفارشی است که نگاه‌ها را به خود خیره می‌کند. رولزرویس اسپکتر به خودی خود خودرویی است که توجهات را به خود جلب می‌کند. این کوبه الکتریکی لوکس که از کاد پلاک اسکالید هم طول بیشتری دارد، با ابهت همیشگی رولزرویس و قیمت پایه حدود ۴۰۰ هزار دلاری، هر جایی که باشد به شدت جلب توجه می‌کند. علاوه بر این، رولزرویس برای کسانی که خواهان ابهت و جلب توجه بیشتری هستند، نسخه بلک‌بچ را ارائه کرده است؛ اما برای کسانی که حتی این را هم کافی نمی‌دانند، یک



رنگ خاص رولزرویس اسپکتر «آراس»



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد: نمایشگاه‌های خودرو، یکی پس از دیگری در آستانه تعطیلی!

بلندمدت خرید خودرو و یا حمایت از جایگزینی خودروهای فرسوده را با جدیت دنبال کند. چنین اقداماتی می‌تواند بازار را از رکود خارج کند.

با توجه به روند جهانی، آینده خودروهای برقی و هیبریدی در ایران را چگونه می‌بینید؟

ورود خودروهای برقی و هیبریدی به ایران دیر یا زود اتفاق خواهد افتاد؛ زیرا ما نمی‌توانیم از جریان جهانی عقب بمانیم. مصرف‌کنندگان ایرانی به‌ویژه در کلان‌شهرها علاقه‌مند به این فناوری‌ها هستند؛ چراکه علاوه بر صرفه‌جویی در مصرف سوخت، آلودگی کمتری هم دارند. نمایشگاه مشهد نشان داد تقاضای بالقوه برای این خودروها وجود دارد. اما چالش اصلی قیمت بالای این محصولات و نبود زیرساخت مناسب است. تا زمانی که ایستگاه‌های شارژ در سطح گسترده فراهم نشود و سیاست‌های حمایتی مانند کاهش تعرفه برای خودروهای پاک مورد توجه قرار نگیرد، ورود این خودروها در مقیاس بزرگ امکان‌پذیر نخواهد بود.

پیش‌بینی شما از آینده بازار خودرو در نیمه دوم سال چیست؟

اگر ثبات ارزی برقرار نشود و سیاست‌ها همچنان تغییر کند، رکود ادامه خواهد داشت و حتی می‌تواند عمیق‌تر شود. در این صورت، تعطیلی بسیاری از نمایشگاه‌ها اجتناب‌ناپذیر است و شاهد خروج گسترده فعالان از این صنف خواهیم بود. این سناریوی تلخی است که متأسفانه در صورت تداوم شرایط فعلی محتمل به نظر می‌رسد. اما اگر دولت بتواند با سیاست‌های پایدار، اعتماد را به بازار بازگرداند و از سوی دیگر عرضه محصولات جدید همراه با تسهیلات خرید واقعی باشد، ممکن است این بخش از بازار در نیمه دوم سال اندکی رونق بگیرد. البته این رونق کوتاه‌مدت خواهد بود و برای ایجاد ثبات پایدار، نیازمند اصلاحات بنیادی در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی و خودرویی هستیم.

با توجه به شرایط موجود، تقاضای واقعی در بازار خودرو چگونه تعریف می‌شود؟

تقاضای واقعی در بازار بسیار محدود شده است. در گذشته بخش قابل توجهی از معاملات با انگیزه سرمایه‌گذاری صورت می‌گرفت؛ یعنی افراد خودرو می‌خریدند تا در کوتاه‌مدت سودی به‌دست آورند. امروز با جذابیت بیشتر بازار ارز و طلا، همان بخش هم از بین رفته است. اکنون تنها تقاضای موجود به مصرف‌کنندگان واقعی مربوط می‌شود، آن هم در حجم اندک و برای خودروهایی که به‌طور مستقیم نیاز روزمره خانواده‌ها را برطرف می‌کنند. اما همین خریداران واقعی نیز به‌دلیل کاهش قدرت خرید و بالا بودن قیمت‌ها توان ورود به بازار را ندارند. حتی کسانی که برای جایگزینی خودرو فرسوده به بازار می‌آیند، وقتی با قیمت‌ها مواجه می‌شوند، خرید را به تعویق می‌اندازند.

راهکار خروج از رکود را در چه می‌دانید؟

نخستین و مهم‌ترین راهکار، ایجاد ثبات اقتصادی است. بازار خودرو به‌شدت به نرخ ارز حساس است و اگر دولت نتواند نرخ ارز را کنترل و تثبیت کند، اعتماد عمومی بازمی‌گردد. علاوه بر این، باید از تصمیمات ناگهانی در حوزه تعرفه واردات و قیمت‌گذاری پرهیز شود. سیاست‌های روشن و پایدار می‌تواند باعث شود خریداران با اطمینان بیشتری تصمیم بگیرند و معاملات دوباره شکل بگیرد. راهکار دوم، شفافیت در واردات خودرو است. وقتی مردم مطمئن باشند عرضه و قیمت‌گذاری بر اساس سازوکار مشخص و نه سلیقه‌ای انجام می‌شود، تمایل به خرید بیشتر خواهد شد. همچنین لازم است دولت برای تقویت قدرت خرید مردم، طرح‌هایی مانند تسهیلات

گذاشتند. استقبال مردمی هم به لحاظ بازدید خوب بود و نشان داد علاقه به خودرو همچنان در جامعه وجود دارد. اما مشکل اصلی این جاست که چنین نمایشگاه‌هایی بیشتر جنبه تبلیغاتی دارند تا تجاری. خریدار امروز دغدغه اصلی‌اش ثبات اقتصادی و توان مالی است، نه صرفاً تنوع محصول. بنابراین هر چند نمایشگاه مشهد توانست توجه‌ها را به سمت مدل‌های جدید جلب و امیدهایی را برای آینده ایجاد کند، اما در عمل تاثیر چندانی بر حجم معاملات و خروج از رکود نداشت. تا زمانی که قدرت خرید تقویت نشود، معرفی خودروهای جدید هم نمی‌تواند تحولی در بازار ایجاد کند.

پيامد این رکود برای نمایشگاه‌داران چیست؟

رکود بیشترین آسیب را به صنف نمایشگاه‌دار وارد کرده است. بسیاری از همکاران ما دیگر توان پرداخت اجاره‌های سنگین یا هزینه‌های جاری نمایشگاه را ندارند. برخی از واحدها با کاهش پرسنل سعی کرده‌اند هزینه‌ها را کنترل کنند و تعدادی هم به‌طور کامل فعالیت خود را متوقف کرده‌اند. اگر این روند در پاییز ادامه یابد، شاهد تعطیلی گسترده نمایشگاه‌ها خواهیم بود و این موضوع نه تنها برای صنف ما بلکه برای چرخه اقتصادی شهرها هم آسیب‌زا است. از طرفی، سیاست خودروسازان در نزدیک کردن قیمت محصولات به نرخ بازار آزاد عمل‌انقش واسطه‌گری نمایشگاه‌ها را کم‌رنگ کرده است. امروز مشتری ترجیح می‌دهد خودرو را مستقیماً از نمایندگی خریداری کند، چراکه احساس می‌کند اطمینان بیشتری دارد. این شرایط فشار مضاعفی بر نمایشگاه‌داران وارد کرده و آینده این صنف را با ابهامات جدی روبه‌رو ساخته است.

به سمت بازارهایی مانند طلا و ارز رفته؛ چراکه مردم معتقدند این بازارها در شرایط فعلی بازدهی بیشتری دارند و دست‌کم امکان نقدشوندگی سریع‌تری فراهم می‌کنند. وقتی خودرو دیگر به‌عنوان کالای سرمایه‌ای جذابیت ندارد و از طرف دیگر، خریدار مصرفی هم به دلیل کاهش قدرت خرید کنار کشیده، طبیعی است که بازار به رکود کامل فرو رود.

نوسانات ارزی و شرایط سیاسی اخیر چه تأثیری بر این رکود داشته است؟

نرخ ارز همواره یکی از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده در بازار خودرو بوده است. وقتی دلار در عرض چند روز نوسانات شدیدی را تجربه می‌کند، مصرف‌کننده نمی‌تواند برای خرید تصمیم بگیرد. از یک سو، خریدار نگران است که با خرید خودرو در نرخ فعلی متضرر شود و از سوی دیگر، فروشنده حاضر به کاهش قیمت نیست؛ زیرا آینده را نامطمئن می‌بیند. همین موضوع سبب شده است فضای معاملات به‌رکود کامل نزدیک شود. در کنار آن، حوادث سیاسی اخیر نظیر جنگ ۱۲ روزه نیز بی‌تاثیر نبوده است.

نمایشگاه خودرو مشهد به‌تازگی برگزار شد. این رویداد چه تأثیری بر بازار خودرو و نگاه مشتری‌بان داشت؟

نمایشگاه خودرو مشهد یکی از مهم‌ترین رویدادهای خودرویی کشور است و انتظار می‌رفت رونقی در بازار ایجاد کند. امسال هم خودروسازان داخلی و شرکت‌های واردکننده با دست پر حاضر شدند و محصولات جدیدی مانند کراس‌اوورهای چینی، خودروهای هیبریدی و حتی مدل‌های مفهومی را به‌نمایش

بازار خودرو ایران در حالی که با رشد قیمت‌ها در هفته‌های اخیر مواجه شده، همچنان در رکود مطلق به‌سر می‌برد. مصرف‌کنندگان سرمایه‌های خود را به بازارهای موازی مانند طلا و ارز انتقال داده‌اند و خرید خودرو دیگر جذابیتی برای آن‌ها ندارد. این وضعیت حتی گریبان خودروهای پرمقتضای داخلی همچون پژو پارس و پژو ۲۰۷ را گرفته است. اسد کریمی، رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» عنوان کرد: «رکود مطلق بازار به دلیل نوسانات ارزی و سیاست‌های متغیر اقتصادی عمیق‌تر شده و ادامه این روند می‌تواند تعطیلی گسترده نمایشگاه‌های خودرو در پاییز را به همراه داشته باشد.» او همچنین معتقد است: «معرفی خودروهای جدید در نمایشگاه مشهد نتوانسته رونق‌های برای خروج از رکود ایجاد کند.»

وضعیت بازار خودرو در حال حاضر چگونه است؟

بازار خودرو این روزها در رکود مطلق به‌سر می‌برد. در ظاهر، قیمت‌ها در بازار آزاد رشد داشته و حتی در برخی مدل‌ها جهش‌های چند ده میلیون تومانی را شاهد بوده‌ایم، اما خریدار واقعی وجود ندارد. این موضوع را به‌وضوح می‌توان در معاملات روزانه مشاهده کرد؛ به‌طوری که خودروهایی مانند پژو پارس و پژو ۲۰۷ هم‌یشه از پرفرمدارترین‌ها بودند، امروز در آگهی‌ها می‌مانند و فروش آن‌ها هفته‌ها طول می‌کشد. حتی کسانی که قصد دارند خودرو را برای استفاده شخصی بفرشند نیز با مشکل مواجه شده‌اند. علت اصلی این رکود، بی‌اعتمادی مردم به آینده اقتصادی کشور و بازار خودرو است. سرمایه‌ها



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

فروش فوری و پیش فروش محصولات شرکت زامیاد



سامان

و همچنین نسخه نیسان دوگانه‌سوز با و بدون باربند است. موعد تحویل این خودروها ۳۰ روز پس از ثبت‌نام خواهد بود. همچنین در طرح پیش فروش نقدی، کامیونت زامیاد EX دوگانه‌سوز عرضه خواهد شد که زمان تحویل آن هفته پایانی آذرماه سال جاری است. محدودیت کد ملی برای ثبت‌نام‌ها اعمال خواهد شد و امکان صلح در قرارداد وجود ندارد.

به گزارش سایپانیوز، فروش فوری و پیش فروش محصولات زامیاد از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۸ شهریور آغاز می‌شود و متقاضیان می‌توانند از طریق وب‌سایت فروش اینترنتی گروه خودروسازی سایپا به نشانی saipa.iranecar.com اقدام به ثبت‌نام کنند. در طرح فروش فوری نقدی، خودروهای نیسان تک‌سوز آپشنال رادیال مدل SVPDH با و بدون باربند



آغاز فروش فوری و پیش فروش محصولات «زامیاد»

پیگیری يك موضوع

Follow up



مصطفی

پورهقان اردکانی

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

خانه ملت

پیگیر واردات خودرو

واردات خودرو در سال جاری به یکی از مباحث پر حاشیه صنعت خودرو تبدیل شده که به نظر می‌رسد همچنان در مسیر دست‌اندازی قرار داشته باشد. البته خانه ملت وضعیت واردات خودرو برای تنظیم بازار و کاهش قیمت‌ها را همچنان پیگیری می‌کند؛ از همین رو «مصطفی پورهقان اردکانی»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

به نظر می‌رسد مشتریان امیدی به واردات خودرو در سال جاری ندارند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

معتقدم این احساس مشتریان در بازار صحیح و مردم به حق دلسرد شدند. علت این دلسردی نیز وعده‌های بی‌پشتوانهای است که هیچگاه به‌مرحله اجرا نرسید یا در نیمه‌راه به مانع خورد. در واقع، بارها سخن از کاهش تعرفه با ورود خودروهای جدید به میان آمد، اما نه تنها این وعده‌ها محقق نشد بلکه حتی گاهی شرایط سخت‌تر نیز شد. طبیعی است که جامعه احساس کند منافع «گروه‌های ذی‌نفع» یا همان مافیای بازار خودرو» به تصمیمات دولت و مجلس شورای اسلامی سایه انداخته است. وقتی چنین حسی شکل می‌گیرد، اعتماد عمومی آسیب می‌بیند و حتی کورسوی امید به بهبود وضعیت نیز کمرنگ می‌شود.

دولت اواخر ماه گذشته آیین‌نامه جدید واردات را ابلاغ کرده است؛ به نظر شما این آیین‌نامه می‌تواند رأی دیوان عدالت اداری را تغییر دهد؟

باید صریح بگویم که رأی دیوان عدالت اداری در خصوص آیین‌نامه دولت برای واردات خودرو کاملاً درست بود. بر اساس قانون، متوسط تعرفه واردات خودرو باید ۱۰۰ درصد باشد. مشکل این‌جا بود که در آیین‌نامه‌های پیشین این موضوع رعایت نشده بود؛ دولت در آیین‌نامه جدید به شکلی هوشمندانه موضوع را بازتعریف کرده است.

در این ساختار، برای برخی خودروها تعرفه پایین‌تر (حداً ۲۰ درصد) و برای برخی دیگر تعرفه بالاتر (تا ۱۷۵ درصد) تعیین شده است. در نهایت، متوسط همه این‌ها به همان تعرفه ۱۰۰ درصد می‌رسد که مدنظر قانون‌گذار و دیوان عدالت اداری بوده است. بنابراین، دیگر هیچ تعارض حقوقی وجود ندارد و مسیر واردات از نظر قانونی باز شده است.

به گزارش سایپانیوز، حجت‌الاسلام نصرالله پژمانفر، نماینده مردم مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی گفت: «سایپا در نمایشگاه مشهد با قدرت و تنوع محصول خوبی شرکت کرده است که جای تقدیر دارد.» وی با بیان این که سایپا یکی از برندهای شناخته‌شده در بین مردم و از مجموعه‌های اصلی خودروسازی کشور است، تصریح کرد: «مردم با این برند آشنا هستند و این گروه توانسته نیاز جامعه، به‌ویژه قشر متوسط را پاسخ دهد. از این رو از حضور و ارائه خدمات سایپا در نمایشگاه

باز هم سناریوی بحران تولید تکرار می‌شود

سقوط تیراژ قطعه‌سازی و خودرو با تخصیص دیر هنگام ارز

تعویق در تخصیص ارز، تولید را از خط مقدم قطعه‌سازی تا مونتاژ متوقف می‌کند و بازار خودرو را به کمبود و گرانی می‌کشاند



تاخیر در تخصیص ارز به قطعه‌سازان داخلی، چرخه صنعت خودرو را در مسیری فرسایشی و پرهزینه گرفتار می‌کند. بخشی از مواد اولیه و قطعات نیمه‌ساخته – که تولیدشان در داخل کشور توجیه اقتصادی ندارد یا به فناوری ویژه نیازمند است – ناگزیر باید از خارج تأمین شود. از این رو، هر وقعه ارزی، به‌سان موجی از خطوط مقدم تولید قطعات تا مراحل پایانی مونتاژ، کل زنجیره را تحت تأثیر قرار می‌دهد و پیامد آن کاهش عرضه، جهش قیمت و افت توان رقابتی است. مرور روند پنج‌ساله تخصیص ارز نشان می‌دهد هر زمان فرآیند طولانی‌تر شده، تولید خودرو با افت محسوس روبه‌رو بوده است؛ ارتباطی مستقیم که لزوم طراحی مسیر سبب‌ارزی ویژه قطعه‌سازان را آشکار می‌سازد.

آغاز اختلال از خط مقدم تولید

صنعت خودرو ایران، همانند نمونه‌های جهانی بر شبکه‌ای چندلایه و گسترده از قطعه‌سازان استوار است. این شبکه، از تولیدکنندگان کوچک تا کارخانه‌های بزرگ صنعتی را در بر می‌گیرد و تأمین قطعات متنوعی همچون موتور، سیستم ترمز، شاسی، سامانه تعلیق، ادوات الکتریکی و قطعات تزئینی را بر عهده دارد. تولید چنین قطعاتی مستلزم استفاده از ورق‌های فولادی با آلیاژهای خاص، آلومینیوم مقاوم، مس، مواد پلیمری پیشرفته، تراشه‌ها و سنسورهای الکترونیکی و حتی مواد شیمیایی خاص برای رنگ و پوشش‌هاست. بسیاری از این مواد با به‌طور کامل وارداتی هستند یا ظرفیت تولید داخلی آن‌ها محدود است. زمانی که تخصیص ارز حتی چند هفته به تعویق می‌افتد، سفارش‌دهی به تأمین‌کنندگان خارجی به‌تأخیر می‌افتد؛ حمل‌ونقل دریایی یا هوایی هم که چندین هفته زمان می‌برد، مشکل را تشدید می‌کند. یک قطعه‌ساز بزرگ که معمولاً باید به‌طور ماهانه محموله‌ای چندصد هزار دلاری از مواد اولیه دریافت کند، در صورت توقف جریان ارز، با کاهش تولید و حتی تعطیلی برخی خطوط مواجه می‌شود. توقف در بخش‌هایی مانند قالب‌سازی، خم‌کاری، ریخته‌گری یا مونتاژ اولیه قطعه، زنجیره را در همان نقطه مسدود می‌کند و بازگشت به ظرفیت کامل، زمان و هزینه قابل توجهی می‌طلبد.

دومینوی توقف در خطوط مونتاژ

مشکل وقتی به خطوط مونتاژ خودرو ساز می‌رسد، شکل یک بحران سرمایه‌ای پیدای می‌کند. اگرچه بخش اعظم یک خودرو ممکن است در داخل کشور ساخته شود، اما غیبت تنها چند قطعه کلیدی که به واردات وابسته هستند، مانع تکمیل می‌شود. این قطعه می‌تواند یک ECU، یک سنسور ایمنی یا حتی یک مجموعه کوچک مکانیکی باشد؛ اما نبود آن باعث می‌شود خودروهای بدون این اجزا به جای ورود به بازار، در محوطه‌های کارخانه یا پارکینگ‌های جانبی دپو شوند.

انباشت خودروهای ناقص در سال‌های اخیر بارها به ده‌ها هزار دستگاه رسیده است. هر یک از این خودروها، پیش از تکمیل با قطعات مورد نیاز، دارایی ارزشمندی است که عملاً در انبار منجمد می‌شود و گردش نقدینگی شرکت را مختل می‌سازد. این توقف، نه تنها هزینه‌های نگهداری و استهلاک خودروهای آماده ولی ناقص را افزایش می‌دهد، بلکه با ضرورت دوباره کاری برای نصب قطعات، بار مضاعفی

بر هزینه‌های سربار تولید تحمیل می‌کند. حتی در صورت تکمیل و عرضه بعدی، متوسط بهای تمام‌شده هر خودرو بالا می‌رود؛ رقمی که سرانجام یا از جیب مصرف‌کننده تأمین می‌شود یا به زیان‌دهی خودروساز می‌انجامد.

اثر مستقیم بر بازار و قیمت‌ها

کاهش تیراژ داخلی همیشه پیامد روشن و فوری دارد؛ بازار با کمبود عرضه روبه‌رو می‌شود، تقاضا ثابت یا افزایشی باقی می‌ماند و قیمت‌ها رشد می‌کنند. تجربه پنج سال اخیر نشان داده هر بار که به‌دلیل تأخیر یا کاهش تخصیص ارز، تولید افت کرده، بازار از آزاد خودروهای داخلی شاهد افزایش ۳۰ تا ۵۰ درصدی قیمت‌ها در بازه‌های کمتر از یک سال بوده است.

افزایش قیمت، قدرت خرید بخش بزرگی از مشتریان را کاهش می‌دهد و آن‌ها را از بازار رسمی دور می‌کند. بخشی از این مشتریان به سمت خودروهای کارکرده یا وارداتی می‌روند، بخشی خرید خود را به تأخیر می‌اندازند و بخشی به تسهیلات بانکی متوسل می‌شوند که خود فشار اقتصادی جدیدی ایجاد می‌کند. از سوی دیگر، افت عرضه داخلی باعث می‌شود سهم بازار خودروهای خارجی افزایش یابد و این روند، به معنای خروج ارز بیشتر برای واردات خودروهای کامل است؛ ارزی که می‌توانست با تخصیص به‌موقع به قطعه‌ساز داخلی، چندین برابر ارزش افزوده و اشتغال ایجاد کند.

نقش وزارت صمت در بازطراحی فرآیند

وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی سیاست‌گذاری و نظارت بر زنجیره تأمین و تولید خودرو، نقشی کلیدی در مدیریت این بحران دارد. این وزارتخانه می‌تواند با بهره‌گیری از داده‌های تولیدی و برنامه‌های زمان‌بندی خودروسازان، پیش از بروز کمبود، فرآیند تخصیص ارز را آغاز کند. ایجاد «مسیر سبب‌ارزی» ویژه قطعه‌سازان، مشابه اولویت‌دهی به کالاهای اساسی یا دارو، این امکان را فراهم می‌کند که مواد ضروری پیشاپیش تأمین شوند.

برای تحقق این هدف، نیاز به هماهنگی سه‌جانبه میان وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک است تا موانع بوروکراتیک و کندی‌های اداری برطرف شود. همچنین

باید تخصیص ارز از حالت واکنشی – که معمولاً پس از بروز بحران صورت می‌گیرد – به روالی پیش‌دستانه و مبتنی بر پیش‌بینی تقاضا تغییر کند. چنین تغییری موجب می‌شود تولیدکنندگان نه تنها از توقف‌های مکرر در امان بمانند، بلکه بتوانند برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه محصولات جدید و بهبود کیفیت داشته باشند.

الزام فوری برای حفظ تولید و کاهش وابستگی

حفظ ظرفیت تولیدی صنعت خودرو بدون جریان مداوم تأمین مواد اولیه امکان‌پذیر نیست. هر بار گسست در زنجیره، نه تنها تیراژ را کاهش می‌دهد، بلکه سرمایه‌انسانی و مهارتی شکل گرفته در این صنعت را نیز تهدید می‌کند. نیروی کار متخصص که آموزش و تجربه آن ارزش بالایی دارد، ممکن است در اثر تعطیلی یا رکود خطوط تولید به بخش‌های دیگر مهاجرت کند و بازگرداندن آن‌ها هزینه‌بر و زمان‌بر خواهد بود.

بنابراین، تخصیص به‌موقع ارز به قطعه‌سازان باید به‌عنوان یک ضرورت استراتژیک مطرح باشد، نه یک امتیاز. هم‌زمان، سرمایه‌گذاری در بومی‌سازی تولید مواد اولیه خاص و قطعات پیچیده، باید در دستور کار قرار گیرد تا وابستگی وارداتی کاهش یابد. این دو مسیر در کنار هم – یکی کوتاه‌مدت برای حفظ جریان تولید و دیگری بلندمدت برای افزایش تاب‌آوری صنعت – می‌توانند ضامن به‌طور کلی، تأخیر در تخصیص ارز به قطعه‌سازان تنها

یک اختلال در بخش تأمین نیست؛ این تأخیر، زنجیره‌ای از پیامدهای تولیدی، مالی و بازاری را رقم می‌زند که از کارگاه‌های ساخت قطعه تا جیب مصرف‌کننده را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تجربه چند سال اخیر نشان داده که هرچقدر فاصله زمانی بین نیاز ارزی و تأمین آن بیشتر شود، تیراژ افت می‌کند، قیمت‌ها افزایش می‌یابد و بخشی از بازار به واردات سپرده می‌شود. پاسخ به این چالش، در بازتعریف فرآیند تخصیص ارز، ایجاد مسیر سبب‌ارزی قطعه‌سازان و سرمایه‌گذاری هدفمند در بومی‌سازی نهفته است. چنین رویکردی می‌تواند به‌جای واکنش پس از بحران، مانع شکل‌گیری آن شود و قلب تپنده صنعت خودرو، یعنی قطعه‌سازی داخلی را زنده و پویا نگه دارد.

نگاه View



فرشید شکر خدایی

رئیس کمیسیون سرمایه‌گذاری اتاق ایران

جذابیت سرمایه‌گذاری در بخش تولید کاملاً از بین رفته است

رکود تورمی بیماری مزمن کشور است که از چند سال گذشته دست و پای تولید را بسته و تنها راه‌حل بهبود وضعیت موجود، کوچک‌سازی دولت، مهار تورم و رفع مشکل کسری بودجه است. از سوی، از ۸ سال گذشته در کشور، سرمایه‌گذاری نرخ خالص منفی شده و نرخ استهلاک بیشتر از سرمایه‌گذاری است؛ زیرا انگیزه سرمایه‌گذاری در تولید ارزش افزوده کاهش یافته و سرمایه‌ها به سمت فعالیت‌های سودآور بدون خطر و کم‌ریسک رفته‌اند. یکی از دلایل کاهش انگیزه برای سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تولیدی و اقتصادی، رکود تورمی در اقتصاد ایران است. نتیجه این رکود حرکت سرمایه‌ها به سمت بازارهای غیر مولد است که خطرپذیری کمتری نسبت به سرمایه‌گذاری در بخش تولید دارد و سرمایه‌گذار بابت سرمایه خود مجبور به پرداخت مالیات، بیمه و دوندگی برای دریافت مجوز نیست. این در حالی است که امروز تولیدکنندگان و صنعتگران با کمبود نقدینگی و تأمین مواد اولیه روبه‌رو هستند. با وجود ناترازی‌های مختلف و مشکلات در زیرساخت‌ها، امید به بهبود در تولید و انگیزه سرمایه‌گذاری کاهش یافته است. در حال حاضر باید این سوال را مطرح کرد که کدام بخش تولید است که امروز بتواند ۵۰ درصد سود به تولیدکننده بدون درگیری مالیات، مجوزها، گمرک و بیمه بدهد؟ در این رابطه، نرخ بازدهی بدون خطرپذیری در کشور به‌قدری بالا رفته که انگیزه‌ای برای پیگیری کارها با خطرپذیری نمانده است. یکی از مشکلات در این بخش سود بالای پرداختی به اوراق خزانه در بازار سرمایه است که با هدف کمک به رفع ناترازی بودجه کشور منتشر شده و در بازار با فروش می‌رود. اوراق خزانه دولت که در بورس با نرخ ۴۰ درصدی مبادله می‌شود، بازده بدون خطرپذیری به‌سرمایه‌گذار می‌دهد؛ همچنین کسانی که در بازارهای غیر مولد سرمایه‌گذاری کرده‌اند، سود اسمی آن‌ها چندین برابر شده و بنابراین باید گفت این نوع سودآوری‌ها، انگیزه تولید را از تولیدکنندگان و سرمایه‌گذاران گرفته است.



تقدیر رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، از حضور قدرتمند سایپا در نمایشگاه خودرو مشهد / «سایپا» توانسته به نیاز جامعه و به‌ویژه قشر متوسط پاسخ دهد

است. پژمانفر در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به نگاه مجلس به صنعت خودرو افزود: «موضوع خودرو برای مجلس یک مساله کاملاً جدی است و در تمامی موضوعات مرتبط از جمله قطعه‌سازی و خودروسازی، تلاش شده حمایت‌های لازم انجام گیرد. در قانون برنامه هفتم نیز تسهیلات، اعتبارات و حمایت‌های ویژه‌ای برای توسعه و به‌روز ماندن این صنعت پیش‌بینی شده است تا خودروسازان داخلی توان رقابت با برندهای مطرح دنیا را پیدا کنند.»

امروز در صنعت خودرو عرضه می‌شود باید کمتر شود تا بتوانیم از نظر قیمت و کیفیت، در عرصه بین‌المللی رقابت کنیم. این نماینده مجلس، تنوع در تولید خودرو را هم مزیت و هم دغدغه دانست و افزود: «وقتی تنوع ایجاد می‌شود باید عمق داخلی‌سازی نیز افزایش یابد. علاوه بر این، در تولید خودرو باید نیاز واقعی تمام اقشار جامعه دیده شود؛ چرا که امروز سهم اقشار پردرآمد در بهره‌مندی از تنوع محصولات بیشتر است؛ در حالی که برای اقشار متوسط و ضعیف این تنوع محدودتر



زاپاس Spare Tire



بخش‌های اختصاصی کاپوت در «جیپ»



«خودروهای جیپ طی هفت دهه گذشته تغییرات متعددی را تجربه کرده‌اند؛ به‌طوری که برخی مدل‌ها برای راحتی رانندگی روزمره طراحی شده‌اند و برخی دیگر بر توانایی‌های ناهموار و آفرود این برند تأکید دارند. یکی از تحولات صورت گرفته در مدل جیپ وانگلر، انتقال از استفاده از یک ساختار فلزی شبیه به دستگیره (که به‌طور فنی به آن حلقه نگه‌دارنده یا «footman hoop» گفته می‌شود) روی کاپوت به نسخه‌ای لاستیکی است. اگرچه این حلقه فلزی قدیمی شباهت زیادی به دستگیره‌های درهای کابینت یا صفحه‌نمایش دارد، اما برخلاف مدل‌های جدید، در واقع یک دستگیره واقعی

نیست. بدون شک، حلقه‌های نگهدارنده روی کاپوت جیپ‌ها طی سال‌ها برای اهداف مختلفی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. به‌راحتی می‌توان تصور کرد که این ساختارها به‌عنوان نقاط اتصال برای بستن انتهای طناب رخت یا چادر در کمپینگ به‌کار رفته‌اند یا برای محکم کردن تجهیزات مورد نیاز در سفرهای آفرود استفاده شده‌اند. با این حال، هیچ‌کدام از این کاربردها، هرچند هوشمندانه باشند، هدف اصلی طراحی این برآمدگی‌های شبیه به دستگیره نیستند. حتی دستگیره‌های موجود روی کاپوت فورد برانکو نیز عملکرد یکسانی ندارند.

ویژه‌ها

توزیع ۶۲۰ همت «سوبسید سیاه» بین دلالان و واسطه‌های بازار خودرو!



«آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «بر اساس صورت‌های مالی حسابرسی‌شده تا پایان سال ۱۴۰۳، مجموع زیان انباشته شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا کمتر از ۲۸۰ هزار میلیارد تومان بوده است.» وی تصریح کرد: «در این میان، حدود ۶۲۰ هزار میلیارد تومان «سوبسید سیاه» بین دلالان و واسطه‌هایی که خودروها را از کارخانه دریافت کرده و در بازار آزاد فروخته‌اند، توزیع شده است.» محبی‌نژاد گفت: «این مبلغ شکاف بازار را میان این گروه‌ها تقسیم کرده است که ما آن را به عنوان سوبسید سیاه معرفی می‌کنیم.»

دیگه چه خبر؟

۳۰۳ همت عدم‌النفع صنایع از ناترازی‌ها



«وزیر صنعت، معدن و تجارت گفت: «سال گذشته کسری صنایع از ناترازی‌ها حدود ۳۰۳ همت بوده که بیش از آن برای صنایع عدم‌النفع ایجاد کرده است.» سیدمحمد اتابک درباره کاهش ناترازی‌ها اظهار کرد: «رئیس‌جمهور دستوری درباره محدودیت‌هایی که در صنعت ایجاد شده بود، دادند؛ اما نکته این است که این محدودیت‌ها تأثیر خود را روی توسعه صنعت گذاشته است؛ اما در تلاش هستیم هرچه سریع‌تر نیروهای صنایع را وارد مدار کنیم تا از این طریق اهداف تعیین‌شده در این زمینه محقق شود.»

توئیتر!

۱.۳ میلیارد دلار درآمدا ارزی از محل کاهش مصرف سوخت فرسوده‌ها



«بالاسقاط خودروهای فرسوده از ابتدای سال ۱۴۰۲ تا پایان سال ۱۴۰۳، ۱.۳ میلیارد دلار درآمدا ارزی به دست آمده است. این درحالی است که براساس آمار رسمی، از سال ۱۳۸۶ تا پایان سال ۱۴۰۳ بیش از ۲ میلیون و ۴۸۲ هزار و ۹۶۱ دستگاه خودرو فرسوده اسقاط شده است. همچنین تنها در سه‌ماهه نخست امسال، ۵۸ هزار و ۲۹۲ دستگاه از چرخه حمل‌ونقل خارج شده است. مراکز اسقاط نیز تاکنون برای ۵ هزار نفر اشتغال مستقیم و برای حدود ۱۵ هزار نفر اشتغال غیرمستقیم ایجاد کرده‌اند.

با فروش ۹,۶ همتی در چهار ماهه نخست سال محقق شد

افزایش ۶۴ درصدی درآمدهای شرکت نفت «ایرانول»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«شرکت نفت ایرانول در گزارش عملکرد چهارماهه خود منتهی به مرداد ۱۴۰۴، از رشد چشمگیر درآمد و سودآوری خبر داد. بر اساس این گزارش، این شرکت توانست طی چهار ماه نخست سال جاری فروش ۹ هزار و ۶۸۷ میلیارد تومانی را به ثبت برساند که نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش ۶۴ درصدی را نشان می‌دهد. در تیرماه نیز رکورد جدیدی برای ایرانول رقم خورد. فروش این ماه به ۲ هزار و ۵۳۶ میلیارد تومان رسید که ۶ درصد بیشتر از خرداد بود. در ترکیب فروش تیرماه، ۲ هزار و یک میلیارد تومان به بازار داخلی و ۵۳۴ میلیارد تومان به صادرات اختصاص یافت. صادرات در چهار ماه نخست سال به ۲ هزار و ۴۴۲ میلیارد تومان رسیده و بخش مهمی از درآمد ایرانول را تأمین کرده است. در میان محصولات شرکت، روغن موتور بنزینی با فروش یک‌هزار و ۷۳۷ میلیارد تومان، روغن موتور دیزلی با یک‌هزار و ۵۹۵ میلیارد تومان و روغن پایه با یک‌هزار و ۱۲۰ میلیارد تومان، بیشترین سهم را در درآمدزایی داشته‌اند. رشد نرخ فروش این محصولات نسبت به سال گذشته جایگاه ایرانول را در بازار روانکارهای کشور و منطقه تقویت کرده است. ایرانول در گزارش مالی سه‌ماهه منتهی به تیرماه ۱۴۰۴ نیز عملکرد مثبتی ثبت کرده بود. درآمد عملیاتی این دوره به ۷ هزار و ۱۵۲ میلیارد تومان رسید که نسبت به رقم ۴ هزار و ۶۴۹



نویدبخش آینده‌ای روشن برای سهامداران این شرکت باشد. همچنین ایرانول در شرایطی توانسته چنین عملکردی را به ثبت برساند که بازار روانکارها تحت تأثیر نوسانات قیمت نفت خام و فشارهای هزینه‌ای قرار دارد. با این حال، تنوع در محصولات و تقویت زنجیره تأمین باعث شده این شرکت نسبت به بسیاری از رقبای در موقعیت بهتری قرار گیرد. این گزارش‌های تحلیلی نشان می‌دهد در صورت تداوم مدیریت کارآمد هزینه‌ها و بهره‌برداری از ظرفیت‌های تولیدی جدید، ایرانول می‌تواند رکوردهای تازه‌ای در فروش و سودآوری به ثبت برساند. همین چشم‌انداز مثبت سبب شده نماد شرانل یکی از گزینه‌های پرطرفدار در میان سرمایه‌گذاران بورسی باشد.

میلیارد تومانی سال گذشته رشد ۵۴ درصدی داشته است. هم‌زمان، با وجود افزایش ۵۸ درصدی بهای تمام‌شده، شرکت توانست سود ناخالص یک‌هزار و ۴۱۹ میلیارد تومانی را محقق کند که بیانگر رشد ۳۹ درصدی است. در بخش سودآوری نیز روند صعودی ادامه داشته است. سود عملیاتی در این دوره به یک‌هزار و ۱۷ میلیارد تومان رسید که ۴۵ درصد بیشتر از سال گذشته است. سود خالص شرکت نیز از ۵۲۶ میلیارد تومان به ۷۹۶ میلیارد تومان افزایش یافت و رشد ۵۱ درصدی را نشان داد. عملکرد ایرانول نشان می‌دهد این شرکت با وجود فشارهای هزینه‌ای، توانسته از طریق مدیریت کارآمد و توسعه بازارهای داخلی و خارجی، مسیر رشد پایدار را دنبال کند. استمرار این روند می‌تواند

اینفوگرافشی

Infography

میزان فروش جهانی در ماه جولای

899,449

دستگاه خودرو

میزان رشد تولید در ماه جولای

افزایش فروش جهانی شرکت تویوتا



میزان رشد فروش

4.8% 5.3%

«تویوتا موتورز» اعلام کرد فروش جهانی این شرکت در ماه ژوئیه به دلیل تقاضای قوی در آمریکای شمالی و عملکرد قوی برای خودروهای برقی و هیبریدی در چین، برای هفتمین ماه متوالی افزایش یافته است.

برای چه؟

وضعیت واردات خودرو باید ساماندهی شود

«کارشناسان صنعت خودرو معتقدند اگرچه هدف از تدوین ضوابط و آیین‌نامه‌های واردات خودرو، تسهیل واردات خودرو بود، اما در عمل به دلیل نبود راهبرد مشخص در تخصیص منابع ارزی، این سیاست‌ها کارایی خود را از دست داده‌اند. در چنین وضعیتی به گفته فعالان بازار خودرو، بانک مرکزی و وزارت صمت ضروری است با همکاری یکدیگر این وضعیت را ساماندهی کنند تا واردات خودرو از این بلاتکلیفی درآید.

چرا؟

واردات خودرو در وضعیتی بلاتکلیف قرار دارد

«پیمان سهندچی با اشاره به موانع موجود در مسیر واردات خودرو بیان کرد: «متأسفانه به‌رغم ایجاد ضوابط، مقررات و آیین‌نامه‌های مختلف در حوزه واردات خودرو، اما محدودیت‌های ارزی و نبود برنامه‌ریزی روشن برای تخصیص ارز به شرکت‌های واردکننده خودرو که اشتغال‌بزرگی را در حوزه خودروسازی ایجاد کرده‌اند، فرایند واردات خودرو را در وضعیتی بلاتکلیف قرار داده است.»

چند تلنگر؟

معضل مهم پیش روی واردات خودرو

«رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران نبود شفافیت ارزی را یکی از مهم‌ترین چالش‌های حوزه واردات خودرو عنوان کرد و گفت: «با کمبود ارز، دخالت‌های دولت در امر واردات و تصویب آیین‌نامه‌های متعدد که در آن به تأمین ارز واردات از محل ارز اشخاص اشاره شده است، تقریباً می‌توان گفت هیچ شرکت واردکننده‌ای نمی‌تواند برای ۶ ماه آینده برنامه‌ریزی کند.»

زده پك

First gear



علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

این روزها کمبود در قطعات الکترونیکی خودرو بیشتر است.

«حاضر جواب: ولی در سشتش این است که کمبود قطعات هم عادلانه بوده و همه قطعات به یک اندازه در بازار دچار کمبود باشند!

بنزین سوپر وارداتی برای خواص؟

«حاضر جواب: چرا این طوی فکر می‌کنید؟ شما پراید مدل ۸۱ هم که داشته باشید اگر لیتری ۵۰ - ۶۰ هزار تومان پول بدهید، کسی جلو بنزین سوپر وارداتی زدن تان را که نمی‌گیرد!

افزایش ۲۰ میلیون تومانی برآید در چند روز گذشته...

«حاضر جواب: ولی خودمانیم، یک پراید که در پارکینگ خاک می‌خورد، افزایش قیمت روزانه‌اش از درآمد بسیاری از اقشار جامعه که از صبح تا شب می‌دوند هم بیشتر است!

مدیرکل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی ایران از جریبه ۸ هزار میلیارد تومانی یک خودروساز داخلی به دلیل گران‌فروشی خبر داد.

«حاضر جواب: بالاخره ما نفهمیدیم کجا به افزایش قیمت خودرو می‌گویند حمایت از تولید داخلی و جلوگیری از ازدیاد زیان انباشته، کجا به آن می‌گویند گران‌فروشی؟!»

اختلاف قیمت عجیب تویوتا کرولا در تهران و دویبی. «حاضر جواب: برای ما که این‌طور اختلاف قیمت‌ها دیگر عادی شده است... احتمالاً برای طرف‌های حاضر در دویبی هنوز هضمش مشکل است.

حذف حساب و کالتی برای خرید خودرو به نفع خریدار است؟

«حاضر جواب: یعنی شما گمان می‌کنید دلال جماعت که کارش خرید و فروش خودرو است، چند صد میلیون تومان پول در حسابش برای و کالتی کردن ندارد؟!»

رئیس صنف نمایشگاه‌داران خودرو گفت: «اکنون خریداری برای خودرو در بازار وجود ندارد و دیگر کسی برای سرمایه‌گذاری به سمت خودرو نمی‌رود.» «حاضر جواب: به قول شاعر: تا باد، چنین باد!

رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد هیچ مانعی برای واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج وجود ندارد و آیین‌نامه مربوط به این موضوع مشخص شده است.

«حاضر جواب: این که کسی سراغ این شیوه واردات خودرو نمی‌رود احتمالاً به خاطر این ضرب‌المثل است که: مار گزیده از ریسمن سیاه و سفید می‌ترسد! نمونه‌اش هم این که با وجود همه اِسن وعده‌ها، هنوز امکان ثبت سفارش برای این نوع واردات خودرو وجود ندارد!

معاون وزیر صمت گفت: «رویکرد اصلی وزارت صمت براساس تأکید رئیس‌جمهور، ارتقای کیفیت خودرو و ایجاد فضای رقابتی در بازار است و قرار شده تعداد خودروسازان اصلی در کشور از ۲ واحد به هفت تا هشت خودروساز افزایش پیدا کند.»

«حاضر جواب: پس مشکل صنعت خودرو در تمام این سال‌ها، کمبود تعداد خودروسازان اصلی بوده و کسی به آن توجهی نداشته است.



«اوپل موکا GSe کراس اوور برقی اسپرتی است که با ۲۸۰ اسب بخار قدرت، جای خالی مدل های GSi را در سبید محصولات اوپل پر می کند. موکا GSe که فعلا با برند واکسپهال برای بازار بریتانیا معرفی شده است، نسخه ای اسپرت و پر فورمنس است که با ارتقاءهایی مانند دیفرانسیل لغزش محدود و ترمزهای چهار پیستونه بزرگ، جای خالی مدل های خاطره انگیز VXr و GSi را در سبید محصولات واکسپهال و اوپل پر می کند. هرچند نشان GSe پیش تر روی مدل های آسترا و نسل قبلی گرندلند دیده شده بود اما این مدل ها صرفا تیپ های رده بالا بودند و از نظر قدرت یا شاسی تفاوت چندانی با نسخه های معمولی نداشتند. موکا



موکا «GSe»؛ شاسی بلند اسپرت برقی برای آینده «اوپل»



بازگشت «کارما» با یک کوپه هیبرید



کارما آماریس به عنوان یک هیبرید برد افزا در اوایل ۲۰۲۵ رونمایی شد. حالا که به زمان برگزاری نمایشگاه خودروهای لوکس یعنی هفته خودرویی مونتری رسیدیم، چند تصویر از کابین این مدل نیز منتشر شده است. فرم بدنه کارما آماریس GT از زبان طراحی این برند یعنی Comet Line پیروی می کند که نمود بارز آن را می توان در فرم چراغ های جلو و طول نسبتا زیاد کاپوت مشاهده کرد. این خودرو کوپه با ترکیبی از سازه فضایی آلومینیوم و بدنه فیبر کربن و آلومینیوم ساخته شده و بر رینگ های ۲۲ اینچ استوار شده است. در فضای داخلی کارما آماریس می توان فرم مریخی فرمان و ترمیم فیبر کربن روی آن، صفحه نشان دهنده دیجیتال، نمایشگر مجزا برای سر نشین جلو و کنسول میانی معلق را تشخیص داد. به نظر می رسد فضای کابین محصول کارما با روکش چرم Crimson Orbit، جیر و قطعات مشکی پلانو ترین شده است. ویژگی های دیگر شامل ترمیم فیبر کربن در کنسول میانی، فضای خالی در عقب برای قرار دادن لوازم و کیف مسافرتی و همچنین سقف شیشه ای را نیز می توان تشخیص داد.

خودروسازان اروپایی از رقابت در بازار مدل های اقتصادی دست کشیده اند

برگ برنده تولید خودروهای برقی در دستان چینی ها



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«برندهای بزرگ اروپا از رقابت در بازار خودروهای برقی ارزان قیمت عقب نشینی و این میدان را به رقبای قدرتمند چینی، شامل ام جی و بی وای دی واگذار کرده اند.

خروج از بازار اقتصادی

در یک تغییر استراتژیک بزرگ، خودروسازان مطرح اروپایی تمرکز خود را به سمت خودروهای برقی بزرگتر و گران قیمت تر معطوف کرده و به نظر می رسد از رقابت در بازار مدل های اقتصادی دست کشیده اند. این عقب نشینی، میدان را برای برندهای چینی باز کرده تا با سرعت شگفت انگیزی، بخش خودروهای برقی ارزان قیمت را به تسخیر خود در آورند. مطالعه جدیدی از بنیاد FIA نشان می دهد چگونه چین با تکیه بر نقاط قوت خود در زنجیره تامین باتری، بهره وری تولید و نرم افزار، به یک مزیت رقابتی تعیین کننده دست یافته است. این گزارش تاکید می کند که همین برتری باعث شده چین از یک وارد کننده صرف خودرو پیش از سال ۲۰۲۰، به بزرگترین صادر کننده خالص خودرو در جهان تبدیل شود. آثار این دگرگونی در بازارهایی مانند بریتانیا کاملا مشهود است. در ماه ژوئن، حدود ۱۰ درصد از کل خودروهای جدید فروخته شده در این کشور، محصول برندهای چینی مانند ام جی، بی وای دی و چری (اومدا و جیکو) بود. در حال حاضر، از میزان بیش از ۱۳۰ مدل خودرو برقی موجود در بریتانیا، ۳۳ مدل با قیمتی کمتر از ۳۰ هزار پوند عرضه می شوند که عمدتا چینی هستند. این موج جدید از خودروهای کوچک و اقتصادی می تواند روند رو به رشد ابعاد خودروها را معکوس کند. استیو گودینگ، مدیر اجرایی بنیاد RAC در این باره می گوید: «شاید علاقه ما به خودروهایی در اندازه فورد فی پستا، با ورود مدل های برقی کوچک و خوش قیمت بیشتر به بازار، به سرعت دوباره زنده شود.» به نظر می رسد سیاست های تشویقی دولت بریتانیا، مثل تخفیف هایی تا سقف ۳ هزار و ۷۵۰



«شرکت جگوار در سال ۱۹۳۵ تاسیس شد. این برند اهل بریتانیا که در طول دوران فعالیت خود با فراز و نشیب های بسیاری روبه ر شده، همچنان با چالش های بزرگ مواجه است. جگوار تا اواخر ۲۰۲۴ به تولید تمامی محصولات خود پایان داد تا از سال ۲۰۲۵ به تولید کننده خودروهای برقی تبدیل شود. فعلا برای قضاوت درباره سرانجام جدید این شرکت برای رقابت با برندهایی مثل بنتلی زود است، اما نقطه عطف مهم جگوار یعنی سالگرد تولد ۹۰ سالگی آن را هم نمی توان فراموش کرد. به همین مناسبت، نسخه بدنه -بلند از سدان لوکس XF معرفی شده است. با توجه به علاقه مشتریان چینی به سدان های بدنه -بلند و همچنین استقبال بیشتر از محصولات جگوار در این کشور، به نظر می رسد عرضه این سدان لوکس با

جزئیات بیشتر فولکس واگن «تاوندور»



فولکس واگن تاوندور به عنوان همتای ۵ نفره از محصول دیگر این برند یعنی تالاگون، از سال ۲۰۲۲ تاکنون در چین و توسط فاو فولکس واگن عرضه می شود. مدتی پس از به روز رسانی فولکس واگن تالاگون، اکنون نوبت به تاوندور می رسد تا با تغییرات همراه شود. البته بنابر اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، سازنده از این مدل با عنوان نسل دوم یاد می کند. در نمای جلو با فرم مستطیلی و باریک چراغ های جلو روبه رو هستیم؛ در حالی که طرح متفاوت سپر های جلو و عقب و گرافیک متفاوت چراغ های عقب، این مدل را از قبلی متمایز می کند. در تیپ مجهز به پکیج R-Line هم می توان طراحی

متفاوت سپر ها را تشخیص داد. طول فولکس واگن تاوندور جدید به ۵،۰۰۷ متر رسیده است؛ در حالی که این رقم برای تیپ عادی و R-Line مدل قبل به ترتیب ۴،۹۳۶ و ۴،۹۴۹ متر اعلام می شد. فاصله بین محورها همچون قبل، ۲،۹۸ متر است. فعلا هیچ تصویری از فضای کابین فولکس واگن تاوندور جدید در دسترس نیست، اما به نظر می رسد که نمایشگرهای پیوسته مدل قبلی با دو صفحه نمایشگر مجزا تعویض شده است. همچون گذشته، تاوندور برای ۵ سر نشین ظرفیت دارد.

نمی کند.» این تصمیم پیامدهای سنگینی برای شرکت

سلفورس دارد. یک منبع آگاه به «رویترز» گفته است از حدود ۳۰۰ کارمند این شرکت نزدیک به ۲۰۰ نفر شغل خود را از دست خواهند داد؛ هر چند ممکن است برخی از آن ها به واحد باتری سازی فولکس واگن، یعنی «پاور کو» (PowerCo) منتقل شوند. زمانی که سلفورس معرفی شد، پورشه انتظار داشت این کارخانه بتواند سالانه باتری مورد نیاز برای یک هزار خودرو پر فورمنس را تامین کند. اما حالا به نظر می رسد حداقل در آینده ای نزدیک، پورشه همچنان به تامین کنندگان خارجی متکی خواهد بود. برای مثال، شاسی بلند پورشه ماکان برقی (Macan EV) از باتری های شرکت چینی کتل (CATL) استفاده می کند و با لغو این پروژه، این وابستگی ادامه خواهد یافت. این در حالی است که پورشه خودروهای برقی جدیدی مانند کاین برقی و نسل بعدی مدل های ۷۱۸ را در دست توسعه دارد. با این حال، مایکل اشتاینر، عضو هیات مدیره پورشه در بخش تحقیق و توسعه توضیح می دهد: «به دلیل کمبود حجم تقاضای جهانی، رساندن تولید داخلی به جایگاه هزینه ای برنامهریزی شده ممکن نیست.» این خبر شاید برای طرفداران موتورهای درون سوز خوشایند به نظر برسد، اما ضرر میلیون ها دلاری و کاهش نیروی انسانی هرگز نشانه سلامت کلی یک برند نیست. این زبان ها به معنای نقدی نیستی کمتر برای توسعه همه انواع خودروهای اسپرت جدید و نه فقط خودروهای برقی است. علاوه بر پورشه که با توقف پروژه سل فورس عملا از رویای تولید مستقل سلول باتری عقب نشینی کرد، چند خودروساز اروپایی دیگر نیز در ماه های اخیر مسیر مشابهی را پیموده اند. ورکشسکی نورشلوت سوئد که زمانی به عنوان امید اصلی اروپا برای رقابت با CATL و BYD مطرح بود، ضربه سنگینی به زنجیره تامین بومی وارد کرد و باعث شد شماری از شرکای صنعتی آن، از جمله گروه فولکس واگن و بامو برنامه های توسعه ظرفیت تولید باتری در خاک اروپا را بازنگری یا متوقف کنند. استالانتیس نیز بخشی از سرمایه گذاری های پیش بینی شده در کارخانه های مشترک خود با ACC را به تعویق انداخته و تمرکز را به سمت تامین از شرکای آسیایی برده است. حتی مرسدس بنز که پیش تر از ساخت چندین گیگافکتوری در اروپا خبر داده بود، برخی پروژه ها را کند یا متوقف کرده تا ریسک ملازاد ظرفیت در شرایط تقاضای جهانی را کاهش دهد.



بازار بریتانیا بلکه بخش بزرگی از اروپا را تحت تاثیر قرار داده و می تواند ساختار رقابت را در این قاره دگرگون کند.

سرمایه گذاری هم سخت شده است

از سوی دیگر با کاهش تقاضا برای خودروهای برقی، پورشه وادار به توقف پروژه بزرگ تولید باتری و اخراج ۲۰۰ کارمند شده است؛ تصمیمی که آینده برقی این برند را به چالش می کشد. پورشه در یک عقب نشینی استراتژیک و غیرمنتظره، برنامه های خود را برای تولید باتری های پر قدرت متوقف کرد. این تصمیم که به دلیل کاهش سرعت رشد تقاضا برای خودروهای برقی و عدم صرفه اقتصادی گرفته شده، منجر به حذف حدود ۲۰۰ فرصت شغلی و تداوم وابستگی این خودروساز آلمانی به باتری های ساخت چین خواهد شد. این تغییر مسیر ناگهانی، چرخشی ۱۸۰ درجه ای نسبت به سال ۲۰۲۱ است. در آن زمان الیور بلومه، مدیرعامل پورشه با هیجان اعلام کرد که «سلول باتری، اتاق احتراق آینده است» و از سرمایه گذاری میلیون ها دلاری در شرکت جدیدی به نام «سلفورس» (Cellforce) برای تولید باتری های اختصاصی خبر داد. اما اکنون به گزارش «رویترز» ورق برگشته است. الیور بلومه در تاریخ ۴ شهریور ۱۴۰۴ (۲۵ اوت ۲۰۲۵) با لحنی کاملا متفاوت گفت: «پورشه به دلایل حجم تولید و عدم دسترسی به صرفه اقتصادی، تولید سلول باتری اختصاصی خود را دنبال

معرفی نسخه بدنه -بلند از سدان لوکس «جگوار»

لقب Collectors Edition، با تمرکز بر بازار چین انجام شده است. طول بدنه با ۱۴۰ میلی متر افزایش نسبت به مدل استاندارد به ۵،۱۳ متر رسیده؛ در حالی که عرض ۱،۸۸ متری این خودرو، با مدل عادی یکسان است. علاوه بر طول بیشتر بدنه، باید به رینگ های ۲۰ اینچ با طراحی متفاوت و جزئیات مشکی براق در جلوینجره، حاشیه شیشه های جانبی و درپچه های اسپر جگوار XF-L سالگرد ۹۰ سالگی اشاره کرد که این مدل را متمایز می کند. در فضای کابین جگوار XF-L سالگرد ۹۰ سالگی با روکش جدید صندلی ها، تنظیم برقی ۱۶ گانه، گرم کن و ماساژور صندلی های جلو، تهویه مطبوع چهار منطقه ای، سیستم صوتی Meridian به قدرت ۴۰۰ وات و همچنین قطعاتی از جنس آلومینیوم و چوب ابنوس، مواجه هستیم.

خبر

News

نسخه دست ساز از کادیلاک «CT5-V» بلک وینگ

«شرکت کادیلاک در طول سال های اخیر با افزایش پلکانی قیمت محصولات خود، دوباره برده خودروهای پرمیوم وارد شده است. در حال حاضر، لیفت بک برقی سلسنتیک (Celestiq) با قیمت حدود ۳۵۰ هزار دلار به عنوان محصول پرچمدار کادیلاک شناخته می شود. این مدل به صورت دست ساز در مرکز Artisan تاسیسات Warren جنرال موتورز مونتاژ می شود. نخستین نمونه از کادیلاک سلسنتیک در سال ۲۰۲۴ به خریدار تحویل داده شد؛ اما در گزارش عملکرد جنرال موتورز از نیمه نخست ۲۰۲۵، نام این مدل دیده نمی شود. اما اوضاع برای سدان میان سایز کادیلاک یعنی CT5 خوب پیش می رود. هر چند فروش ۸ هزار



و ۱۶۸ دستگاهی این خودرو در نیمه اول ۲۰۲۵ عدد خیره کننده ای نیست، اما نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۱۹ درصد افزایش را نشان می دهد. نسخه بلک وینگ از این خودرو به عنوان نیرومندترین تیپ، به پیشران ۶،۲ لیتری V8 مجهز شده است که ۶۷۷ اسب بخار قدرت و ۸۹۴ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۱۰ سرعته اتوماتیک و دیفرانسیل قفل-خودکار به محور عقب انتقال می دهد. شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت کادیلاک CT5-V بلک وینگ، ۳،۴ ثانیه اعلام شده است. حالا که در آستانه برگزاری گردهمایی خودروهای لوکس در رویداد «هفته مونته ری» هستیم، کادیلاک هم از برنامه خود برای عرضه مدل ویژه ای از CT5-V بلک وینگ تحت برنامه سفارشی سازی Curated by Cadillac یا «دست پرورده کادیلاک» خبر داده است. تمام مدل های تحت سری Curated by Cadillac همچون سلسنتیک به صورت دست ساز در مرکز Artisan مونتاژ خواهند شد. تحت این برنامه، بیش از ۱۶۰ رنگ با پوشش مات یا براق برای کادیلاک CT5-V بلک وینگ قابل سفارش خواهد بود. در کابین این مدل، تعداد انتخاب ترکیب های رنگی، جنس روکش ها و ترمیم به هزاران مدل می رسد.

توئین توربو استاندارد است که ۵۸۵ اسببخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. به لطف این نیروی عظیم، مرسدس SL63 منصوری قادر است تنها در ۳.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست یابد و به حداکثر سرعت ۳۱۵ کیلومتر بر ساعت برسد. هنوز مشخص نیست که این خودرو منحصربه‌فرد برای فروش عرضه شده یا تنها یک ابزار بازاریابی برای نمایش توانایی‌های منصوری در بازار آمریکا است. با این حال، این پروژه نشان‌دهنده فصل جدیدی در استراتژی منصوری برای گسترش حضور خودرو بازار پر رقابت ایالات متحده است.

تینور جنجالی منصوری که اغلب با طراحی‌های اغراق آمیز و پر زرق و برق شناخته می‌شود، این بار با رونمایی از پروژه جدید خود بر پایه مرسدس AMG SL63، همه را غافلگیر کرده است. این هیولای سیاه پوش که با هدف جلب نظر مشتریان آمریکایی تدارک دیده شده، برخلاف بسیاری از کارهای قبلی منصوری، توازن مثال‌زدنی میان خشونت و زیبایی برقرار کرده و نشان می‌دهد این شرکت توانایی خلق آثار ی‌ظریف و جذاب را نیز دارد. این مرسدس SL63 که گویی زرهی از جنس فیبر کربن بر تن کرده، در تمام بخش‌های بدنه دستخوش تغییر شده است. قلب تپنده این خودرو همان موتور ۴ لیتری V8



هیولای «منصوری»!



نگاهی به محصولات «ایران خودرو دیزل» در نمایشگاه مشهد

کشنده فوتون H5؛ انتخاب ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشنده فوتون H5 با گیربکس اتوماتیک ZF، باک ۱۰۰۰ لیتری و توان کشش ۴۴ تن تولید می‌شود. بر خرداری از استاندارد ۸۵ گانه، سیستم ADR، ترمز موتوری، اینتارد گیربکس، یخچال کابین و گارانتی سه‌ساله یا ۲۵۰ هزار کیلومتری از جمله ویژگی‌های این کشنده است.

اتوبوس برقی آتروس؛ نوآوری در حمل و نقل شهری در بخش حمل و نقل عمومی، ایران خودرو دیزل از اتوبوس برقی آتروس ۱۲ متری رونمایی می‌کند. این اتوبوس با موتور مرکزی DANA TM4 با توان ۴۷۵ اسب بخار و باتری CATEL با ظرفیت ۳۵۰ کیلووات ساعت، قابلیت پیمایش روزانه ۲۵۰ کیلومتر را در حالت فول لود دارد. ترمزهای دیسکی جلو و عقب، سیستم ترمز کمکی با یایی انرژی، ترمز اضطراری هوشمند و گارانتی ۸ ساله یا ۵۰ هزار کیلومتری باتری از ویژگی‌های شاخص این محصول محسوب می‌شود.

کامیونت آرن پلاس؛ کارآمد و رقابتی در این نمایشگاه کامیونت کمپرسی آرن پلاس ۶ تن نیز با موتور ۳.۸ لیتری توربوشارژدار کامینز و گیربکس ZF معرفی شده است. این کامیونت با استاندارد ۸۵ گانه، ترمز دو مداره بنوماتیک با دیسک جلو و عقب، کابین خواب‌دار و قابلیت PTO به عنوان یکی از گزینه‌های کارآمد و رقابتی بازار عرضه می‌شود. بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد بار دیگر فرصت ارزشمندی را برای معرفی دستاوردهای صنعت خودرو در کشور فراهم کرده است. حضور پررنگ ایران خودرو دیزل با محصولات متنوع، از ون وانا و پیکاپ فوتون گرفته تا کشنده H5 و اتوبوس برقی آتروس، نشان‌دهنده تلاش این شرکت در راستای نوسازی ناوگان حمل و نقل، ارتقای کیفیت خدمات امدادی و حرکت به سوی حمل و نقل پاک است.



ایران خودرو دیزل در نمایشگاه خودرو مشهد، محصولات متنوع خود را معرفی کرده است. این شرکت با عرضه خودروهای جدید، برنامه‌هایی در زمینه ارتقای کیفیت و نوسازی ناوگان حمل و نقل و امدادی کشور را در دستور کار دارد.

ون وانا؛ پرچم‌دار بازار ون بنزینی ون وانا به عنوان پر فروش ترین و قدرتمندترین ون بنزینی بازار ایران در دو کاربری مسافری و آمبولانس تیپ بارانه می‌شود. این خودرو با موتور ۱۵۰ اسببخاری 3TZ و حجم ۲.۷ لیتر عرضه شده و امکاناتی چون سیستم TPMS، درچه خروج اضطراری سقفی، کولر و بخاری مستقل جلو و عقب، ترمز دومداره هیدرولیکی، سیستم‌های ایمنی هوشمند و ۱۳ صندلی (۱+۱۲) را در اختیار کاربران قرار می‌دهد. ایران خودرو دیزل همچنین از رانندازی مجدد خط تولید آمبولانس بر پایه این محصول خبر داده است. این اقدام با هدف نوسازی ناوگان امدادی و پاسخ به نیازهای جدید اورژانس کشور و توسعه مراکز درمانی انجام می‌شود.

پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک؛ با فناوری پیشرفته قدرتمند (بورگوارد) پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک به عنوان تنها پیکاپ بنزینی ایران از پیش‌رانه ۲۳۸ اسببخاری بورگوارد ۶ و مجهز به توربوشارژ با گشتاور ۳۶۰ نیوتون متر بهره می‌برد. این خودرو با گیربکس ۸ سرعته ZF، سیستم چهار چرخ محرک با ترنسفر کیس برقی بورگوارتر آلمان، تجهیزات رفاهی فول آپشن، سانروف برقی و گارانتی سه‌ساله یا ۶۰ هزار کیلومتری عرضه می‌شود و انتخابی ویژه برای ماجراجویان و علاقه‌مندان به آفرود به شمار می‌رود.

آیا قیمت خودرو در روزهای پیش رو تغییر می‌کند؟

داخلی‌ها در بازار آزاد تا ۹۰ میلیون تومان گران شدند



رشد قیمت خودرو در بازار خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای ۲ تا ۹۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که کاپرادو کابین (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش یک میلیار و ۸۰۰ میلیون تومان، و ری‌را (۱۴۰۴) با ۷۵ میلیون تومان افزایش یک میلیار و ۷۱۰ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک میلیار و ۲۴۲ میلیون تومان، تارا ۶۱۰ ننده ۷۱ پلاس (۱۴۰۴) با ۴۸ میلیون تومان افزایش یک میلیار و ۸ میلیون تومان، شاهین (بدون سانسرو) (۱۴۰۴) با ۳۸ میلیون تومان افزایش ۹۰۹ میلیون تومان و اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش ۶۶۳ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم ۷۷X (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیار و ۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیار و ۱۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش ۳ میلیار و ۲۵ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۳ میلیار و ۲۴۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیار و ۹۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیار و ۶۰۰ میلیون تومان، نیسان تسرا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیار و ۲۰۰ میلیون تومان، آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیار و ۲۰۰ میلیون تومان و جتا V57 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیار و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

تا با توجه به مجوزی که در اختیار دارند، به‌زودی این کار را انجام داده و قیمت‌های جدید را اعلام کنند. به اعتقاد کارشناسان، افزایش قیمت در شرایط فعلی ر کود بازار، شاید به ضرر خودروسازان تمام شود و به ر کود هر چه بیشتر تقاضا در بازار خودرو منجر شود. از سویی برخی کارشناسان معتقدند با اصلاح قیمت‌های کارخانه، جذابیت ثبت‌نام در طرح‌های فروش برای دلان از بین رفته و فرصتی برای مشتریان واقعی ایجاد می‌شود تا خودرو را بدون واسطه، با قیمت کارخانه و زیر قیمت بازار، خریداری کنند. موضوعی که از نظر فعالان بازار و اقتصاددانان، بسیار زودتر از این باید اتفاق می‌افتاد تا بازار خودرو از التهابات چند سال اخیر فاصله بگیرد. البته سیاست‌های ارزی و بالatkلیفی تعرفه‌ای و ارزی واردات خودرو نیز در وضعیت فعلی بازار خودرو بی‌تاثیر نبوده است و این مساله نیز بالای جان بازار خودرو شده و بازار را در بالatkلیفی قرار داده است. شرایطی که نه تولیدکننده و نه واردکننده نمی‌داند بر چه اساسی باید حرکت کند. در حالی که نرخ ارز آزاد در مدار صعودی قرار دارد، تصمیمات متناقض درباره واردات خودرو موجب شده انتظارات بازار برای کاهش قیمت‌ها برآورده نشود. دولت از یک سو وعده واردات خودروهای اقتصادی از مطرح کرده و از سوی دیگر، اجرای این سیاست‌ها را به دلیل با گوناگون به تعویق انداخته است. همین بالatkلیفی، انتظارات تورمی را در بازار بالا نگه داشته و خریداران را از تصمیم‌گیری قطعی بازداشته است.

با این وجود و به دنبال اخبار مربوط به آغاز واردات خودرو و همچنین تصمیمات جدید قیمتی خودروسازان باید منتظر ماند و دید سرانجام بازار خودرو و ایران چه خواهد بود و مشتریان بالاخره با بازار خودرو آشتی می‌کنند یا عدم حضورشان در بازار، همچنان ادامه خواهد یافت؛ عدم حضوری که به باور کارشناسان، علت اصلی آن توان خرید پایین و بالا بودن هزینه نگهداری از خودرو است.

بریتانیایی

British

بازسازی پروتوتایپ گمشده «مکلارن»

پروتوتایپ گمشده مکلارن F1 که دهه‌ها پیش نابود شده بود، با موتور ۷۱۲ اصلی خود بازسازی و دوباره متولد شده است. دهه‌ها پس از آن که مکلارن پروتوتایپ‌های سوپر کارافسانه‌ای F1 خود را از بین برد، یک تیم متخصص موفق به بازسازی یکی از این قطعات گمشده تاریخ خودروسازی شده است. این خودرو که بر پایه شاسی یک کیت کار بریتانیایی به نام آلتیما ساخته شده، به همان پیش‌رانه ۶.۱ لیتری ۷۱۲ اصلی مکلارن F1 مجهز است و روح یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آزمایشی تاریخ این خودروها را دوباره زنده می‌کند. در اوایل دهه ۹۰، پیش از آن که F1 به خط



تولید برسد، مکلارن برای آزمایش قطعات حیاتی خودرو به دو خودرو آزمایشی نیاز داشت. این شرکت دو شاسی آلتیما Mk3 خریداری کرد و آن‌ها را با نام‌های مستعار آلبرت و ادوارد به بستری برای تست همه‌چیز از گیربکس و ترمز گرفته تا موقعیت رانندگی مرکزی، تبدیل کرد. آلبرت از یک موتور ۷۸۰ شورتولت استفاده می‌کرد؛ امدا ادوارد، نمونه‌ای خاص تر بود و به پیش‌رانه ۷۱۲ ساخت بامو که برای F1 طراحی شده بود، مجهز شد. پس از پایان آزمایش‌ها، مکلارن هر دو نمونه را نابود کرد تا اسرار پروژه فاش نشود. حالا، به لطف یک پروژه جاه‌طلبانه، ادوارد دوباره متولد شده است. این بازسازی دقیق توسط شرکت لانزانه انجام شده است. مدیر این پروژه می‌گوید که موتور ۷۱۲ این خودرو مستقیماً از بامو خریداری کرده و نیمش دو سال طاقت‌فرسا را صرف بازآفرینی این خودرو کرده است. آن‌ها با استفاده از عکس‌های قدیمی، اسناد کلاسیک و حتی قطعاتی که از خود گوردون موری تهیه شده بود، تلاش کردند تا خودرو نهایی بیشترین شباهت ممکن را به نمونه اصلی داشته باشد.

معرفی رقیب تسلا مدل Y»

شرکت وویا، برند زیرمجموعه گروه دانگفنگ در آستانه نمایشگاه خودرو چنگدو ۲۰۲۵، رسماً از نسخه به‌روز شده شاسی‌بلند تماپرقی خود، وویا کورج (Voyah Courage)، رونمایی کرده است. این خودرو که به عنوان رقیبی مستقیم برای تسلا مدل ۷ روانه بازار شده، در سه تیپ مختلف و با بازه قیمتی ۲۰۲ هزار و ۹۰۰ تا ۲۴۲ هزار و ۹۰۰ یوان (معادل ۲۸ هزار و ۲۰۰ تا ۳۳ هزار و ۸۰۰ دلار) عرضه می‌شود. این شاسی‌بلند میان‌سایز بر پایه پلتفرم پیشرفته ۸۰۰ ولتی ساخته شده و به مجموعه‌ای از فناوری‌های برجسته مجهز است. ویژگی برجسته وویا کورج، پلتفرم



۸۰۰ ولتی سیلیکون کاربایدی است که امکان دستیابی به سرعت شارژ فوق‌العاده‌ای را فراهم می‌کند. به لطف فناوری شارژ 5C و حداکثر توان شارژ ۴۴۰ کیلووات، این خودرو می‌تواند تنها با ۱۵ دقیقه شارژ، انرژی لازم برای پیمایش بیش از ۵۰۰ کیلومتر را ذخیره کند. این مدل با یک باتری ۸۱ کیلووات ساعتی عرضه می‌شود که بر اساس استاندارد CLTC، بردی معادل ۶۵۰ کیلومتر را ارائه می‌دهد. خریداران می‌توانند بین دو نسخه تک‌موتوره محرک عقب و دوموتوره چهار چرخ‌محرک انتخاب کنند. نسخه محرک عقب قدرتی معادل ۳۰۸ اسببخار تولید می‌کند؛ در حالی که نسخه چهار چرخ یک موتور ۲۳۵ اسببخاری در جلو و به‌موتور ۳۰۸ اسببخاری عقب اضافه می‌کند. همکاری با هواوی، وویا کورج را به یک خودرو هوشمند و پیشرو تبدیل کرده است. در نمای جلو خودرو، یک نمایشگر نوری هوشمند ۱۴۶.۷۵ اینچی با نام «رودخانه ستاره‌ای چشمک‌زن» خودنمایی می‌کند که قادر به اجرای ۸ افکت نوری مختلف از جمله انیمیشن خوشامدگویی، نمایش وضعیت شارژ و رقص نور با موسیقی است.



طراحان RML، خودرو افسانه‌ای پورشه GT1 911، قهرمان مسابقات لمان در سال ۱۹۹۸ بوده است. قلب تپنده این اُپر خودرو، همان موتور ۳.۸ لیتری ۶ سیلندر تخت پورشه است که توسط شرکت لیپفیلد موتورز به‌شدت تقویت شده و علاوه بر قدرت خیره‌کننده، گشتاوری در حدود ۱۰۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند؛ اما تغییرات فقط به‌موتور محدود نمی‌شود و مهندسان RML شاسی را نیز دستخوش تغییرات اساسی کرده‌اند. فاصله بین دو محور افزایش یافته و عرض محورهای جلو و عقب نیز بیشتر شده است تا پایداری خودرو در سرعت‌های بالا بهبود یابد.

در دنیای شلوغ تیونینگ پورشه ۹۱۱، متمایز شدن کار آسانی نیست؛ اما شرکت مهندسی RML Group با رونمایی از جدیدترین پروژه خود، یک اثر هنری-مهندسی خلق کرده است. این خودرو که GT هابیر کار نام دارد، بر پایه پورشه ۹۱۱ توربو S نسل ۹۹۲.۱ ساخته شده و با قدرتی معادل ۹۲۰ اسببخار، نام هابیر کار را کاملاً برانده خود می‌کند. این هیولا که کاملاً برای تردد شهری مجاز است، تنها در ۳۹ نسخه تولید خواهد شد. این پروژه که پیش‌تر در ماه اکتبر با نام اولیه P39 معرفی شده بود، حالا به‌صورت رسمی در رویداد Salon Privé بریتانیا به‌نمایش درآمده است. الهام‌بخش اصلی



بازگشت پورشه ۹۱۱ «GT1»

بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد چه دستاوردهایی داشت؟

بخش پایانی

از حضور پررنگ سایپا

تا صف آرای چش‌م‌بادامی‌های جسد

برطرفدارترین و شلوغ‌ترین اتفاقات خودرویی در مشهد، حضور پررنگ سایپا، گروه بهمن، ایران خودرو و ماموت خودرو و حتی تجاری‌سازهایی مانند

بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد از ۴ تا ۷ شهریورماه در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی این استان برگزار شد. این رویداد مهم خودرویی، جزو یکی از



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



پیکاپ هانتر پلاس از نظر طراحی داخلی نیز بسیار جذاب است و سطح امکانات رفاهی و ایمنی در آن سبب برتری این خودرو می‌شود. قلب تپنده هانتر پلاس را یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری موسوم به چانگان -JL486ZQ5 تشکیل می‌دهد. این پیش‌رانه به‌لطف تکنولوژی توربوشارژ، اینتر کولر و



سیستم پاشش سوخت مستقیم GDI می‌تواند حداکثر ۲۳۳ اسببخار قدرت را در ۱۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۳۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به‌کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ZF به‌چهار چرخ منتقل می‌شود. پیکاپ هانتر پلاس در نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد بسیار مورد توجه و استقبال بازدیدکنندگان قرار گرفت.

چانگان UNI-K؛ اسپرت و هیجان‌انگیز



سیسترون C5 ایر کراس در کلاس اس‌یووی کراس‌اورهای کامپکت قرار می‌گیرد. به‌لطف خطوط نرم، مجموعه‌ای از سطوح منحنی و رینگ‌های ۱۸ اینچی، شاهد یک کراس‌اور جمع‌وجور و اسپرت هستیم. در نمای جلو به‌لطف چراغ‌های مزین به LED و جلوپنجره افقی شاهد چهره خشنی از این خودرو هستیم. در نمای عقب نیز چراغ‌های نسبتاً کشیده مربع‌شکل و مجهز به LED، ظاهر بسیار زیبایی به این خودرو می‌بخشند. کابین این خودرو کاملاً مستحکم و در عین حال بسیار مدرن و اسپرت طراحی شده که C5 ایر کراس را به یک خودرو لوکس بدل می‌سازد. آن‌چه این خودرو را به



یک رقیبی بسیار جدی برای چینی‌های بازار بدل می‌سازد، موتور پرتوان آن است. موتور ۴ سیلندر ۱۷۵۱ سی‌سی مجهز به توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم این خودرو می‌تواند حداکثر ۱۵۵ اسببخار قدرت و حداکثر ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم این‌که C5 ایر کراس مانند برادر کوچک‌ترش یعنی C5X مجهز به گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیپ ترونیک است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی C5 ایر کراس می‌توان به کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار خروج از مسیر، سیستم کمکی تغییر خط، رادار تشخیص نقاط کور، رادار هشدار خروج از پارک و... اشاره کرد. سیسترون C5 ایر کراس به‌زودی به دست مشتریان خواهد رسید.

نگاهی به پیکاپ هانتر پلاس

زامیاد به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه خودروسازی سایپا بار دیگر پیکاپ چانگان هانتر پلاس را در نمایشگاه مشهد به‌نمایش گذاشت. این خودرو از نظر کیفیت در کلاس پیکاپ‌های سطح بالا قرار دارد. این پیکاپ به‌لطف گل‌گیرهای عضلانی، استایل اسپرت و جسورانه‌ای دارد.

بررسی محصولات جدید و اسپرت گروه خودروسازی سایپا گروه خودروسازی سایپا در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد با محصولات



باکیفیت و اسپرت سیترون، آواتر، چانگان و دو محصول جدید خود که یکی از آن‌ها کراس کانتری آر یا بود، حضور پیدا کرد.

سیترون C5X

سیترون C5X یک خودرو استیشن (استیت) یا همان کراس کانتری است. این کراس کانتری در حقیقت پسرعموی پژو 408X است. بر این اساس و با نگاهی به پروفیل این خودرو، شاهد استفاده از خطوط موج و مجموعه‌ای از سطوح منحنی روی بدنه هستیم. رینگ‌های ۱۹ اینچی و ستون C معلق کاراکتر اسپرتی برای این خودرو فراهم کرده است. در نمای جلو این خودرو شاهد طراحی یک چراغ LED نواری در بالاترین قسمت چهره هستیم. چراغ‌های اصلی درون سپر طراحی شده‌اند که با جلوپنجره باریک میان چراغ‌های جلو و ورودی هوادرون سپر، چهره تهاجمی و خشنی به این کراس کانتری می‌بخشند. در نمای عقب حجم‌پردازی بسیار صریح با طراحی چراغ‌های Y شکل افقی با گرافیک LED و یک اسپویلر روی در صندوق عقب، چاشنی اسپرت این خودرو را دو چندان



می‌کند. باقرارگیری در پشت فرمان سیترون C5X شاهد طراحی بسیار جذاب و پیشرفته و در عین حال کلاسیک هستیم. در کابین این خودرو، یک کلاستر ۷ اینچی رنگی LCD مقابل راننده، یک نمایشگر ۱۲ اینچی لمسی افقی برای مولتی‌مدیا، تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه‌مطبوع و سه دکمه روتاری مشاهده می‌شود. طراحی درپچه‌های عمودی طرفین سیستم تهویه‌مطبوع و درپچه‌های افقی بخش میانی، هارمونی بسیار خوبی با کلیت طراحی داشبورد دارند. قلب تپنده سیترون C5X را یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۵۹۸ سی‌سی مجهز به سیستم پرخوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم تشکیل می‌دهد. حداکثر قدرت خروجی از این موتور به ۱۷۳ اسببخار در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۲۵۰ نیوتون‌متر در ۳۵۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. از سوی دیگر گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تعویض دنده در پشت فرمان، این قدرت و گشتاور را به‌چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد. سیترون C5X به بالاترین و هوشمندترین امکانات ایمنی و رفاهی از جمله سیستم رادار تشخیص نقاط کور، سیستم هشدار برخورد از جلو، سیستم هشدار خروج از مسیر، سیستم کمکی تغییر خطوط، سیستم کمکی رانندگی بین خطوط، هشدار توجه راننده سطح ۰.۳ رادار هشدار خروج از پارک، دوربین ۳۶۰ درجه، هداپ دیسپلی، ایربگ و... مجهز است. گروه خودروسازی سایپا به‌زودی این خودرو را به بازار عرضه می‌کند.

سیترون C3-XR

یکی دیگر از محصولات سیترون که در غرفه گروه خودروسازی سایپا خودنمایی می‌کرد، سیترون C3-XR بود. این خودرو که در کلاس هاچ‌بک کراس‌های جمع‌وجور قرار دارد، مدل نسبتاً جدیدی



به‌شمار می‌رود. بر این اساس پیش‌بینی می‌شود کلیت طراحی استایل این خودرو مورد توجه جوانان قرار گیرد. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور ۳ سیلندر خطی ۱۱۹۹ سی‌سی مجهز به تکنولوژی توربوشارژ است که حداکثر ۱۱۴ اسببخار قدرت و حداکثر ۱۹۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه اتوماتیک وظیفه انتقال قدرت و گشتاور تولیدی به چرخ‌های جلو را برعهده دارد. این خودرو از نظر امکانات رفاهی و ایمنی هیچ چیز کم ندارد و به‌زودی در خیابان‌ها مشاهده خواهد شد.



ادامه تولید «موتانگ» با موتور V8



را برای تولید خانواده‌ای از خودروهای برقی ارزان قیمت هموار می‌کند اما قصد ندارد از میراث و نمادهای خود دست بکشد. اسناد افشایی به یک موتور جدید با نام لجن‌داز اشاره دارند که قلب تپنده نسل بعدی GT500 خواهد بود؛ مدرگی که نشان می‌دهد فورد همچنان به قدرت یک V8 آتشین ایمان دارد. این تصمیم خبری خوش برای طرفدارانی است که نگران بودند انقلاب برقی به معنای پایان عصر خودروهای عضلانی باشد. البته موتانتانگ تنها در نمایشگاه‌های فروش زنده نخواهد ماند، بلکه در پیست‌های مسابقه نیز با قدرت تمام حضور دارد.

در دنیایی که آینده خودروها به سمت الکتریکی شدن پیش می‌رود، بسیاری نگران سرنوشت نمادهای بنزینی بودند و شایعات درباره پایان عمر فورد موتانتانگ به‌خصوص نسخه‌های V8 آن، بلندتر از صدای آگزوز یک شلپی به گوش می‌رسید؛ اما فورد با یک خبر غافلگیرکننده، به تمام این نگرانی‌ها پایان داد. به گفته این شرکت، نه تنها موتانتانگ V8 حذف نخواهد شد، بلکه نسخه افسانه‌ای شلپی GT500 هم در سال ۲۰۲۶ باز خواهد گشت. این خبر بزرگ، مهر تاییدی بر استراتژی دوگانه فورد است. در حالی که این شرکت با حذف مدل‌هایی مانند اسکایپ و لینکلن کر سیر، مسیر خود

موسو گرند خان یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به فناوری پر خوران توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم است. این موتور ۲ لیتری T-GDI می‌تواند حداکثر ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت



و حداکثر ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته ساخت کمپانی ایسین به چهار چرخ منتقل می‌شود. این پیکاپ یکی از محبوب‌ترین خودروهای جدید عرضه‌شده در کشور است.

فولکس واگن تیگوان جدید در غرفه ماموت خودرو

تیگوان به عنوان اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت فولکس‌واگن برای نخستین بار سال ۱۳۹۶ توسط ماموت خودرو به ایران آمد. این خودرو از همان ابتدای ورود به کشور با استقبال بسیار خوبی مواجه شد؛ اما پس از اعمال تحریم‌ها دیگر نسخه‌های جدید آن به کشور راه پیدا نکرد. بر این اساس ماموت خودرو اخیراً تیگوان ۲۰۲۵ نسل سوم را در دو نسخه L و پرو به بازار ایران آورده است. نسل سوم تیگوان که ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد، در حال حاضر توسط ماموت خودرو



به بازار عرضه می‌شود. این خودرو از نظر طراحی بسیار جذاب و اسپرت بوده و نسبت به نسل قبل از خود، کمی مدرن‌تر و پخته‌تر است. این خودرو از نظر طراحی کابین نیز بسیار لوکس است. طراحی سه نمایشگر، فضای بسیار پیشرفته‌ای را به سرنشینان خودرو هدیه می‌دهد. تیگوان L پرو که قوی‌ترین نسخه این کراس‌اوور کامپکت است، دارای موتور ۴ سیلندر TSI و مزین به توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم است. این پیشرفته می‌تواند ۲۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم کند. گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه DSG اتوماتیک در این خودرو، وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چهار چرخ را برعهده دارد. تیگوان L پرو در سامانه جانبازی و تیگوان L در سامانه عادی خودروهای وارداتی عرضه خواهد شد.

حضور کامل دیزل با کامیون جدید در نمایشگاه خودرو مشهد

شرکت کامل دیزل که به عنوان یکی از خودروسازان تجاری در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد حضور داشت، با نمایش محصولات خود توانست علاقه‌مندان به این بخش را به غرفه خود جذب کند. محصول کامل P7 6x4 که یک میکسر یا یک کامیون کم‌پرسی به حساب می‌آید، در روز نخست این رویداد به صورت رسمی معرفی شد. این کامیون به لطف موتور ۶ سیلندر ۱۲ لیتری توربوشارژر-اینتر کولر می‌تواند ۴۸۰ اسب‌بخار قدرت را در دور ۱۹۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۱۵۰۰ آرپی‌ام تولید کند. گیربکس ۱۲ دنده دستی وظیفه انتقال قدرت و گشتاور تولیدشده را برعهده دارد. کامل P7 6x4 یکی از کامیون‌های موفق در بازار خودروهای کار و تجاری ایران خواهد بود که به زودی شرایط فروش آن از سوی کامل دیزل منتشر می‌شود. این کامیون دارای گارانتی ۲ ساله (۲۰۰ هزار کیلومتر کارکرد) است.



شاهد یک سدان فست‌بک بسیار زیبا و اسپرت هستیم که با خطوط نرم و مجموعه‌ای از تقاطع‌ها شکل گرفته است. همچنین رینگ‌های ۱۹ اینچی این خودرو بسیار جوان پسند به نظر می‌رسند. در نمای جلو، استفاده از چراغ‌های باریک LED و چراغ اصلی که درون جلوپنجره تعبیه شده، سبب شده است شاهد چهره‌ای بسیار تهاجمی از این خودرو باشیم. در نمای عقب نیز چراغ‌های پیوسته با اسپویلر فعال روی در صندوق عقب، بسیار چشم‌نواز و زیباست. کابین مزدا EZ-6 EREV گویی از آینده به زمان حال آمده و بسیار پیشرفته و مدرن است. آن چه سبب می‌شود مزدا EZ-6 EREV بی‌ام‌کارز در بازار خودرویی کشورمان متمایز باشد، پخش فنی آن است. بر این اساس یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰۰ سی‌سی به منظور شارژ کردن باتری‌های این خودرو برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو «رنج‌اکستندر» (خودرو برقی با پیمایش بیشتر) است که می‌تواند ۲۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور را به وسیله موتورهای الکتریکی خود فراهم آورد. برای این خودرو یک باتری‌های ۲۸٫۴ کیلووات-ساعتی لیتیوم-آهن-فسفات در نظر گرفته شده که می‌تواند بر اساس استاندارد CLTC حداکثر ۲۰۰ کیلومتر را پیماید.

حضور هونگی H5

حدود دو سال قبل بود که بی‌ام‌کارز برای نخستین بار سدان میان‌سایز لوکس هونگی، یعنی H5 را به بازار ایران عرضه کرد. این سدان با توجه به آلمان‌های طراحی خاص خود، شبیه محصولات



لوکس اروپایی است. هونگی H5 یک موتور ۴ سیلندر ۱۹۹۸ سی‌سی توربوشارژر را در خود جاداه است. این موتور می‌تواند حداکثر ۲۲۵ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک ایسین، قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ‌های جلو می‌ساند. هونگی H5 از نظر آپشن‌های جدید و به روز هیچ چیز کم ندارد و یک خودرو لوکس محسوب می‌شود. اخیراً شرایط فروش این خودرو نیز اعلام شده که با استقبال بسیار خوبی مواجه شده است

نمایش فیدلیتی XB1

بهمن موتور حدود دو سال قبل برای نخستین بار نسخه کراس کوپه از کراس‌اوور محبوبش، یعنی فیدلیتی را با نام فیدلیتی XB1 معرفی کرد. این خودرو از نظر طراحی، مشابه یک کراس کوپه است. این خودرو به لطف رینگ‌های ۱۹ اینچی و فرمت کوپه سقف، استایل بسیار جذاب و اسپرتی دارد.



فیدلیتی XB1 دارای موتور ۴ سیلندر ۱۶۰۰ سی‌سی مزین به توربوشارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم است. این موتور می‌تواند ۱۹۷ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۹۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این خودرو مجهز به یک گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه تر اتوماتیک است. این خودرو بسیار مورد توجه و استقبال قرار گرفته و همچنان یکی از گزینه‌های محبوب اسپرت در بازار کشورمان است

شوال H6؛ هم‌راز هاوال H6

هاوال H6 نخستین محصول وارداتی بی‌ام‌کارز بود که حدود دو سال قبل به کشورمان وارد شد. اکنون بهمن موتور برنامه بلندمدتی برای مونتاژ این خودرو دارد. بر این اساس هاوال H6 با نام شوال H6 در نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد به نمایش در آمد. این خودرو از نظر طراحی



در واقع همان هاوال H6 است. در بخش فنی، همچنان شاهد پیشرفته هیبریدی هستیم که به لطف موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری و موتور الکتریکی، حداکثر می‌تواند ۱۷۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این خودرو یکی از خودروهای شاخص بهمن موتور در بازار خودرویی کشور است.

پیکاپ خوشنام و محبوب کره‌ای ایلیا خودرو

شرکت صنایع خودروسازی ایلیا در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد خوش درخشید. این شرکت در کنار رونمایی از اس‌یووی آفرودی خود یعنی BAW212، پیکاپ محبوب کره‌ای یعنی سانگ‌یانگ موسو گرند خان را نیز در غرفه خود به نمایش گذاشت. استقبال از سانگ‌یانگ موسو گرند خان در این نمایشگاه بسیار خوب بود. این خودرو از نظر طراحی کاملاً اسپرت و عضلانی است. کابین این پیکاپ با کیفیت کره‌ای صنایع خودروسازی ایلیا بسیار مدرن و لوکس است و همین ویژگی آن را به یک گزینه خانوادگی خاص نیز تبدیل کرده است. قلب تپنده

در این نمایشگاه پر قدرت حاضر شدند. روز گذشته اختتامیه این نمایشگاه برگزار شد. در ادامه، برخی محصولات خودروسازان را در این نمایشگاه بررسی می‌کنیم.



یکی دیگر از خودروهای حاضر در غرفه گروه خودروسازی سایپا که بسیار مورد توجه و استقبال مخاطبان قرار گرفت، چانگان UNI-K بود. این خودرو بر پایه و اساس پلت‌فرم برادر بزرگ‌ترش، یعنی CS55 توسعه یافته است و از نظر طراحی نسبت به CS55 تهاجمی‌تر به نظر می‌رسد. استفاده از خطوط تیز و شکسته روی بدنه، رینگ‌های ۲۰ اینچی، شکل خمیده سقف و ستون C کشیده، حالت کوپه زیبایی را برای این خودرو بهار مغان آورده است. در نمای جلو بر خلاف برخی از محصولات چینی که با چراغ‌های دوبل، چهره‌ای تکراری و کسل‌کننده دارند، شاهد طراحی چراغ‌های باریک و مزین به فناوری LED هستیم. همچنین خطوط تیز روی کاپوت و جلوپنجره مشبک، چهره بسیار خشن و تهاجمی به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب شاهد طراحی چراغ‌های پیوسته و باریکی هستیم که مزین به LED هستند. این نوع طراحی ما را به یاد محصولات پورشه می‌اندازند. ناگفته نماند که طراحی اسپویلر الحاقی روی شیشه عقب و آگزوزهای دوبل در طرفین سپر با دیفیوزر میانی، چاشنی اسپرت این خودرو را دوچندان کرده است. فضای داخلی چانگان UNI-K بسیار اسپرت بوده و دقیقاً مشابه CS55 است، البته این خودرو از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی، به بالاترین آپشن‌های روز مجهز شده است تا لوکس‌تر و فول آپشن‌تر از برادر خود باشد. زیر کاپوت این کراس کوپه جذاب و تهاجمی چانگان، یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی TGDی توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم قرار گرفته است. این موتور می‌تواند حداکثر ۲۳۳ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۳۹۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود.

حضور قدرتمند گروه بهمن در نمایشگاه خودرو مشهد

گروه بهمن با دو برند بی‌ام‌کارز برای خودروهای وارداتی و برند بهمن موتور برای خودروهای مونتاژی حضور پر قدرتی در بیست و پنجمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو مشهد داشت. مزدا ۳ نیز به عنوان یکی از سدان‌های جذاب وارداتی در غرفه بی‌ام‌کارز حاضر بود.

نمایش مزدا EZ-6 EREV

مزدا EZ-6 EREV یکی از نوآورانه‌های بی‌ام‌کارز در این رویداد مهم خودرویی بود. با دیدن این خودرو،





درنگ برای خرید خودرو جایز نیست!

«اگر قصد خرید مدلی از خودرو را دارید، فرصت پیش‌رو را از دست ندهید؛ زیرا روند تحولات سیاسی و اقتصادی به‌گونه‌ای است که رشد بهای خودرو در آینده نزدیک چندان هم دور از تصور نیست. بنابراین اگر قصد خرید خودرو

با هدف مصرف یا تعویض و ارتقای خودرو خود را دارید، فرصت پیش‌رو را از دست ندهید و قبل از ورود به نیمه دوم سال، تصمیم خود را در این زمینه هرچه سریع‌تر عملی کنید.



وضعیت صنعت و بازار خودرو در صورت بازگشت تحریم‌ها

در عین حال صنعت خودرو کشور به‌ویژه بخش مونتاژ نیز از ترکش تحریم‌ها در امان نخواهد بود و بالا رفتن بهای محصول در کارخانه نیز از پیامدهای دیگر آن است.

مطابق با قطعنامه‌های شورای امنیت، شاهد بازگشت تحریم‌های اقتصادی سختی خواهیم بود که از جمله پیامدهای آن افزایش بهای ارز و در نتیجه رشد قیمت انواع خودرو در بازار خواهد بود.

با ارسال نامه از سوی سه کشور اروپایی به شورای امنیت سازمان ملل و در صورت تداوم سیاست خارجی به‌روال فعلی، از یک ماه دیگر مکانیسم ماشه فعال خواهد شد. در این صورت



کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۹۴۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۹۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۲۵۰	۳۵	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
فردا ۱۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	●
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۰	●
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	●
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۲۴۰	۲۵	▲
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۷۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۰	●
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵۰	۰	●
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۳۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۳۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲۰	▲

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 ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	●
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	●
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	●
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	●
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۴ میلیون و ۵۵۰	۰	●
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	●
تویوتا لوبین 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 VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	●
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	●
نيسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
هوندا eHEV-HR (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	●
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۲ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▲
فولکس تراک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	●
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	●
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	●
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۱۵۰	۰	●
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۵۷	۷	▲
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۶۰	۶	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۶۵	۱۹	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۵	۱۰	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۴۷	۷	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۲۹	۱۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۸۷	۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۷۸	۳	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۲۰	۱۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۶۳	۲۷	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۴۷	۱۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۰	۱۳	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۶۸	۱۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۳۷	۱۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۳۸	۱۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۱۳	۲۸	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۹	۳۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۹۸	۲۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۹۶	۲۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۵۵	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۰۸	۰	●
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۵۸	۴	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۴۸	۱۴	▲
کارون (پادارادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۹۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۷۴	۳۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۹	۲۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۹۵	۱۹	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۰۰	۲۴	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۳	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۰	۳۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۹۸	۵۳	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۴۴	۳۷	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۷۰	۴۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۷۷	۴۹	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۱۴	۳۹	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۳	۲۹	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۳۰	۴۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۵۲	۴۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۴۲	۵۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۸	۴۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۴۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۴	۱۷	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۱۰	۷۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۰	۱۳	▲

کردند.» سرهنگ فارسی یابیان این که در این زمینه یک متهم دستگیر و خودرو مذکور نیز توقیف شد، ادامه داد: «متهم پس تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی شد.» فرمانده انتظامی شهرستان مراغه از شهروندان خواست در صورت مشاهده هرگونه فعالیت غیرمجاز در قالب قاچاق کالا و یا تهیه و توزیع کالاهای قاچاق توسط افراد سودجو، موضوع را از طریق شماره تلفن ۱۱۰ به پلیس گزارش دهند تا نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود.

فرمانده انتظامی مراغه از کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ فارسی بیان داشت: «ماموران پاسگاه خداجوی فرماندهی مراغه در راستای جلوگیری از ورود و خروج کالای فاقد مجوز و قاچاق هنگام پایش و تردهای خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیونت مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران باهماهنگی مراجع قضایی در بازرسی از این خودرو تعداد ۱۰ بشکه ۲۰۰ لیتری جمعا به مقدار ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال را کشف



کشف ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه



در پاسخ به شرایط نامشخص و آینده نامعلوم؛

روسیه ممنوعیت صادرات بنزین را تمدید کرد



دولت روسیه روز پنجشنبه اعلام کرد که به دلیل ادامه افزایش قیمت‌ها، ممنوعیت صادرات بنزین را تمدید خواهد کرد. به گزارش «آناتولی»، دولت روسیه روز پنجشنبه اعلام کرد به دلیل ادامه افزایش قیمت‌ها، ممنوعیت صادرات بنزین را تمدید خواهد کرد. در بیانیه کتبی وزارت انرژی روسیه آمده است که الکساندر نوواک، معاون نخست‌وزیر این کشور به همراه چند مقام دیگر در مسکو برای بررسی قیمت بنزین در کشور تشکیل جلسه دادند. این بیانیه تصریح کرد که به دلیل افزایش تقاضای بنزین در تابستان و همچنین استفاده گسترده‌تر در بخش کشاورزی، ممنوعیت صادرات بنزین تمدید خواهد شد. در این بیانیه همچنین آمده است که تحقیقاتی درباره «گران فروشی» در برخی مناطق روسیه آغاز شده است. پس از ثبت رکوردشکنی قیمت‌ها، دولت ولادیمیر پوتین در تاریخ ۲۸ ژوئیه صادرات بنزین را تا ۳۱ اوت به طور موقت ممنوع کرده بود. با این حال، قیمت‌ها همچنان رو به افزایش است. روسیه که یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان حامل‌های انرژی در جهان است، سالانه بیش از ۴۰ میلیون تن بنزین تولید می‌کند. این کشور هر از گاهی به دلیل هدف قرار گرفتن پالایشگاه‌های نفت با پهنادهای بدون سرنشین و همچنین افزایش تقاضا، به ویژه در بخش کشاورزی، با افزایش دوره‌ای قیمت بنزین روبه‌رو می‌شود. با افزایش حملات پهپادی اوکراین به پالایشگاه‌ها و خطوط انتقال نفت روسیه، بحران بنزین در این کشور شدت گرفته و قیمت‌ها رکورد زده‌اند؛ در چنین شرایطی کرملین برای مهار تورم و تضمین عرضه، صادرات سوخت را محدود کرده است. به گزارش «سی‌ان‌ان» با وجود این که دولت روسیه برای مقابله با بحران، صادرات بنزین را ممنوع کرده است، افزایش چشمگیر حملات اوکراین به پالایشگاه‌های نفتی این کشور باعث شده قیمت بنزین در روسیه به بالاترین سطح تاریخی برسد. اوکراین حملات پهپادی خود را بر پالایشگاه‌ها، ایستگاه‌های پمپاژ و قطارهای حامل سوخت متمرکز کرده تا هم به ماشین جنگی روسیه آسیب بزند و هم زندگی روزمره در این کشور را مختل کند. تابستان، اوج تقاضای رانندگان و کشاورزان روسیه برای بنزین است. بر اساس شمارش حملات توسط «سی‌ان‌ان»، پهپادهای اوکراینی تنها در همین ماه دست کم ۱۰ مورد از تأسیسات کلیدی انرژی روسیه را هدف قرار داده‌اند و به نظر می‌رسد این استراتژی در تغییر معادلات جنگ تا حدی موثر بوده است. پالایشگاه‌هایی که مورد حمله قرار گرفته‌اند، سالانه بیش از ۴۴ میلیون تن فرآورده تولید می‌کنند (یعنی بیش از ۱۰ درصد ظرفیت روسیه). بنا به

گفته سرویس اطلاعاتی اوکراین از جمله اهداف این کشور، پالایشگاه عظیم لوک‌اوئل در ولگوگراد بوده است؛ بزرگ‌ترین پالایشگاه در جنوب روسیه. «سی‌ان‌ان» دودهای غلیظ برخاسته از این مجتمع را که با مقدار ۱۴ اوت هدف قرار گرفته بود، مکان‌یابی کرد. وزارت دفاع روسیه نیز وارد آمدن آسیب به این پالایشگاه را تایید کرد؛ در عین حال این پالایشگاه دوباره در ۱۹ اوت هدف حمله قرار گرفت. یک پالایشگاه بزرگ در ساراتوف (جنوب روسیه) نیز اوایل همین ماه هدف قرار گرفت. همچنین طبق گفته رابرت بروودی، فرمانده سامانه‌های بدون سرنشین اوکراین، آتش‌سوزی‌ها در پالایشگاهی دیگر در منطقه روستوف بیش از دو روز پس از حمله همچنان ادامه داشت. بر این اساس گزارش‌ها: کمبود بنزین در چندین منطقه روسیه و در کریمه اشغالی حکایت دارد. سرگئی آکسینوف، فرماندار منصوب روسیه در کریمه، کمبود بنزین را ناشی از «مشکلات لجستیکی» دانست و گفت دولت «تمام اقدامات ممکن را برای خرید حجم‌های مورد نیاز سوخت و تثبیت قیمت‌ها» انجام می‌دهد. یک فعال گروه طرفدار اوکراین در کریمه به نام «روبان زرد» در تلگرام نوشت در این جنگ پرطرفدارترین نوع بنزین نایاب شده است. بر این اساس با وجود یارانه‌های دولتی، مصرف‌کنندگان روسی هنگام سوخت‌گیری هزینه بیشتری پرداخت می‌کنند. قیمت عمده‌فروشی بنزین در بورس سن پترزبورگ تنها در همین ماه نزدیک به ۱۰ درصد افزایش یافته و از ابتدای سال تاکنون حدود ۵۰ درصد بالا رفته است. بخش زیادی از این افزایش قیمت به مصرف‌کنندگان منتقل شده و به ویژه شرق دور روسیه تا حد زیادی تحت‌تاثیر این امر قرار گرفته است. تحلیلگران انتظار ندارند دست کم تا یک ماه آینده هیچ کاهش قیمتی رخ دهد؛ حتی با وجود این که دولت روسیه اواخر ژوئیه صادرات بنزین را ممنوع کرد (اقدامی که در عوض باعث افزایش صادرات نفت خام شد). سرگئی فرولوف، مدیرعامل شرکت پژوهشی NEFT Research به روزنامه روسی «کامرسانت» گفت: «متأسفانه پیش‌بینی مادر حال حاضر مطلوب نیست و احتمالاً باید دست کم یک ماه دیگر صبر کنیم تا قیمت‌ها تا حدی کاهش یابد.» کامرسانت نوشت که جهش قیمت‌ها در این ماه «به دلیل حوادث در پالایشگاه‌های نفت» بوده است. با این حال ارتش روسیه کمتر تحت‌تاثیر این وضعیت قرار دارد؛ چراکه تقاضای اصلی آن برای گازوئیل است؛ سوختی که عرضه آن کمتر تحت‌تاثیر جنگ و پیامدهای آن بوده است. در نهایت تحلیلگران معتقدند کرملین تمام تلاش خود را به کار خواهد گرفت که قیمت‌ها را مهار و عرضه بنزین را در هر شرایطی تضمین کند.

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نیست؛ زیرا مدیران ارشد نیسان تاکید کرده‌اند که گودز یلا دوباره برمی‌خیزد. ایوان اسپینوزا، مدیر عامل نیسان در این باره گفت: «خطاب به طرفداران بی‌شمار GT-R در سراسر جهان، می‌خواهم بگویم که این یک خدا حافظی همیشگی نیست. هدف ما این است که نام GT-R روزی باز گردد. تنها چیزی که می‌توانم از شما بخواهم، صبر است. گرچه امروز برنامه دقیقی نداریم، اما GT-R در آینده تکامل یافته و دوباره ظهور خواهد کرد. هرچند بازگشت GT-R قطعی به‌نظر می‌رسد، اما نسل بعدی با کد R36 به این زودی‌ها از راه نخواهد رسید.»

سرانجام روز خدا حافظی فرا رسید و نیسان رسماً به تولید اپر خودرو افسانه‌ای خود، GT-R که با لقب گودز یلا شناخته می‌شود، پایان داد. پس از یک دوره تولید ۱۸ ساله که از سال ۲۰۰۷ آغاز شده بود، آخرین دستگاه از نسل R35 از خط تولید کارخانه تویچی ژاپن خارج شد تا پرونده یکی از مهم‌ترین خودروهای اسپرت قرن بیست و یکم بسته شود. در مجموع، حدود ۴۸ هزار دستگاه از این خودرو ساخته شد و آخرین نسخه، یک مدل T-Spec پریمیوم با رنگ بنفش نیمه‌شب است که به‌خرداری در ژاپن تحویل داده خواهد شد. با این حال، این خدا حافظی همیشگی



بازگشت نسل جدید گودز یلا؟

ماموریت ویژه برند «XTRIM»: تضمین کیفیت در همه شرایط

سوخت به‌طور قابل توجهی بهبود خواهد یافت. برند XTRIM به تقویت مدیریت کیفیت ادامه خواهد داد و تلاش خواهد کرد محصولاتی با کیفیت بالا و خدمات عالی را به مصرف‌کنندگان ایرانی ارائه دهد. این برند به بازخوردهای مشتریان ارج می‌نهد و برای بهبود آن‌ها نهایت تلاش خود را می‌کند. XTRIM باور دارد که تنها با رویکردی مسئولانه و بهبود مستمر خدمات مشتری، می‌توان تجربه‌ای عالی از محصول را ارائه داد.



برای بررسی مدیریت حرارتی انجام شد. آزمون فرار از مسیر درایو چهار چرخ روی جاده‌های شنی نیز صورت گرفت تا سازگاری کامل محصول با محیط ایران تأیید شود.



در عین حال، هرچه موتور پیشرفته‌تر باشد، نگهداری دقیق‌تری هم نیاز دارد. گرمای تابستان فشار بیشتری بر موتور وارد می‌کند. برای عملکرد مناسب موتور، کاربران باید مرتباً سطح و کیفیت مایع خنک‌کننده را بررسی کرده و آن را در سطح صحیح نگه دارند. همچنین باید رادیاتور را از نظر گرفتگی یا نشتی بررسی و در صورت لزوم پاک‌سازی و تعمیر کنند. اگر دمای آب به‌طور غیرعادی بالا رفت یا هشدار در هنگام رانندگی ظاهر شد، در مکانی امن توقف کرده و وضعیت را بررسی کنند یا با خدمات اضطراری تماس بگیرند.



دمای بالا می‌تواند فشار تاید را با افزایش داده و خطر ترکیدگی آن‌ها را بالا ببرد؛ بنابراین بررسی و تنظیم منظم فشار تاید در بازه مجاز اهمیت دارد.

مهم‌ترین موضوع، انتخاب نوع بنزین است. کیفیت بنزین می‌تواند به‌طور چشمگیری بر عملکرد موتور تأثیر بگذارد و حتی آن را خراب کند. برند XTRIM قویاً توصیه می‌کند که فقط از پمپ‌های معتبر بنزین تهیه کنید. اگر از مکمل‌های سوخت استفاده می‌کنید، مطمئن شوید که محصولی مطمئن انتخاب کرده‌اید تا از وارد آمدن آسیب به موتور جلوگیری شود. دولت نیز اقدامات فعالی در زمینه کیفیت سوخت انجام داده و ما باور داریم که با نظارت شدیدتر، کیفیت

موتورهای پیشرفته و با عملکرد بالا، سیستم‌های پیچیده‌ای هستند که به مراقبت و نگهداری دقیق و منظم نیاز دارند تا عملکرد بهینه، کارایی بی‌نقص و طول عمر طولانی آن‌ها تضمین شود. توجه مستمر به اجزای حیاتی موتور، استفاده از قطعات یدکی اصل، سوخت با کیفیت و بهره‌گیری از کارشناسان متخصص خدمات پس از فروش، نقش کلیدی در حفظ توانایی، دوام و تجربه رانندگی لوکس این خودروهای پیشرفته دارد. برند XTRIM با تمرکز ویژه بر خدمات پس از فروش، این بخش را به عنوان یکی از ستون‌های اصلی توسعه و هویت برند در نظر گرفته است؛ خدمات حرفه‌ای، کارشناسان آموزش‌دیده و پشتیبانی همه‌جانبه، تضمین می‌کنند که هر خودرو XTRIM نه تنها از بالاترین استانداردهای فنی برخوردار باشد، بلکه تجربه‌ای مطمئن، لوکس و متمایز برای مالکین آن فراهم شود.

در سال‌های اخیر، یکی از دغدغه‌های مهم مصرف‌کنندگان خودروهای پیشرفته در سطح جهانی، پدیده ناک زدن موتور بوده است. این مشکل می‌تواند ناشی از عوامل متعددی مانند خرابی سیستم خنک‌کننده، نسبت نامناسب هوا به سوخت، رسوبات کربن در محفظه احتراق، اکتان ناکافی سوخت و ناخالصی‌های موجود در آن باشد. برندهای مطرحی مانند پورشه، مرسدس بنز و آئودی نیز با این چالش روبه‌رو شده‌اند؛ برای مثال، پورشه با همکاری شرکت‌های تخصصی مرتبط با تولید بنزین، افزودنی اختصاصی افزایش‌دهنده اکتان را توسعه داده است. برای مصرف‌کنندگان، پیشگیری و رفع ناک زدن موتور مستلزم انتخاب خودروهای مجهز به موتورهای پیشرفته و فناوری بالا، نگهداری منظم و دقیق، استفاده از قطعات و سوخت با کیفیت و بهره‌گیری از خدمات پس از فروش حرفه‌ای است.



برند XTRIM همواره اولویت را به حفاظت از حقوق مشتریان و بهبود تجربه آن‌ها می‌دهد. با پایبندی به اصول «پیشگیرانه و مسئولانه بودن»، مشتریان می‌توانند محصولات دارای مشکل کیفیتی را در نمایندگی‌های مجاز XTRIM تحت «گارانتی ۷ سال یا 200.000 کیلومتر» تعمیر کنند.

XTRIM به‌عنوان یک برند خودرویی معتبر، کیفیت محصول را همیشه هدف غیر قابل مصالحه و اصل بنیادین خود می‌داند. موتور 2.0TGD نصب‌شده در خودروهای لوکس XTRIM از جمله ۱۰ موتور برتر تأیید شده است و در عملکرد قدرتی و اقتصادی پیشیناز است. پیش از عرضه، XTRIM از ۱۰۰۰۰۰ کیلومتری رانندگی در ایران انجام داد. در رانندگی شهری، قابلیت اطمینان قوای محرکه و جعبه‌دنده در سرعت پایین ارزیابی شد. در بزرگراه‌ها، قابلیت اطمینان قوای محرکه و پایداری در سرعت بالا، به همراه صدای باد داخل کابین و خارج خودرو بررسی شد. در جاده‌های عادی، تمرکز بر شتاب‌گیری در سبقت، آب‌بندی بدنه و عملکرد قطعات در سرعت متوسط بود. در جاده‌های حومه، استحکام بدنه و شاسی و توانایی آن در مسیرهای پیچیده بررسی شد. آزمون عملکرد در دمای ۵۵ درجه سانتی‌گراد و زیر نور مستقیم خورشید

ارتقای استانداردهای خدمات پس از فروش «مدیران خودرو» با چهارمین مسابقه مهارت فنی

هدف‌گذاری مدیران خودرو برای ارتقای سطح کیفی خدمات پس از فروش

مدیران خودرو با اجرای منظم آزمون‌های ارزشیابی و ارتقای دانش و مهارت تکنسین‌های خدمات پس از فروش، به‌طور مداوم کیفیت خدمات و استانداردهای فنی خود را بهبود می‌بخشد. این فرآیند ارزیابی نه تنها مهارت‌های نیروهای فنی را به‌روز نگه می‌دارد، بلکه باعث می‌شود خدمات ارائه‌شده در سراسر کشور با کیفیتی یکسان و مطابق با استانداردهای بین‌المللی انجام شود.



هم‌اکنون مدیران خودرو با بیش از ۲۶۰ نمایندگی فعال در ۳۱ استان و ۸۹ شهر، یکی از گسترده‌ترین شبکه‌های خدمات پس از فروش در کشور را برای سه برند ام‌وی‌ام، فونیکس و اکستریم در اختیار دارد. این گستره جغرافیایی موجب شده است مشتریان در کوتاه‌ترین زمان و با سهولت بالا به خدمات و قطعات یدکی اصلی دسترسی داشته باشند که خود یک مزیت رقابتی مهم محسوب می‌شود.

بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، تا پایان سال ۲۰۲۵ تعداد نمایندگی‌های فعال این شرکت به بیش از ۳۰۰ مرکز خدماتی مجهز خواهد رسید. این توسعه هدفمند علاوه بر افزایش ظرفیت خدمات‌رسانی، باعث ایجاد پوشش متوازن‌تر در سراسر کشور شده و تجربه مالکیت خودرو را برای مشتریان به‌طور محسوس‌ی بهبود خواهد داد.

گامی به سوی تعالی سازمانی و رضایت مشتریان

مسابقات مهارت فنی مدیران خودرو با شیوه‌سازی چالش‌های واقعی نمایندگی‌ها، مهارت تکنسین‌ها را در شرایطی نزدیک به محیط کار می‌سنجد تا برگزیدگان با دانش و توانمندی بیشتر، خدماتی با استاندارد بالاتر ارائه دهند؛ این رویداد که بخشی از تعهد شرکت به ارتقای مستمر خدمات پس از فروش و خلق تجربه ممتاز برای مشتریان است، نمادی از تلاش‌های مداوم مدیران خودرو برای تثبیت جایگاهش در صنعت خودرو ایران به شمار می‌آید.



شرکت مدیران خودرو به عنوان یکی از پیشگامان صنعت خودرو در کشور، با هدف توسعه سرمایه انسانی، ارتقای کیفیت خدمات پس از فروش و ایجاد انگیزه در میان نیروهای فنی خود، چهارمین دوره مسابقه ملی مهارت فنی را برگزار می‌کند.

مسابقه مهارت فنی که به صورت حرفه‌ای و با الگوبرداری از مسابقات رقابت فنی در سطح جهانی طراحی شده، در دو مرحله اصلی

تئوری (آنلاین و حضوری) و مرحله عملی (عیب‌یابی تخصصی) برگزار می‌شود. فینال مسابقه مهارت فنی در قالب یک آزمون عملی در تاریخ جمعه، هفتم شهریور ماه برگزار می‌شود. در این مرحله، شرکت‌کنندگان در ۸ ایستگاه کاری تخصصی و طی فرآیندهای تعریف‌شده به عیب‌یابی و اجرای عملیات فنی خواهند پرداخت.

ارتقای خدمات پس از فروش از مسیر آموزش و رقابت

برگزاری این مسابقه گامی مهم در جهت ارتقای مهارت فنی تکنسین‌ها، افزایش رضایت مشتریان و تثبیت جایگاه مدیران خودرو به عنوان یکی از پیشگامان خدمات پس از فروش حرفه‌ای در ایران است. یکی دیگر از محورهای اصلی استراتژی خدمات پس از فروش مدیران خودرو، ارتقای کیفیت خدمات و تأمین پایدار قطعات یدکی اصلی است. این شرکت همواره تلاش کرده است با به‌کارگیری تجهیزات به‌روز، آموزش مستمر نیروهای متخصص و برنامه‌ریزی دقیق برای تأمین قطعات، از بروز مشکلات احتمالی برای مشتریان جلوگیری کرده و تجربه‌ای مطمئن و بدون دغدغه در اختیار آنان قرار دهد.



کشف ۱۱۹ حلقه لاستیک قاجاق در الیگودرز



«فرمانده انتظامی استان لرستان گفت: «یک دستگاه کامیون حاوی ۱۱۹ حلقه لاستیک قاجاق به ارزش ۶ میلیارد ریال در شهرستان الیگودرز توقیف شد.» به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، استان لرستان، فرمانده انتظامی این استان افزود: «ماموران ایست و بازرسی خمه الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک و آن را متوقف کردند.» سردار یحیی الهی ادامه داد: «در بازرسی از این خودرو ۱۱۹ حلقه

انواع لاستیک قاجاق فاقد مجوز کشف شد.» فرمانده انتظامی استان لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه بیان داشت: «کارشناسان ارزش محموله کشف شده را ۶ میلیارد ریال اعلام کردند.» سردار الهی در پایان خاطر نشان کرد: «قاجاق کالابه تولیدات داخلی ضربه می‌زند؛ بنابراین شهر وندان هر گونه اخبار و اطلاعات در خصوص کالای قاجاق را از طریق تلفن ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.»

رئیس هیات مدیره یزدتایر در گفت و گوبا «دنیای خودرو»:

«یزدتایر» امسال ۱۰ ساینز جدید تایر عرضه می‌کند

برخی واردکنندگان تایر در همان ابتدای کار، روی محصولاتشان ۳۰ تا ۳۵ درصد «اورپرایس» اعمال می‌کنند و به این ترتیب بستر نابرابر رقابت در بازار داخل میان تولید و واردات شکل گرفته است



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«صنعت تایر ایران در سال ۱۴۰۴ در تقاطع بحران‌های اقتصادی، انرژی و تحریم‌های بین‌المللی قرار گرفته است؛ به‌ویژه بحران ارزی، تامین انرژی و نوسانات بازارهای جهانی، چالش‌های عمده‌ای را برای این صنعت راهبردی رقم زده است. این صنعت که به‌طور مستقیم با تامین حمل‌ونقل جاده‌ای و خودروسازی کشور پیوند خورده، از جمله صنایع پایه به‌شمار می‌رود که هرگونه اختلال در عملکرد آن، تأثیرات چندلایه‌ای بر کل اقتصاد ملی بر جای می‌گذارد. جایگاه ویژه این صنعت در زنجیره ارزش خودروسازی و حمل‌ونقل سبب شده است بحران ارزی موجود، یک تهدید جدی برای ثبات بازار و ظرفیت تولید تلقی شود. در سال‌های اخیر، نیاز ارزی خام و مواد اولیه وارداتی صنعت تایر به‌طور متوسط سالانه بین ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیون یورو برآورد شده است. با توجه به افزایش قیمت نهاده‌های تولید، چالش‌های دسترسی به ارز و تحریم‌های فراگیر، تامین میزان کافی ارز برای واردات مواد اولیه با دشواری‌های چشمگیری روبه‌رو شده است. محمدرضا تقی‌گنجی، رئیس هیات‌مدیره یزدتایر به‌روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص چالش‌های تامین ارز صنعت تایر گفت: «صنعت تایر در کشور، با وجود گستردگی، پیچیدگی و سرمایه‌بر بودن، همچنان صنعتی مظلوم به‌شمار می‌رود. یکی از دلایل این وضعیت، فرآیند طولانی تخصیص ارز است؛ به‌گونه‌ای که برای هر ثبت سفارش، ناچاریم چهار تا پنج ماه در صف بانک‌مرکزی منتظر بمانیم. این تأخیر به‌معنای آن است که باید موجودی انبار را معادل چهار مرتبه ثبت سفارش تامین کنیم؛ درحالی که در شرایط عادی، نگهداری موجودی معادل یک مرتبه ثبت سفارش کفایت می‌کند.»

رئیس هیات‌مدیره یزدتایر در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر این که صنایع خودروسازی گلبه‌هایی در خصوص تامین مالی جهت تهیه ارز دارند؛ آیا صنعت تایر نیز با چنین چالشی مواجه شده است؟ توضیح داد: «شرایط فعلی تخصیص ارز موجب شده که شرکت برای تامین نقدینگی مورد نیاز، به سرمایه‌ای بسیار فراتر از توان فعلی خود احتیاج داشته باشد. سرمایه موجود پاسخگوی این حجم از نیاز نیست و ناچار به مراجعه به بانک‌ها و دریافت تسهیلات هستیم. با این حال، شرایط نظام بانکی دیگر مانند گذشته نیست؛ نرخ‌های بهره که پیش‌تر در حدود ۲۰ تا ۲۲ درصد بود، اکنون به حدود ۳۹ تا ۴۰ درصد رسیده است. پرداخت چنین بهره‌ای برای تامین سرمایه در گردش، فشار سنگینی بر تولیدکننده وارد می‌کند و جبران آن بسیار دشوار است. از سوی دیگر، مقایسه وضعیت ما با فعالان تجاری نشان‌دهنده یک رقابت نابرابر است؛ چراکه فرآیند واردات برای تاجار معمولاً بیش از ۱۰ تا ۱۵ روز به طول نمی‌انجامد و آنان می‌توانند به‌سرعت کالا را وارد، عرضه و مجدداً جایگزین کنند؛ درحالی که تولیدکنندگان تایر با چرخه‌ای طولانی‌تر و هزینه‌های سنگین‌تر مواجه هستند.» گنجی در پاسخ به پرسش دیگر خبرنگار این روزنامه در خصوص شیوه قیمت‌گذاری تایر خودرو بیان کرد: «در طول سال، قیمت‌گذاری محصولات ما بر اساس نرخ‌های غیرواقعی و تحمیلی انجام می‌شود؛ درحالی که چنین رویکردی نباید وجود داشته باشد. با وجود تصریح قانون مبنی بر عدم مداخله در تعیین قیمت، همچنان وزارت صنعت و به‌ویژه بخش مرتبط با حمایت از مصرف‌کننده، این روند را ادامه می‌دهد. این درحالی است که برای کالاهای وارداتی، تاجار مشمول چنین الزاماتی نیستند و قیمت‌گذاری آن‌ها به‌صورت آزاد انجام می‌شود. ما موظفیم قیمت‌ها را در سامانه ثبت کنیم تا از طریق نمایندگان به مصرف‌کننده نهایی برسد؛ اما در مورد واردکنندگان چنین الزامی وجود ندارد. نتیجه این شرایط، ایجاد یک مقایسه ناعادلانه است؛ به‌گونه‌ای که تولیدکنندگان در تنگنا قرار گرفته‌اند؛ درحالی که تاجار با سهولت بیشتری فعالیت می‌کنند و حتی احتمال می‌رود بخش قابل توجهی از آن‌ها مالیات نیز پرداخت نکنند.»

این فعال صنعت تایر در خصوص توان تامین نیاز بازار تایر

تولید را ایفا کند، در عمل رویکردی مشابه وزارت تجارت در پیش گرفته است.» رئیس هیات‌مدیره یزدتایر در پاسخ به‌سوال خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص تبعیض میان تولیدکننده و واردکننده برای تخصیص ارز اظهار داشت: «واقعیت این است که سال گذشته حدود یک میلیارد دلار ارز برای واردات تایر تخصیص یافته که معادل ۲۵ درصد کل نیاز کشور بوده است؛ درحالی که قرار بود به مجموعه تولیدکنندگان داخلی ۳۰۰ میلیون دلار اختصاص یابد؛ اما تنها ۲۵۶ میلیون دلار اختصاص یافت که آن هم به‌طور کامل پرداخت نشد. این یعنی ۷۵ درصد از نیاز ارزی ما به‌پاسخ مانده و در مقابل، حجم واردات تایر به اندازه نیاز پنج سال کشور است.»

این مدیر ارشد صنعت تایر در پاسخ به پرسش دیگر خبرنگار این روزنامه در خصوص عدم نظارت بر قیمت تایرهای وارداتی، توضیح داد: «یکی از مسائل اساسی در بازار تایر، واردات خود را عرصه می‌کند؛ درحالی که تولیدکننده ناچار می‌شود که برخی واردکنندگان تایر در همان ابتدای کار، ۳۰ تا ۳۵ درصد «اورپرایس» اعمال کرده و عملاً این مبلغ را از چرخه خارج می‌کنند. حتی در مواردی با اعمال ۳۵ درصد اورپرایس، حاشیه‌سود بالایی کسب می‌کنند. چنین شرایطی امکان رقابت را برای تولیدکنندگان داخلی از بین می‌برد؛ چراکه واردکننده با دریافت چند فقره چک مدت‌دار، کالای خود را عرضه می‌کند؛ درحالی که تولیدکننده ناچار است محصولاتش را نقدی بفروشد تا بتواند چرخه تولید را فعال نگه دارد. در حال حاضر، حدود ۳ میلیون حلقه تایر در انبار کارخانه‌های کشور باقی مانده و حجم مشابهی نیز نزد شبکه توزیع موجود است.»

علت اصلی این رکود، الزام به ثبت اطلاعات هویتی خریداران در سامانه، از جمله ارائه کارت ملی و نشانی کامل است؛ درحالی که قیمت تایر کارخانه با بازار آزاد یکپسند شده و عملاً بازار آزاد معنای پیشین خود را از دست داده است. افزایش نرخ ارز تا حدود ۷۰ هزار تومان باعث شده شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار از بین برود.» گنجی در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار این روزنامه در خصوص واگذاری قیمت خودرو به تولیدکنندگان و احتمال

آزادسازی قیمت تایر بیان کرد: «این تصمیم را اقدامی مثبت و درست می‌دانم؛ چراکه تعیین قیمت باید برعهده خود تولیدکنندگان باشد. خوشبختانه این روند آغاز شده و امیدوارم به صنعت تایر نیز تسری یابد؛ چراکه این صنعت شایستگی آن را دارد که قیمت‌گذاری را به‌طور مستقل انجام دهد. انجمن تولیدکنندگان صنعت تایر، نهادی بزرگ، منسجم و دارای کمیسیون‌های تخصصی متعدد است که حتی از سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نیز توانمندتر می‌تواند در حوزه قیمت‌گذاری عمل کند. با این حال، سازمان حمایت معمولاً بر سود ۱۷ درصدی تأکید دارد و در صورت افزایش جزئی، آن را کاهش می‌دهد. این درحالی است که قانون، به‌صراحت در تبصره یا ماده ۱۸ قانون بودجه کشور، تصریح می‌کند هر واحدی که از خدمات

نور

هفته گذشته در انجمن صنفی صنعت تایر ایران، همه‌اعضای این جمع‌بندی رسیدیم که به دلیل رکود بازار و ثبت نسبی تقاضا، تولید خود را به‌طور موقت ۲۵ درصد کاهش دهیم. علت این تصمیم، رقابت نابرابر تولیدکنندگان با واردکنندگان است که به‌راحتی از شرایط فروش اقساطی و دریافت چک بهره‌مند می‌شوند؛ درحالی که ما ناچاریم محصولات را نقدی عرضه کنیم. بارها طی این روزنامه در سیاست‌گزاران صنعتی در وزارت صمت پیشنهاد صنعت تایر در خصوص حذف الزام ثبت معاملات تایر در «سامانه جامع تجارت» ارائه کردیم؛ پیشنهادی که با موافقت ایشان همراه شد و اکنون در حال طی مراحل اداری است. امیدواریم به‌زودی این سامانه برای فروش تایر به‌طور کامل حذف و بخشی از موانع فروش و گردش طبیعی بازار برطرف شود.» گنجی در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار این روزنامه در خصوص برنامه‌های تولید «یزدتایر» در سال جاری بیان کرد: «توسعه، ذات و ماهیت تولید است و اگر این روند متوقف شود، بقای صنعت به‌خطر می‌افتد. در یزدتایر نیز برنامه‌های توسعه‌ای متعددی در دست اجرا داریم؛ از جمله تولید ۱۰ ساینز جدید تایر که عمدتاً مربوط به خودروهای سنگین و شاسی‌بلند است و برای بازار خدمات پس از فروش (Aftermarket) عرضه خواهد شد. این محصولات به تدریج تا پایان سال وارد چرخه تولید و عرضه می‌شوند. البته این حرکت توسعه‌ای محدود به یزدتایر نیست و سایر شرکت‌های تولیدکننده تایر نیز هر یک به‌نوعی در حال اجرای طرح‌های مشابه هستند تا ضمن پاسخگویی به نیاز بازار، جایگاه خود را در صنعت حفظ و تقویت کنند.»

نور



مدل TRX را باز می‌گرداند. گزارشی جدید از موبار اینسایدر به نقل از منابع موثق، ادعا می‌کند که رم TRX جدید از اواخر ژانویه ۲۰۲۶ روی خط تولید می‌رود. تولید رم TRX با نسخه نهایی مدل ۲۰۲۴ به پایان رسید. این مدل با ۷۰۲ اسب بخار قدرت، می‌توانست ظرف ۴.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. طبق این گزارش، TRX جدید از طراحی و فناوری مدل RHO بهره می‌برد و احتمالاً با پیشرفته قوی تر خود، بالاتر از RHO در سبب محصولات قرار می‌گیرد. این مدل اولین خودرویی خواهد بود که تحت بخش احیاشده SRT عرضه می‌شود.

با بازگشت تیم کونیسکیس به مدیریت دوچ و رم و همین‌طور بازگرداندن موتورهای V8 همی، رم TRX هم قرار است سال ۲۰۲۶ به خط تولید بازگردد. رم در چند سال اخیر تغییرات زیادی را تجربه کرده است. تیم کونیسکیس برند را ترک کرد، پیش‌رانه V8 کنار گذاشته شد و مدل پر قدرت TRX خط تولید را ترک کرد. حالا دو مورد از این سه تغییر بازگشته‌اند. کونیسکیس دوباره سکان هدایت را در دست گرفته و پیش‌رانه ۵.۷ لیتری همی V8 به رم ۱۵۰۰ مدل ۲۰۲۶ بازگشته است؛ در حالی که به‌نظر می‌رسد مورد سوم هم در حال بازگشت است. زیرا طبق جدیدترین گزارش‌ها، رم زودتر از انتظار

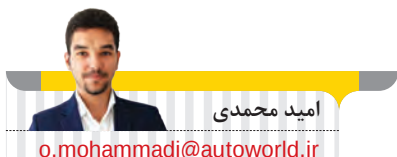


برنامه دوچ برای بازگشت رم «TRX»

چرخه معیوب زیان و رانت، ۶۰۰ همت بدهی برای خودروسازان ایجاد کرد

سود ۲۵۰ همتی صنایع بالادستی در مقابل زیان ۲۹۰ همتی دو خودروساز بزرگ

چگونه سیاست‌گذاری دستوری، زیان هزاران میلیاردی را به صنایع خودروسازی تحمیل و سود کلان را به واسطه‌ها بخشید؟



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

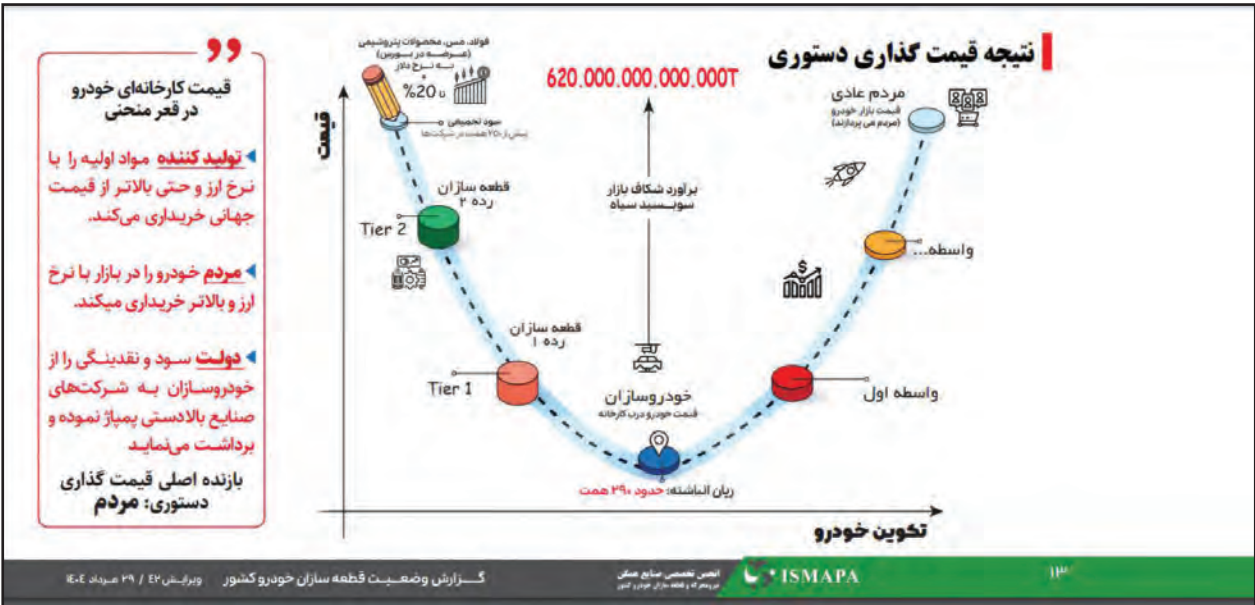
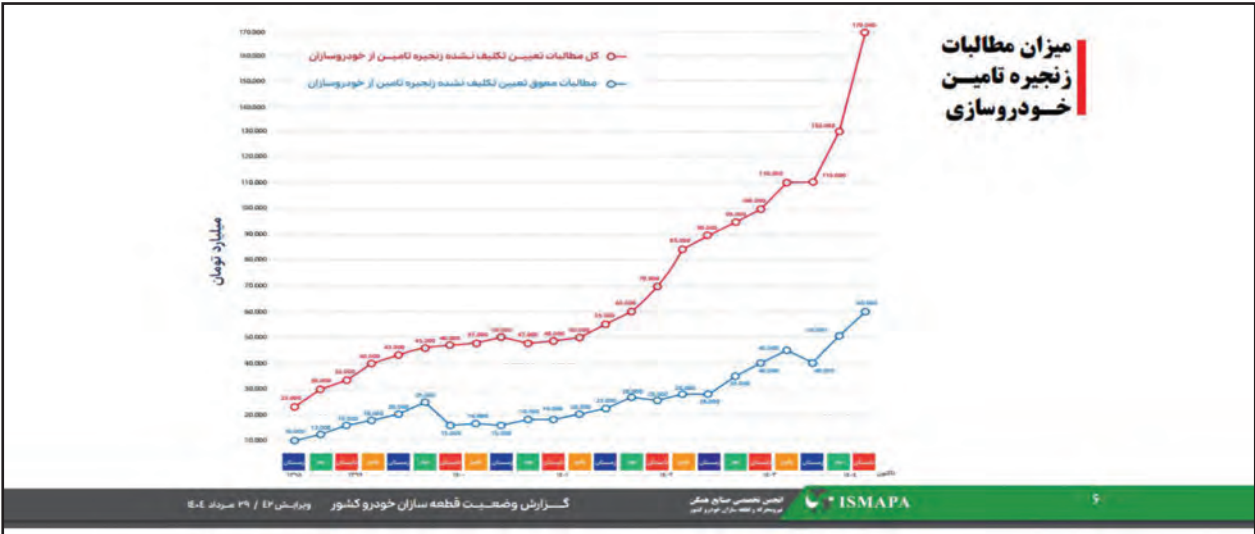
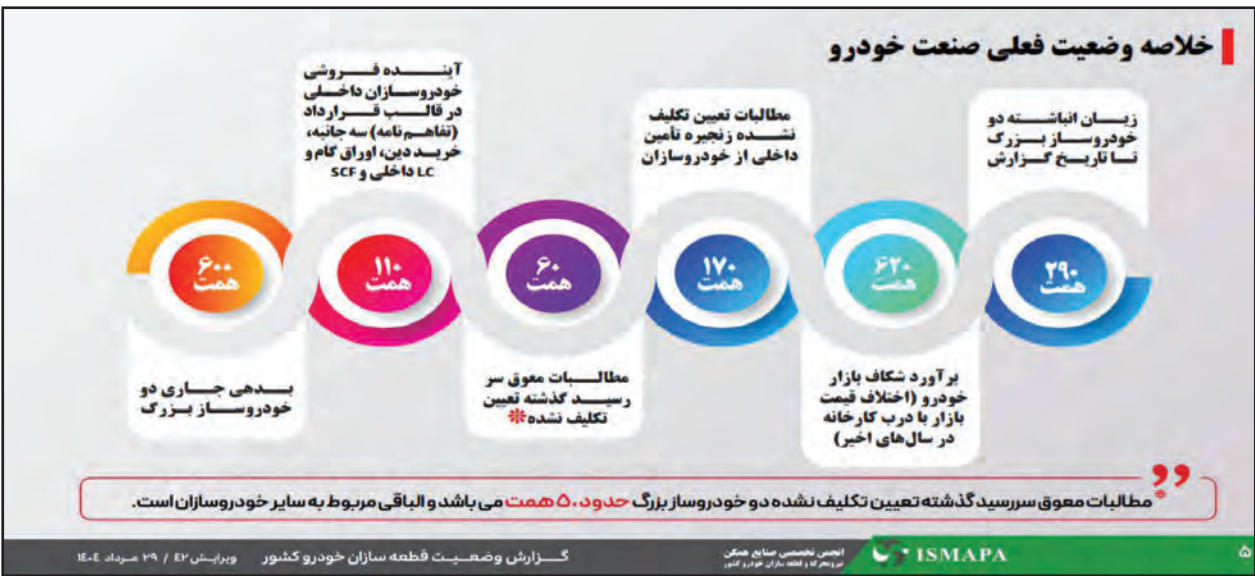
صنعت خودرو کشور همواره یکی از ارکان اصلی اقتصاد ملی بوده است؛ این صنعت نه تنها مولد هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم است، بلکه به‌عنوان نماد خودکفایی صنعتی و توسعه زیرساخت‌های فناوریانه نیز شناخته می‌شود. خطوط تولید گسترده، واحدهای تولیدی عظیم و شبکه‌های توزیع خودرو که از شمال تا جنوب کشور گسترده شده‌اند، تصویری از موفقیت صنعتی ارائه می‌دهند؛ اما این تصویر، تنها بخشی از واقعیت است. در پشت صحنه، ستون‌های اصلی این صنعت، یعنی زنجیره تامین و قطعه‌سازان کشور، با بحرانی عمیق و سیستمیک مواجه‌اند که اگر کنترل نشود، تهدیدی جدی برای کل صنعت خودرو و حتی اقتصاد ملی به‌شمار می‌رود. امروز صنعت خودرو با یک پارادوکس غم‌انگیز مواجه است؛ از یک سو، بازار آزاد خودرو و میلیاردها تومان سود غیرمولد و بادآورده را به جیب واسطه‌ها و دلالان هدایت می‌کند و از سوی دیگر، تولیدکنندگان و قطعه‌سازان با کمبود نقدینگی، بدهی‌های سنگین و محدودیت‌های سرمایه در گردش دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این وضعیت، نه تنها چرخ تولید را کند کرده، بلکه تهدیدی مستقیم برای امنیت شغلی هزاران کارگر و متخصص ایرانی و همچنین کیفیت نهایی خودروها محسوب می‌شود. اگرچه به‌تازگی مسئولیت قیمت‌گذاری تا حدودی به خودروسازان واگذار شده، اما پیامدهای مخرب سیاست‌های پیشین همچنان بر پیکره این صنعت حیاتی سنگینی می‌کند.

این گزارش با استناد به جدیدترین آمارهای انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور (ISMAPA) تهیه شده که در ادامه به بررسی ابعاد مختلف چالش‌های مالی و پیامدهای آن برای کل صنعت خودرو می‌پردازیم؛

متحنی وارونه تولید؛ زیان تولیدکننده، سود واسطه یکی از شاخص‌ترین نکات اینفوگرافیک جدید انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور که نموداری از «نتیجه قیمت‌گذاری دستوری» را ترسیم کرده است، به وضوح یک متحنی وارونه را نشان می‌دهد. این نمودار، فرآیند تولید و فروش خودرو در کشور را به شکل شفاف مشخص کرده که نشان از عدم سیاست‌گذاری منطقی دارد.

در این فرایند، قیمت کارخانه‌ای خودرو در پایین‌ترین نقطه متحنی قرار دارد؛ قیمتی که توسط نهادهای دولتی و براساس سیاست‌های دستوری تعیین می‌شود و غالباً کمتر از هزینه تمام‌شده تولید است. این موضوع مستقیماً زیان‌دهی خودروسازان را رقم می‌زند. در نقطه مقابل، مصرف‌کننده نهایی خودرو با قیمت بازار که در بالاترین نقطه متحنی واقع شده است، خریداری می‌کند. شکاف قیمتی فاحش ایجادشده، به‌جای آن‌که به سود تولیدکننده یا مصرف‌کننده باشد، به‌طور کامل به جیب واسطه‌ها و دلالان سرازیر می‌شود. برآورد شکاف بازار به دلیل سیاست تعیین قیمت دستوری، ۶۲۰ هزار میلیارد تومان است. این چرخه معیوب، زیان را به تولیدکنندگان و قطعه‌سازان تحمیل می‌کند؛ درحالی که سود بادآورده نصیب واسطه‌ها و شرکت‌های بالادستی می‌شود.

نتیجه این چرخه، کاهش انگیزه برای ارتقای کیفیت، نوآوری و افزایش تولید است؛ چراکه خودروساز فارغ از میزان تولید و کیفیت، باز هم با زیان مواجه است و در یک دور باطل نقدینگی گرفتار می‌شود. بحران مالی خودروسازان؛ زیان انباشته و بدهی‌های جاری آمارهای انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور عمق فاجعه را آشکار می‌کند؛ زیان انباشته خودروسازان بزرگ داخلی به حدود ۲۹۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رقم نجومی، ناشی از سیاست تعیین «قیمت دستوری در کارخانه» است که اجازه نمی‌دهد قیمت‌گذاری مطابق واقعیت‌های تولید، تورم و هزینه‌های جاری صنعت انجام شود. این زیان انباشته، توان مالی شرکت‌های برای سرمایه‌گذاری



به خرید با نرخ ارز و حتی بالاتر از قیمت جهانی هستند؛ اما قیمت‌گذاری دستوری اجازه نمی‌دهد خودروسازان بهای واقعی قطعات را بپردازند. این مساله بقای صنعت قطعه‌سازی را به‌خطر می‌اندازد.

سود بادآورده؛ رانت و نقدینگی سرگردان شاید ملموس‌ترین نتیجه سیاست قیمت‌گذاری دستوری، ایجاد شکاف قیمتی فاحش بین قیمت کارخانه و بازار باشد. همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد براساس برآوردهای انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، شکاف قیمت خودرو از کارخانه تا بازار به ۶۲۰ هزار میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی نجومی که نه به تولیدکننده و نه به مصرف‌کننده سود نمی‌رساند و رانت عظیمی به جیب

بازنده اصلی؛ مردم و تولیدکنندگان واقعی اینفوگرافیک انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به صراحت بیان می‌کند که بازنده اصلی قیمت‌گذاری دستوری، مردم هستند. خودرو با قیمت بسیار بالاتر از کارخانه خریداری می‌شود و نقدینگی سرگردان به بازار غیرمولد هدایت می‌شود. این چرخه، نه تنها زیان انباشته خودروسازان و بحران مالی قطعه‌سازان را تشدید کرده، بلکه با کاهش رقابت و نوآوری، کیفیت محصولات رانیز قربانی کرده است.

دولت نیز با پمپاژ سود و نقدینگی از خودروسازان به صنایع بالادستی، به‌نوعی انتقال ثروت از بخش تولیدی به واسطه‌گری و صنایع بالادستی را انجام داده است. نتیجه این روند، افزایش قیمت خودرو و عمیق‌تر شدن ر کود در صنعت است؛ وضعیتی که مصداق بارز ر کود توری به‌شمار می‌آید

فشار بر زنجیره تامین؛ بدهی فزاینده و آینده‌فروشی هزینه اصلی بحران به‌طور مستقیم بر دوش قطعه‌سازان و زنجیره تامین داخلی است. آخرین آمار انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور بیانگر آن است که مطالبات معوق سررسید گذشته تعیین تکلیف نشده قطعه‌سازان از دو خودروساز بزرگ حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان است. این رقم نقدینگی شرکت‌ها را تحت فشار مالی قرار داده و پرداخت حقوق کارگران، خرید مواد اولیه و ادامه فعالیت را با مشکل مواجه کرده است. علاوه بر مطالبات معوق، مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تامین داخلی از خودروسازان به حدود ۱۷۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد. این بدهی‌ها که هنوز نحوه تسویه آن‌ها مشخص نیست، به یک ریسک بزرگ برای کل زنجیره تبدیل شده و آینده هزاران شرکت کوچک و متوسط را در هاله‌ای از ابهام قرار داده است.

برای تامین فوری نقدینگی، خودروسازان به آینده‌فروشی روی آورده‌اند؛ اقداماتی مانند قرارداد سه‌جانبه، خرید دین، اوراق گام و LC داخلی و غیره که ارزش آن حدود ۱۱۰ هزار میلیارد تومان است. این اقدامات، هرچند در کوتاه‌مدت مسکن موقتی فراهم می‌کنند، اما در بلندمدت تعهدات سنگین‌تری بر دوش خودروسازان می‌گذارد و می‌تواند به بحران‌های جدی‌تر منجر شود.

رشد چند برابری مطالبات تعیین تکلیف نشده براساس جدیدترین آمار منتشره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور روند مطالبات تعیین تکلیف نشده زنجیره تامین از خودروسازان از زمستان سال ۱۳۹۸ تا پایان مردادماه سال جاری رشد چند برابری داشته و از ۲۳ هزار میلیارد تومان در زمستان سال ۱۳۹۸ به ۱۷۰ هزار میلیارد تومان در پایان مردادماه سال جاری رسیده و این موضوع وخامت اوضاع را نشان می‌دهد.

راهکار حل مشکلات صنعت خودرو چیست؟ بررسی آمار انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نشان می‌دهد سیاست قیمت‌گذاری دستوری یک بازی برد-برد نیست. زیان‌های انباشته بیش از ۲۹۰ هزار میلیارد تومانی دو خودروساز بزرگ کشور تا پایان مردادماه سال جاری و تحمیل فشار مالی به قطعه‌سازان، در حالی که سود ۲۵۰ هزار میلیارد تومانی نصیب صنایع بالادستی و سودهای کلان به واسطه‌ها می‌رسد، مصرف‌کننده نهایی، یعنی مردم را قربانی این چرخه معیوب کرده و خودرو را با قیمت بسیار بالاتر به دست خریدار می‌رساند.

برای جلوگیری از فاجعه‌ای بزرگ در صنعت خودرو، دو اقدام جدی زیر ضروری است؛ نخست تریق نقدینگی هدفمند؛ دولت و بانک‌ها باید نقدینگی مورد نیاز قطعه‌سازان را به‌صورت مستقیم تامین کنند تا زنجیره تولید پایدار بماند دوم، اصلاح ساختار قیمتی؛ خودروسازان باید اجازه داشته باشند قیمت محصولات خود را براساس هزینه واقعی و بازار تعیین کنند. حذف تدریجی و کامل قیمت‌گذاری دستوری، به‌تناسب آن، تولید ملی در این بخش به‌خاطرهای دور تبدیل خواهد شد.



شناسایی ۳۵۰۰ وانت بار متخلف در تهران

ایستاد: مدیرعامل شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهر تهران از جانمایی فضای انتقال وانت بارهای متخلف در زمینه سد معبر شهری خبر داد. مجتبی اقوامی پناه با اشاره به رونمایی از پوسته جدید پر تال اطلاع رسانی شرکت ساماندهی اعلام کرد: «این تغییر نخستین گام برای ارائه خدمات آنلاین به شهروندان در حوزه ون کافه ها، کیوسک ها و روز بازارها به شمار می رود.» وی افزود: «در راستای کاهش مشکلات ناشی از حضور دستفروشان در محورهای پر تردد پایتخت از جمله میدان ولیعصر (عج) در منطقه ۶، برنامهریزی شده است تا ۲۲ بازار در ۲۲ منطقه تهران ایجاد شود. این طرح در نیمه دوم سال جاری اجرایی خواهد شد.» مدیرعامل شرکت ساماندهی

پاسخ متفاوت یک مقام پلیس راهور به سوالی مهم؛

از لاستیک های نو، روی محور جلو خودرو استفاده کنیم یا محور عقب؟



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

فرسوده شدن و خرابی لاستیک های خودرو در زمره مشکلاتی هستند که رانندگان معمولاً در بر طرف کردن آن اهمال می کنند. این در حالی است که این موضوع از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است؛ چراکه درصد بالایی از ایمنی خودرو را لاستیک ها تأمین می کنند. همان طور که موتور خودرو و اجزای آن باید به صورت دوره ای مورد بررسی قرار گرفته و اقلام مصارفی این بخش ها تعویض شوند، لاستیک های خودرو نیز احتیاج به بررسی مرتب و در صورت نیاز، تعمیر یا تعویض دارند. در ادامه این موضوع را بررسی می کنیم.

انتخاب لاستیک، متناسب با نوع و وزن خودرو کیفیت لاستیک ها نقش مهمی در ایمنی رانندگی دارد و می تواند خطرات تصادفات رانندگی را تا حد زیادی کاهش دهد. لاستیک های با کیفیت خودرو، ویژگی هایی نظیر بهبود چسبندگی، کاهش فاصله ترمزگیری، افزایش پایداری و کنترل خودرو، مقاومت در برابر سایش و خرابی، کاهش مصرف سوخت و افزایش راحتی و کاهش صدا دارند و می توانند تأثیر قابل توجهی در کاهش حوادث رانندگی و افزایش ایمنی سرنشینان یک خودرو داشته باشند. انتخاب لاستیک های مناسب و با کیفیت یکی از عوامل مهم در حفظ ایمنی رانندگی است. در همین رابطه، سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس

اداره اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به نقش حیاتی لاستیک در ایمنی خودرو اظهار کرد: «لاستیک ها تنها بخش هایی از خودرو هستند که به طور مستقیم با سطح آسفالت تماس پیدا می کنند. این چهار نقطه اتصال، تعیین کننده عملکرد خودرو در شرایط مختلف جاده ای هستند. حتی اگر ایمن ترین و پیشرفته ترین خودرو را در اختیار داشته باشیم، اما از لاستیک هایی استفاده کنیم که با نوع خودرو همخوانی ندارند یا استانداردهای لازم را ندارند، در زمان وقوع حادثه، هیچ یک از سیستم های ایمنی خودرو نمی توانند عملکرد موثری داشته باشند. پایداری خودرو، ترمزگیری، فرمان پذیری و کنترل در پیچ ها، همگی وابسته به کیفیت و سلامت لاستیک است.» رئیس اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ همچنین بر استفاده از مثلث خطر در مواقع توقف اضطراری تأکید کرد و افزود: «اگر خودرویی در مسیر متوقف شود و راننده از مثلث خطر استفاده نکند، در صورت وقوع حادثه، خودرو متوقف شده نیز در بروز تصادف سهم تقصیر خواهد داشت.» سرهنگ شریفی همچنین اظهار کرد: «لاستیک خودرو یکی از مهم ترین اجزای ایمنی وسیله نقلیه است و باید به صورت منظم مورد بررسی قرار گیرد. رانندگان موظف هستند حداقل هر دو هفته یکبار وضعیت لاستیک های خودرو را از نظر سلامت، عمق آج، ترک خوردگی و فشار باد کنترل کنند.» رئیس اطلاع رسانی پلیس راهور تهران بزرگ در ادامه افزود: «انتخاب لاستیک باید متناسب با نوع و وزن خودرو باشد. استفاده از لاستیک های غیر استاندارد یا نامتناسب با مشخصات فنی خودرو، خطرات جدی در کنترل وسیله نقلیه ایجاد می کند و در شرایط خاص مانند بارندگی یا سرعت بالا، احتمال وقوع حادثه را افزایش می دهد.» وی در ادامه تأکید کرد: «در آستانه سفرهای پایان تابستان، رانندگان باید



پیش از حرکت، وضعیت فنی خودرو را بررسی کنند. مراجعه به تعمیرگاه و کنترل بخش های اصلی خودرو از جمله موتور، سطح روغن، آب رادیاتور، باتری، آب داخل مخزن شیشه شوی، عملکرد برف پاک ها، چراغ های جلو، چراغ های راهنما و چراغ ترمز، از الزامات پیش از سفر است. در صورت نقص فنی در هر یک از این بخش ها، احتمال بروز حادثه در مسیر افزایش می یابد. بررسی دقیق این موارد پیش از حرکت، نقش مهمی در کاهش خطرات و حفظ ایمنی رانندگان و سرنشینان دارد.»

نکات مهم در انتخاب لاستیک

کارشناسان سازمان استاندارد بر منع استفاده از لاستیک های

که از تاریخ تولید آن ها بیش از ۳ سال می گذرد، تأکید دارند و می گویند که لاستیک های ایرانی باید دارای علامت استاندارد باشند. به گفته این کارشناسان، کلیه لاستیک ها دارای تاریخ ساخت در جداره بیرونی خود هستند که به صورت یک عدد چهار رقمی درج شده است و این عدد بر اساس سال تولید و تعداد هفته است؛ دو رقم اول تعداد هفته و دو رقم آخر سال تولید را نشان می دهد. همچنین برای جلوگیری از کاهش عمر لاستیک باید اندازه تایر هایی که روی یک محور قرار می گیرند، مشابه باشند و از به کار بردن تایر نو یا یک تایر کهنه روی یک محور نیز باید پرهیز شود. همچنین برای تمیز یا براق کردن تایرها توصیه می شود از مواد شوینده یا براق کننده که

با اشاره به چالش های مربوط به سد معبر وانت بارها در خیابان های تهران گفت: «حدود ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه وانت بار در سطح شهر شناسایی شده اند که با سد معبر، مشکلاتی را برای شهروندان ایجاد می کنند. برای ساماندهی این وضعیت، بر خورد با این خودروها با هماهنگی پلیس راهور آغاز شده است و وانت ها با پلاک مخدوش یا فاقد پلاک به پارکینگ منتقل می شوند.» وی در پایان گفت: «برای ساماندهی بهتر، زمینی در جنوب تهران پیش بینی شده تا وانت هایی با گزارش تخلفات بالا یا دارای پلاک مخدوش به آن جا منتقل شوند. این اقدام در نهایت به بهبود وضعیت تردد شهروندان و آرامش در عبور و مرور شهری کمک خواهد کرد.»

دارای مواد شیمیایی یا مشتقات نفتی هستند، استفاده نشود

چرا لاستیک های نو باید در محور عقب خودرو نصب شوند؟

چندی پیش، رئیس پلیس راهور گلپهر در پاسخ به این سوال که بهتر است لاستیک نو روی محور جلو خودرو استفاده شود یا محور عقب؟ گفت: «عقیده منسوخ و مناسفانه رایجی در بین اکثر مکانیک ها، لاستیک فروش ها و رانندگان اتوبوس و کامیون وجود دارد مبنی بر این که لاستیک های نو روی رینگ های چرخ جلو نصب شود و لاستیک های قدیمی تر در رینگ های چرخ عقب مورد استفاده قرار گیرد. اما بررسی های مختلف کارشناسی و اظهار نظر کارشناسان شرکت های لاستیک سازی نشان می دهد لاستیک های نو باید در محور عقب خودرو قرار گیرند.» سرهنگ صادق مقیمی زاده در ادامه اظهار کرد: «برای بررسی صحت این موضوع خودروهایی که به دلیل ترکیدن لاستیک منحرف شدند، مورد بررسی کارشناسی قرار گرفتند و در بررسی های صورت گرفته، اکثر رانندگان اعلام کردند انحراف خودرو بر اثر ترکیدن لاستیک عقب صورت گرفته و خودروهایی که لاستیک جلو آن ها ترکیده، راننده توانسته خودرو را مهار کند.» این مقام پلیس راهور گفت: «در هنگام ترکیدن لاستیک عقب خودرو، حالت سرخوردگی روی چرخ های عقب اتفاق می افتد. در این حالت، خودرو ناخودآگاه به سمتی که لاستیک ترکیده، کشیده می شود و چون راننده هیچ کنترلی روی چرخ های عقب ندارد، به هر میزان که با ترمز، فرمان و گاز خودرو را هدایت کند، فقط وضعیت رو بدتر کرده و در نتیجه انحراف خودرو از مسیر و ایجاد حادثه ای دلخراش دور از انتظار نیست.» وی افزود: «حال اگر تصور کنیم یکی از لاستیک های جلو بترکد، باز هم خودرو به سمت لاستیک ترکیده منحرف می شود، اما این بار فرمان در دست راننده بوده و با کمی فشار بیشتر در خلاف جهت و کاهش سرعت، در بیشتر موارد می تواند کنترل خودرو را به دست گیرد و مانع بروز حادثه شود.»

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR

تأثیر آموزش های مهارتی کوتاه مدت

در اشتغالزایی فارغ التحصیلان

و توانمندسازی شاغلان



علی اکبر علی پور رئیس مرکز علمی کاربردی آمیکو

آموزش های علمی کاربردی نقش مهمی در تشکیل سرمایه انسانی از طریق تربیت نیروهای ماهر مورد نیاز بازار کار کشور ایفا می کنند. این آموزش ها به سبب انعطاف پذیری نشأت گرفته از خصیصه های بازار کار و اوضاع اقتصادی کشور و نیز به دلیل آموزش و ایجاد مهارت های لازم در افراد برای توانایی در احراز مشاغل، نقش به سزایی در کارآفرینی و اشتغال دارند. این دانشگاه با هدف

تربیت دانشجوی مهارتی، ایجاد شده و شغل محور است؛ لذا مراکز علمی کاربردی می توانند فرد را برای احراز شغل، حرفه و کسب و کار آماده کرده یا کارایی و توانایی دانشجو را در انجام آن افزایش دهند؛ از این رو مرکز آموزش علمی کاربردی آمیکو نیز با دارا بودن امکانات خاص و منحصر به فرد برای مهارت آموزی دانشجویان متقاضی، آمادگی خود را برای این امر بسیار مهم اعلام می دارد.



Autoworld.ir

شنبه ۸ شهریور ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۸۵

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۴۱

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

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

Billboard

Honda PRESENTA:
EL PODER DE TU DETERMINACIÓN

Honda CITY 2024
PRÓXIMAMENTE EN TU GARAGE

DISEÑO DEPORTIVO | EQUIPAMIENTO AVANZADO | SUITE DE SEGURIDAD

هدف ما ایجاد انگیزه است!

« Honda سیتی یک محصول اقتصادی و مناسب برای مصارف روزانه به شمار می‌رود. بر این اساس کمپانی هوندا در یک کمپین تبلیغاتی در کشور برزیل، بیلپوردهای را طراحی کرد که در آن یک مدل سیتی در حال حرکت، مانند آکران یک فیلم به نمایش در آمده بود. هدف از چنین طراحی به گفته بخش مارکتینگ هوندا در برزیل، ایجاد انگیزه هرچه بیشتر در مخاطبان برای خرید این مدل بوده است.

لزوم تامین مالی خودروسازان از بازار سرمایه



رامین بیات
روزنامه‌نگار

صنعت خودروسازی کشورمان به عنوان یکی از صنایع راهبردی و اشتغال‌زا، نقشی اساسی در اقتصاد ملی ایفا می‌کند. این صنعت علاوه بر سهم قابل توجه در تولید ناخالص داخلی، به دلیل ارتباط گسترده با صنایع بالادستی و پایین‌دستی، بر سایر بخش‌های اقتصادی نیز تاثیر عمیقی دارد. با این حال طی سال‌های اخیر مشکلات ساختاری و مالی سبب شده است این صنعت همواره با چالش‌هایی روبه‌رو باشد. در چنین فضایی، بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازار سرمایه به‌عنوان یکی از کارآمدترین ابزارهای تامین مالی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر تلقی می‌شود. این درحالی است که بازار سرمایه از طریق تنوع‌بخشی به ابزارهای مالی و جذب منابع پایدار، می‌تواند جایگزین مناسبی برای تسهیلات بانکی باشد. نظام بانکی کشور به دلیل محدودیت منابع و ماهیت کوتاه‌مدت تسهیلات، قادر به پاسخ‌گویی کامل به نیازهای مالی گسترده صنعت خودرو نیست. در مقابل، بازار سرمایه امکان تامین منابع میان‌مدت و بلندمدت را فراهم می‌سازد و از این طریق می‌تواند پشتوانه‌ای برای پروژه‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های کلان در این صنعت باشد. درواقع بازار سرمایه ابزارهای متنوعی را در اختیار خودروسازان قرار می‌دهد. بر این اساس انتشار اوراق بدهی و صکوک می‌تواند به تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای کمک کند؛ درحالی که انتشار اوراق سلف موازی استاندارد زمینه‌ای برای پیش‌فروش محصولات و تامین نقدینگی کوتاه‌مدت فراهم می‌آورد. همچنین ایجاد صندوق‌های پروژه به خودروسازان امکان می‌دهد تا منابع مالی مورد نیاز را برای راه‌اندازی خطوط تولید جدید یا توسعه فناوری‌های نوین، از جمله خودروهای برقی و هیبریدی جذب کنند. از سویی با توجه به شرایط کنونی صنعت خودرو، اتکای صرف به منابع بانکی برای تامین مالی امکان‌پذیر و پایدار نیست. بنابراین بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازار سرمایه، علاوه بر تامین منابع مالی مورد نیاز می‌تواند منجر به اصلاح ساختار مالی این صنعت شود.

قیمت خودرو در بازار روز پنجشنبه ثابت ماند



کی‌ام‌سی J7
بدون تغییر در بازار ۲ میلیارد و ۱۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ پرو
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۹۵۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۲۵۳ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ری‌را
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

NEW
M2631 D
289 KW=400 HPAT 1900 RPM

AMICO

AMICO

WWW.AMICOIR.COM