نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
یکشنبه ۶ مهرماه ۱۴۰۴ / ۵ ربیع‌الثانی ۱۴۴۷ / ۲۸ سپتامبر ۲۰۲۵ / سال دهم / شماره ۲۴۰۴ / ۱۶ صفحه / قیمت ۵۰۰۰ تومان

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM

مدیرعامل اسبق سایپکو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رشد تولید در ۶ ماهه دوم با تداوم تعامل میان خودروسازان و قطعه سازان

حمایت مالی، تشکیل کمیته‌های مشترک و پرداخت به‌موقع بدهی‌ها می‌تواند مانع افت تولید در نیمه دوم سال شود. افزایش اخیر نرخ ارز را باید..

صفحه ۱۴

گزارش «دنیای خودرو» از روند رو به رشد تولیدات سایپا

«سایپا» موتور تنظیم بازار خودرو شد

صفحه ۴

تحریم‌های بین‌المللی چه تاثیری بر خودروسازی کشور دارد؟

پرواز ۱۰۴ میلیون تومانی پژو ۲۰۷ اتومات

فعال شدن «مکانیسم ماشه» دوباره سایه تحریم‌ها را بر اقتصاد کشور سنگین کرده است. صنعت و بازار...

صفحه ۷

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

شکاف قیمت خودرو و ارزش‌گذاری بیمه، خسارت مالکان را بیشتر می‌کند

صفحه ۲

دادستان تهران دستور داد

برخورد با پارکینگ‌های متخلف و تعیین تکلیف ۱۱ هزار خودرو توقیفی

صفحه ۱۵

بازتعریف سودآوری در دل گروه «ب‌ام‌و»

صفحه ۶

چرا واردات خودرو به جانبازان گره خورد؟

صفحه ۱۰

گزینه اختصاصی «شورولت» برای بازار خاورمیانه

جنرال‌موتورز از شورولت کاپتیوا در نسخه‌های الکتریکی و پلاگین-هیبریدی در خاورمیانه رونمایی کرد. این خودرو با قیمت اقتصادی در کشورهای عربی عرضه می‌شود. جنرال‌موتورز از نسل جدید شورولت کاپتیوا در نسخه‌های الکتریکی و پلاگین-هیبریدی برای نخستین‌بار در خاورمیانه رونمایی کرده است. این رونمایی اندکی پس از معرفی رسمی کراس‌اوور اقتصادی شورولت در کشورهای آمریکای لاتین صورت گرفته است. این کاپتیوای جدید در منطقه خاورمیانه در کنار نسخه قبلی عرضه می‌شود که کراس‌اووری سه ردیفه با پیشرانه بنزینی بر پایه بائوجون ۵۳۰ چینی است. خاورمیانه نخستین بازاری در جهان است که به‌صورت هم‌زمان کاپتیوا الکتریکی و پلاگین-هیبریدی جدید را دریافت می‌کند؛ زیرا هرچند این دو مدل پیش‌تر در چندین کشور آمریکای لاتین معرفی شده بودند، اما این کار به‌صورت جداگانه برای نسخه‌های الکتریکی و پلاگین-هیبریدی انجام شده بود. همچنین خاورمیانه تنها منطقه بین‌المللی است که این کراس‌اوورهای جدید در کنار مدل هفت‌نفره قدیمی عرضه می‌شوند. کاپتیوا الکتریکی و پلاگین-هیبریدی یکی از ارزان‌ترین و قابل اعتمادترین مدل‌های شورولت در کشورهای جنوب غرب آسیا را گسترش می‌دهند. هر دو مدل در دو تیپ LT و پریمیر عرضه خواهند شد که مجموعه‌ای جامع از فناوری‌های پیشرفته، ویژگی‌های ایمنی و رفاهی را به‌صورت استاندارد ارائه می‌دهند.

استارت
Start

امید محمدی
عضو شورای سردبیری

مکانیسم ماشه و صنعت خودرو؛ از تهدید تا مسیر عمل

با فعال شدن مکانیسم ماشه، نخستین تاثیرات آن بر صنعت‌خودرو و قطعه‌سازی، در دو حوزه نمود خواهد داشت: دشواری بیشتر در تامین قطعات وارداتی حساس و سخت‌تر شدن نقل‌وانتقال پول برای خرید مواداولیه. شرکت‌های قطعه‌ساز که پیش‌تر زمان تحویل قطعات وارداتی‌شان سه تا چهار هفته بود، حالا با تاخیرهای دو تا سه ماهه مواجه شده‌اند. این یعنی خط تولید خودروسازان هر لحظه ممکن است به خاطر یک قطعه کوچک متوقف شود.

وزارت صنعت، معدن و تجارت امروز نیاز دارد خطوط اعتباری داخلی ویژه قطعه‌سازان ایجاد کند؛ خطوطی که بانک‌ها ضمانت آن را بپذیرند تا قطعه‌ساز بتواند مواداولیه را نقدی بخرد؛ حتی اگر پول آن از خودروساز با تاخیر چندماهه برسد. نمونه مشابه این کار در زمان اوج تحریم‌های سال ۱۳۹۷ اجرا شد و از توقف کامل تولید جلوگیری کرد.

گام دوم، بومی‌سازی هدفمند قطعاتی است که بیشترین خطر توقف خط را دارند. به‌عنوان مثال در حال حاضر برخی قطعات الکترونیکی مدیریت موتور یا هم‌تراز کننده‌های سیستم تعلیق، وابستگی وارداتی بالایی دارند. وزارت صمت می‌تواند با اعلام فهرست ۲۰ قطعه حیاتی و تخصیص بودجه تحقیق و توسعه، ظرف یک تا دو سال این وابستگی‌ها را به‌صفر نزدیک کند. تجربه موفق ساخت داخلی دسته‌سیم‌های پیچیده و کامپیوترهای جعبه‌دنده در سال‌های اخیر نشان می‌دهد این مسیر عملی است.

در بخش قوانین، نیاز به اصلاح فوری مقررات ارزی برای صنایع خودرو وجود دارد. به‌عنوان مثال، هم‌اکنون بسیاری از قطعه‌سازان برای تامین ارز نیمایی باید از چند فیلتر اداری عبور کنند که مجموع این روندها بیش از ۴۵ روز طول می‌کشد. یک مصوبه مشخص مجلس می‌تواند برای قطعات خودرو، مسیر تامین ارز را کوتاه و مستقیم کند.

از طرف دیگر، دیپلماسی صنعتی باید فعال شود. کشورهایی مثل ترکیه، چین و حتی برخی بازارهای آسیای میانه در شرایط تحریم هنوز امکان فروش مواداولیه آلیاژی و قطعات نیمه‌ساخته را دارند. اگر سازمان توسعه تجارت و رایزنان بازرگانی، توافق‌های دو یا سه‌جانبه با این کشورها امضا کنند، می‌توان مسیرهای جایگزین واردات را به‌سرعت فعال کرد.

این سیاست‌ها تنها وقتی نتیجه می‌دهند که اعتماد بین دولت و بخش‌خصوصی برقرار باشد. امروز قطعه‌ساز می‌خواهد بداند اگر در یک پروژه بومی‌سازی سرمایه‌گذاری کند، بازار و حمایت لازم را خواهد داشت یا خیر. دولت هم می‌خواهد مطمئن شود که تسهیلات حمایتی واقعا صرف تولید شده و به بازار دلالی تزریق نشده است. شفاف‌سازی قراردادها، انتشار عمومی آمار بومی‌سازی و نظارت مشترک صنف و دولت، این اعتماد را می‌سازد.

درنهایت، مکانیسم ماشه تهدیدی جدی است؛ اما اگر وزارت صمت و بازیگران کلیدی صنعت، همین امروز با چنین برنامه عملیاتی وارد شوند، می‌توانند بار دیگر مثل سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹، با ترکیب حمایت مالی، سیاست‌گزاری دقیق و استفاده از ظرفیت‌های فنی داخلی، نه تنها از توقف تولید جلوگیری کنند، بلکه بخشی از مسیر استقلال صنعتی در حوزه خودروسازی را نیز محکم‌تر کنند.

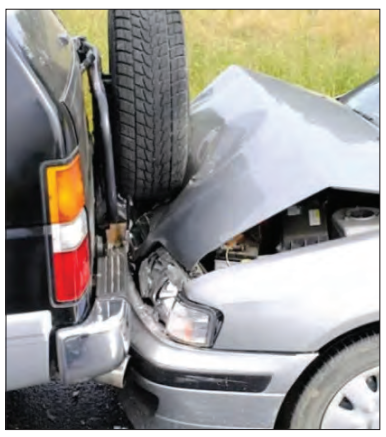
یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

شکاف قیمت خودرو و ارزش‌گذاری بیمه، خسارت مالکان را بیشتر می‌کند

مهری درخوش
m.dorkhosh@autoworld.ir

با آغاز فصل پاییز، خودروها در معرض مجموعه‌ای از خطرات طبیعی و جاده‌ای قرار می‌گیرند که می‌تواند خسارات مالی و جانی قابل توجهی ایجاد کند. بارش‌های فصلی، لغزندگی معابر، برگ‌های خیس و شب‌های سرد تنها بخشی از عواملی هستند که خطر تصادف و آسیب به‌خودروها را افزایش می‌دهند. در این شرایط، بررسی بیمه‌نامه و اطمینان از پوشش‌های مناسب، نه تنها الزامی قانونی بلکه تضمینی برای کاهش خسارت و ایجاد آرامش روانی است. محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای‌خودرو» با اشاره به ثبات قوانین بیمه گفت: «بیمه شخص‌ثالث همیشه خسارت‌های مالی و جانی واردشده به دیگران را پوشش می‌دهد و بیمه بدنه شامل خسارت‌های تصادف، سرقت، آتش‌سوزی و بلایای طبیعی است. فصل پاییز تنها با افزایش ریسک حوادث، اهمیت بیمه را بیشتر نشان می‌دهد.»

وی افزود: «خطرات خودرو در پاییز متنوع هستند. بارش باران و لغزندگی جاده‌ها احتمال تصادف را افزایش می‌دهد و برگ‌های خیس روی جاده، خطر لیز خوردن خودروها را بیشتر می‌کند. شب‌های سرد پاییزی عملکرد باتری و موتور را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد و ترک‌های کوچک در قطعات فلزی و لاستیک برخی خودروها مشاهده می‌شود. توفان‌های ناگهانی و وزش باد شدید نیز احتمال سقوط شاخه درختان و برخورد اجسام به خودروها را بالا می‌برد. مه و دید کم در جاده‌ها، مجموعه خطرات را تکمیل می‌کند و باعث می‌شود بیمه بیش از همیشه اهمیت پیدا کند.»



حجازی تاکید کرد: «برخی بیمه‌ها الحاقیه‌هایی برای پوشش خسارت ناشی از آب‌گرفتگی، توفان و سقوط اشیاء ارائه می‌دهند و مالکان باید از فعال بودن آن‌ها اطمینان حاصل کنند.»

او افزود: «ارزش واقعی خودرو اغلب با ارزش اعلامی در بیمه متفاوت است و دریافت خسارت کمتر از قیمت واقعی خودرو، یکی از نقاط ضعف بیمه محسوب می‌شود. بررسی دقیق بیمه‌نامه و افزودن الحاقیه‌های ضروری می‌تواند این مشکل را کاهش دهد.»

وی گفت: «فرآیند طولانی پرداخت خسارت و محدودیت کیفیت تعمیرگاه‌های طرف قرارداد از دیگر چالش‌های بیمه خودرو در ایران است. بسیاری از مالکان با قطعات جایگزین یا زمان طولانی تعمیرگاه‌ها مشکل دارند؛ اما مزیت اصلی بیمه، پوشش مالی و آرامش روانی مالک است. بیمه موجب می‌شود راننده در مواجهه با حوادث ناگهانی احساس امنیت کند و مجبور نباشد هزینه‌های سنگین را مستقیما پرداخت کند.»

حجازی توصیه کرد: «مالکان خودرو پیش از پاییز، وضعیت تایر و باتری را بررسی کنند؛ خودرو را در مکان‌های امن پارک و از وجود الحاقیه‌های مناسب در بیمه‌نامه اطمینان حاصل کنند تا در صورت بروز هرگونه حادثه، خسارت مالی و جانی به حداقل برسد.»

این کارشناس بیمه افزود: «هرچند قوانین و پوشش‌های بیمه ثابت هستند، اما با شروع پاییز و افزایش ریسک حوادث طبیعی و جاده‌ای، کاربرد بیمه پررنگ‌تر می‌شود. بررسی دقیق بیمه‌نامه و رعایت نکات ایمنی می‌تواند مالکان خودرو را از پرداخت هزینه‌های غیرمنتظره نجات دهد.»

حجازی در پایان گفت: «بیمه خودرو یک ضرورت است و اهمیت آن به‌دلیل افزایش ریسک‌ها در پاییز بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود.»

چینی‌ها از سدان‌های خودشان هم‌نسخه «L» می‌سازند

ووپا پشن L پلاگین-هیبریدی با ۶۵۷ اسب‌بخار قدرت، طول ۵.۱ متر و طراحی جدید، از سدان پشن معمولی بزرگ‌تر و لوکس‌تر است. برند وویا متعلق به دانگ‌فنگ از سال ۲۰۲۲ سدان بزرگ و لوکسی را با نام پشن تولید می‌کند؛ اما این برند به تازگی نسخه‌ای بزرگ‌تر و لوکس‌تر از این خودرو را توسعه داده که با نام پشن L شناخته می‌شود. وویا پشن L قرار است در اواخر سال ۲۰۲۵ در بازار چین عرضه شود؛ اما تاریخ دقیق آن هنوز اعلام نشده است. این مدل جدید با ۵,۱۲۵ میلی‌متر طول، ۱,۹۸۵ میلی‌متر عرض، ۱,۵۲۲ میلی‌متر ارتفاع و فاصله محوری ۳,۰۱۰ میلی‌متر، نسبت به پشن معمولی با طول ۵,۰۸۸ میلی‌متر، عرض ۱,۹۷۰ میلی‌متر، ارتفاع ۱,۵۱۵ میلی‌متر و فاصله محوری ۳,۰۰۰ میلی‌متر، ۳۷ میلی‌متر کشیده‌تر و ۱۵ میلی‌متر عریض‌تر است و فاصله محوری بیشتری هم دارد. وزن خالص این مدل جدید هم ۲۳۷۰ کیلوگرم است. پشن معمولی در نسخه‌های تمام‌الکتریکی و پلاگین-هیبریدی تولید می‌شود؛ اما برای پشن L یک قوای محرکه پلاگین-هیبریدی در نظر گرفته شده است. این قوای محرکه شامل یک پیشرانه ۱.۵ لیتری توربو و دو موتور الکتریکی است که به باتری لیتیومی شرکت **Svolt** مجهز شده است.

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

خودروسازان؛ بنگاه‌های بزرگی که همچنان سنتی اداره می‌شوند

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بزرگ شدن شرکت‌ها در کنار افزایش سود و سهم بازار، چالش‌های تازه‌ای را ایجاد می‌کند؛ از تضاد منافع تا کاهش چابکی مدیریتی. راه‌حل جهانی برای این مشکلات، پیاده‌سازی نظام «حاکمیت شرکتی» است؛ چارچوبی که وظایف و اختیارات همه ذی‌نفعان را روشن کرده و معیار دقیقی برای ارزیابی عملکرد مدیران فراهم می‌آورد. در شرایطی که صنعت‌خودرو ایران در آستانه خصوصی‌سازی واقعی قرار گرفته، موضوع حاکمیت شرکتی بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا می‌کند؛ چراکه بدون آن، واگذاری‌ها نه‌تنها به بهبود اوضاع منجر نمی‌شود بلکه می‌تواند مشکلات موجود را تشدید کند. اشکان زودفکر، تحلیلگر بازارهای مالی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» بر ضرورت اجرای دستورالعمل‌های حاکمیت شرکتی تاکید می‌کند و آن را تنها مسیر انسجام و پایداری شرکت‌های بورسی و بزرگ کشور می‌داند. او معتقد است: «مدل‌های متنوع این نظام می‌تواند بسیاری از چالش‌های موجود در مدیریت بنگاه‌ها را حل کند.» وی در ادامه افزود: «وقتی یک شرکت کوچک تبدیل به سازمانی بزرگ می‌شود، دیگر نمی‌توان آن را با همان قواعد ساده گذشته اداره کرد. در چنین شرایطی پیچیدگی‌های تازه‌ای مثل تضاد منافع میان ذینفعان، کاهش بهره‌وری، همپوشانی وظایف و ضرورت رعایت مسئولیت‌های اجتماعی به‌وجود می‌آید.» وی تصریح کرد: «اجرای دستورالعمل‌های حاکمیت شرکتی، امروز یکی از ضرورت‌های کلیدی برای بنگاه‌های اقتصادی و به‌ویژه شرکت‌های بورسی به‌شمار می‌رود. چراکه در غیاب آن، سرمایه‌گذاران با ریسک‌های سیستماتیک روبه‌رو می‌شوند و بنگاه‌ها نیز توان رقابتی خود را از دست می‌دهند.»

چرا در صنعت خودرو بیش از سایر صنایع به چارچوبی به نام حاکمیت شرکتی نیاز داریم؟

صنعت‌خودرو ایران، پس از نفت و گاز، بزرگ‌ترین صنعت کشور به‌شمار می‌رود و با بیش از یک میلیون شاغل به شکل مستقیم و غیرمستقیم، نقشی حیاتی در اقتصاد ملی دارد. همین گستردگی و تنوع ذی‌نفعان، این صنعت را مستعد تضاد منافع و اختلافات مدیریتی می‌کند. از دولت و سهامداران عمده گرفته تا قطعه‌سازان، کارگران و مصرف‌کنندگان، هر یک خواسته‌ها و منافع متفاوتی دارند. در چنین ساختاری، نبود چارچوب شفاف و الزام‌آور به‌آشفتگی، تصمیمات مقطعی و نارضایتی عمومی منجر شده است. از سوی دیگر، خودروسازان ایران طی دهه‌های اخیر به‌بنگاه‌هایی بسیار بزرگ تبدیل شده‌اند؛ اما هنوز با قواعد سنتی اداره می‌شوند. وقتی شرکتی با ده‌ها زیرمجموعه و صدها هزار سهامدار فعالیت می‌کند، دیگر نمی‌توان مدیریت را صرفا به اراده چند مدیر دولتی یا شبه‌دولتی سپرد. این صنعت به ساختاری نیاز دارد که ضمن حفظ منافع سرمایه‌گذاران، حقوق مصرف‌کنندگان و قطعه‌سازان را هم تضمین کند. این همان نقشی است که حاکمیت شرکتی ایفا می‌کند.

چه الگوهایی برای حاکمیت شرکتی در جهان وجود دارد و کدام‌یک از آن‌ها برای خودروسازان ایرانی مناسب‌تر است؟

در جهان سه مدل رایج دیده می‌شود؛ آمریکایی، اروپایی و ژاپنی. مدل آمریکایی، سهامدارمحور است و بر سودآوری سرمایه‌گذاران تمرکز دارد. این الگو بیشتر برای شرکت‌هایی مناسب است که با سرمایه‌گذاران خصوصی بزرگ اداره می‌شوند. در مقابل، مدل اروپایی ذی‌نفع‌محور است و بر مسئولیت اجتماعی تاکید دارد. در این چارچوب، منافع کارگران، مصرف‌کنندگان و حتی محیط‌زیست نیز در تصمیم‌گیری‌ها لحاظ می‌شود. مدل سوم، ژاپنی است که بانک‌محور بوده و دولت و شبکه بانکی نقش اصلی در تامین مالی و نظارت دارند. برای صنعت‌خودرو ایران، مدل اروپایی بیشترین همخوانی را دارد. چراکه این صنعت نه‌تنها بر زندگی سهامداران تاثیر می‌گذارد، بلکه زندگی میلیون‌ها شهروند را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. از کیفیت و ایمنی خودروها گرفته تا اشتغال و اعتماد عمومی به بازار سرمایه، همگی ذی‌نفعان این صنعت هستند. بنابراین اگر بخواهیم الگویی برای بومی‌سازی انتخاب کنیم، باید مدلی باشد که هم سرمایه‌گذاران را راضی نگه دارد و هم مسئولیت اجتماعی را در اولویت قرار دهد.

اجرای حاکمیت شرکتی چه دستاوردهایی برای خودروسازان خواهد داشت؟

مهم‌ترین دستاورد، شفافیت است. امروز در ایران‌خودرو و سایپا ساختار سهام‌داری تودرتو و نفوذ نهادهای مختلف باعث شده تصمیم‌گیری‌ها پیچیده و گاه متناقض باشد. حاکمیت شرکتی این امکان را فراهم می‌کند که وظایف مدیران و سهامداران عمده مشخص شود و سهامداران خرد نیز از حقوق خود مطمئن باشند. این شفافیت، جلو بسیاری از رانت‌ها و تصمیمات پرهزینه را خواهد گرفت. دستاورد دوم، بهبود کارایی و کیفیت محصول است. وقتی مدیران مجبور باشند در برابر هیات‌مدیره مستقل و نهادهای ناظر پاسخگو باشند، دیگر نمی‌توانند تصمیماتی بگیرند که صرفا به‌سود کوتاه‌مدت یا اهداف سیاسی پاسخ دهد. نتیجه این شفافیت و پاسخگویی، افزایش کیفیت، ارتقای ایمنی خودروها و تقویت نوآوری در محصولات خواهد بود. دستاورد سوم نیز امکان جذب سرمایه داخلی و خارجی است؛ چراکه سرمایه‌گذاران تنها زمانی وارد می‌شوند که اطمینان داشته باشند ساختار مدیریتی روشن و قابل پیش‌بینی وجود دارد.

برخی مدیران معتقدند این نظام دست‌وپاگیر است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

این برداشت بیشتر ناشی از نگاه سنتی به مدیریت است. حاکمیت شرکتی قرار نیست روندها را طولانی کند؛ بلکه به‌دنبال حذف ابهام‌ها و سرعت‌بخشیدن به تصمیم‌گیری است.

به‌عنوان مثال، در قراردادهای تامین قطعه، بارها شاهد بوده‌ایم که به‌دلیل اختلاف نظر میان مدیران و ذی‌نفعان، پروژه‌ها ماه‌ها به‌تعویق افتاده‌اند. اگر چارچوب حاکمیت شرکتی وجود داشته باشد، از ابتدا مشخص است چه نهادی مسئول تصمیم‌گیری است و چه معیاری برای ارزیابی آن وجود دارد؛ همین موضوع به‌جای کندی، باعث تسریع کارها می‌شود. علاوه‌بر این، تجربه جهانی نشان می‌دهد شرکت‌هایی که به اصول حاکمیت شرکتی پایبند بوده‌اند، نه‌تنها رشد مالی بیشتری داشته‌اند، بلکه در برابر بحران‌ها مقاوم‌تر بوده‌اند. صنعت‌خودرو ایران نیز که همواره با نوسانات ارزی، تحریم‌ها و فشارهای سیاسی مواجه است، بیش از هر صنعت دیگری به این مقاومت و انعطاف نیاز دارد. بنابراین، نگرانی از بوروکراتیک شدن فرآیندها بیشتر یک توجیه برای حفظ وضعیت موجود است تا یک واقعیت.

نقش دولت و نهادهای ناظر در این زمینه چیست؟

دولت در ایران همواره نقش پررنگی در صنعت‌خودرو داشته است؛ نقشی که بیشتر مداخله‌گرانه بوده تا نظارتی. این رویکرد، استقلال مدیریتی را تضعیف کرده و خودروسازان را به بنگاه‌هایی شبه‌دولتی تبدیل کرده است. اگر قرار باشد حاکمیت شرکتی به‌طور واقعی پیاده شود، دولت باید از نقش تصدی‌گری فاصله بگیرد و صرفا به‌عنوان ناظر عمل کند. در این صورت، سازمان بورس و سایر نهادهای ناظر باید با قدرت بیشتری اجرای اصول حاکمیت شرکتی را الزام‌آور کنند. به‌علاوه، در مسیر خصوصی‌سازی ایران‌خودرو و سایپا، حاکمیت شرکتی می‌تواند تضمین‌کننده سلامت واگذاری‌ها باشد. اگر چارچوب روشنی وجود نداشته باشد، خطر آن وجود دارد که سهام این شرکت‌ها صرفا به نهادهای شبه‌دولتی منتقل شود و تغییری در ماهیت مدیریتی رخ ندهد. بنابراین دولت باید با قوانین سخت‌گیرانه و شفافیت در فرآیندها، زمینه را برای رقابت سالم و واقعی فراهم کند.

اجرای این رویکرد در ایران‌خودرو و سایپا چه پیامدهایی خواهد داشت؟

نخستین پیامد، بازگشت اعتماد سهامداران خرد و مردم است. این دو شرکت سال‌هاست که به‌دلیل تصمیمات متناقض و ضعف مدیریتی، اعتماد عمومی را از دست داده‌اند. با اجرای حاکمیت شرکتی، ساختار شفاف می‌شود و سهامداران می‌توانند مطمئن باشند که حقوقشان پایمال نمی‌شود. پیامد دوم، ارتقای کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات است. وقتی مدیران در برابر شاخص‌های روشن پاسخگو باشند، دیگر امکان تولید خودروهای کم‌کیفیت و غیررقابتی وجود ندارد. درنهایت، این اصلاحات منجر به افزایش رضایت مشتریان، توسعه بازارهای صادراتی و ارتقای جایگاه صنعت‌خودرو خواهد شد. می‌توان گفت اجرای واقعی حاکمیت شرکتی نه‌تنها برای سهامداران و مدیران، بلکه برای کل اقتصاد کشور یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است.

هنسی این بار به سراغ کادیلاک «CT5-V» رفت

نسخه ویژه CT5-V بلک‌وینگ لمونستر برای ادای احترام به تاریخچه مسابقه‌ای کادیلاک در لمان تنها در ۱۰۱ دستگاه ساخته شد و حالا هنسی دست روی آن گذشته است. هنسی، تیونر افسانه‌ای آمریکایی و سازنده خودروهای خاص، بار دیگر با یک محصول جدید توجهات را به خود جلب کرده است. این خودرو نسخه ویژه‌ای از سوپرسدان کادیلاک CT5-V بلک‌وینگ با لقب لمونستر (Le Monstre به‌معنای هیولا در زبان فرانسوی) است. اگر با هنسی آشنا باشید، احتمالا می‌دانید که این شرکت به انتخاب نام‌های عجیب یا ترسنک مثل ونوم، ولوسی‌رپتور، اگزورسیست و ماموت برای محصولات خود علاقه دارد؛ اما این بار، نام لمونستر را خود هنسی انتخاب نکرده است. درواقع، این نام را کادیلاک برای نسخه ویژه‌ای از CT5-V بلک‌وینگ انتخاب کرده که تنها در ۱۰۱ دستگاه ساخته می‌شود؛ عددی که به تعداد سال‌های برگزاری مسابقات استقامتی لمان اشاره دارد. این مدل ادای احترامی به‌میراث مسابقه‌ای کادیلاک است و به‌حضور افتخارآمیز این برند در مسابقه ۲۴ ساعته لمان سال ۱۹۵۰ با یک پروتوتایپ به‌نام لمونستر اشاره دارد. این نسخه ویژه از رنگ مات خاکستری متالیک مگنوس با تزئینات فیبر کربنی آبی و کالیپرهای ترمز آبی سلطنتی بهره می‌برد.

گزارش «دنیای خودرو» از روند رو به رشد تولیدات سایپا

«سایپا» موتور تنظیم بازار خودرو شد

اجرای سیاست‌های فروش فوق‌العاده و پیش‌فروش، آرامش بیشتری در معاملات بازار ایجاد کرده است

میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

طی هفته‌های گذشته، هم‌زمان با نوسان عرضه و قیمت‌ها در بازار خودرو، جریان پیوسته عرضه محصولات از سوی سایپا، فضایی آرام‌تر در معاملات رقم زده است. استمرار برنامه‌های فروش متنوع، شکاف میان نرخ کارخانه و بازار را کاهش داده و مسیر دسترسی خریداران واقعی را هموارتر کرده است. بر اساس اعلام این شرکت، حجم تحویل‌ها در هفته پایانی شهریور به بالاترین سطح ماه‌های اخیر رسیده؛ رشدی که در کنار بهبود تولید و کاهش معوقات، نشانه‌ای از تقویت ثبات در بخش مهمی از بازار است.

رویکرد تازه در فروش و عرضه مستقیم

گروه خودروسازی سایپا در ماه‌های اخیر با اجرای سیاستی تازه در عرصه فروش، مجموعه‌ای منسجم از فروش فوق‌العاده، فروش فوری و پیش‌فروش را به‌جریان انداخته که هدف آن تنظیم بازار و رساندن خودرو به دست مصرف‌کننده واقعی است. این برنامه‌ها با درنظر گرفتن شرایط جاری بازار و نیازهای خریداران، تحت هدایت مدیریت این گروه، بر کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد متمرکز شده‌اند.

فروش فوق‌العاده که در بازه‌های کوتاه‌مدت و با عرضه تعداد معینی خودرو انجام می‌شود، با استقبال چشمگیر مشتریان روبه‌رو شده است. هم‌زمان، پیش‌فروش‌های فعال به‌خریداران امکان می‌دهد بودجه خود را دقیق‌تر برنامه‌ریزی کنند؛ به‌ویژه برای کسانی که می‌خواهند در موعد مشخص صاحب خودرو شوند.

این شیوه عرضه مستقیم ضمن افزایش اعتماد مصرف‌کنندگان، اثر محسوسی در تعدیل قیمت‌ها و مهار فعالیت واسطه‌ها داشته است. اکنون، بازار محصولات سایپا با ثبات بیشتری دادوستد می‌شود و فاصله قیمت کارخانه و بازار به‌حداقل رسیده است. مجموعه این اقدامات، جایگاه سایپا را به‌عنوان بازیگری اثرگذار در کنترل و تعادل بازار بیش از پیش تقویت کرده است.

رکورد تاریخی فروش در شهریورماه

شهریورماه سال جاری برای گروه خودروسازی سایپا به نقطه عطفی تازه تبدیل شد. بر اساس آمار رسمی، این شرکت با صدور فاکتور بیش از ۳۴ هزار دستگاه خودرو توانست رکورد ۶ ماهه خود را بشکند و هم‌زمان بالاترین میزان فروش ریالی تاریخ فعالیت خود را نیز ثبت کند.

این موفقیت حاصل اجرای استراتژی‌های نوین در حوزه فروش و بازاریابی بود که طی آن، عرضه محصولات با برنامه‌ریزی هدفمند و استمرار در بازار انجام گرفت. در همین بازه، بخش تحویل حضوری محصولات در پنج‌ماهه نخست سال نسبت به مدت مشابه سال قبل بیش از ۸.۵ درصد رشد کرد و نشان داد سرعت و کیفیت فرآیند تحویل به شکل محسوسی بهتر شده است.

رکوردشکنی شهریورماه تنها بر پایه افزایش تعداد فروش شکل نگرفت، بلکه از منظر درآمدی نیز نقطه درخشانی ایجاد کرد. رشد حجم فروش ریالی به معنای جذب مشتریان بیشتر و جلب رضایت آن‌ها بود و این امر درنهایت چرخه تولید و عرضه را تقویت کرد.

در هفته پایانی شهریور، حجم تحویل‌ها به اوج چندماه اخیر رسید؛ رویدادی که با کاهش بخشی از تعهدات معوق گذشته و آغاز مرحله تازه فروش فوق‌العاده همراه شد و جایگاه سایپا را در بازار داخلی بیش از پیش تثبیت کرد. ادامه این الگو می‌تواند مسیر رکوردشکنی‌ها را در ماه‌های آینده هموار کند و سهم سایپا را در بازار ارتقا دهد.

ارتقای تولید و کاهش معوقات

یکی از برجسته‌ترین تغییرات ماه‌های اخیر در سایپا، ارتقای فرآیند تولید و کاهش محسوس معوقات تحویل خودرو بوده است. تیم‌های تولید این شرکت با اجرای برنامه‌های منظم و نظارت مستمر بر خطوط مونتاژ، موفق شدند حجم خروج خودرو از کارخانه را افزایش دهند و هم‌زمان، زمان تحویل به مشتری را به شکل قابل توجهی کاهش دهند.

بخش بزرگی از معوقات موجود، حاصل دوره‌های مدیریتی پیشین بود که مدیریت جدید با رویکردی مسئولانه و پیگیر، از ابتدای سال برای رفع آن‌ها اقدام کرد. این رویکرد شامل تامین سریع قطعات، بازنگری در برنامه تولید و ایجاد هماهنگی بیشتر با شبکه توزیع بود تا فرآیند تحویل سرعت بگیرد.

بهبود عملکرد لجستیک نیز در این مسیر نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کرد. خودروها با سرعت بیشتری به نمایندگی‌ها منتقل شدند و این روند، فشار تقاضا را در بازار کاهش داد. هم‌زمان، با استفاده از روش‌های دقیق‌تر کنترل کیفیت، سطح رضایت مشتریان از محصول نهایی بالاتر رفت.

ترکیب این اقدامات باعث شد تولید سایپا بر مسیر رشد پایدار حرکت کند. افزایش ظرفیت خطوط تولید و پایبندی به استانداردهای طراحی و مونتاژ موجب شد عرضه خودرو به بازار بدون تاخیر قابل توجه انجام شود و مشتریان بتوانند در کوتاه‌ترین زمان به خودروهای خود دسترسی پیدا کنند.

بازار و مصرف‌کننده در مرکز توجه

تمرکز سایپا در ماه‌های اخیر بر قرار دادن مصرف‌کننده واقعی در مرکز سیاست‌گزاری‌ها قرار داشته است. تنوع مدل‌ها و طراحی شرایط فروش متنوع، بخشی از این راهبرد است که با هدف فراهم کردن تجربه خرید آسان، مقرون‌به‌صرفه و امن دنبال می‌شود. در چارچوب این سیاست، کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار یکی از اهداف اصلی محسوب می‌شود و سایپا با برنامه‌ریزی منسجم برای تحقق آن گام برداشته است.

کاهش این فاصله نه تنها قدرت خرید مشتریان را تقویت کرده، بلکه سطح فعالیت واسطه‌ها و دلالان را نیز در بازار خودرو کاهش داده است. خریداران اکنون می‌توانند خودروهای خود را با قیمت واقعی و بدون هزینه اضافی دریافت کنند؛ مساله‌ای که اعتماد عمومی به فرآیند فروش سایپا را افزایش داده و جایگاه این شرکت را به‌عنوان عرضه‌کننده‌ای قابل اطمینان تثبیت کرده است.

سیاست‌گزاری‌های تازه اولویت عرضه را به متقاضیان واقعی اختصاص داده و این رویکرد، فرآیند فروش را شفاف‌تر و فضای بازار را رقابتی‌تر کرده است. در کنار آن، سایپا با در نظر گرفتن سلیقه و نیاز مشتریان، میزان عرضه مدل‌های پرتقاضا را افزایش داده تا انتخاب خریداران گسترده‌تر شود.

تداوم این مسیر، به‌ویژه پس از ثبت رکورد ۳۴ هزار دستگاه در شهریورماه و دستیابی به بالاترین فروش ریالی تاریخ شرکت، نشان می‌دهد تمرکز بر رضایت مشتری و تنظیم بازار توانسته سایپا را به‌یکی از مهم‌ترین عوامل تعادل بازار خودرو ایران تبدیل کند. با ادامه این روند و بهبود هم‌زمان تولید و عرضه، انتظار می‌رود نقش این شرکت در پاسخ‌گویی به نیاز مشتریان و کنترل بازار در ماه‌های آینده پررنگ‌تر شود.

پیگیری یک موضوع
Follow up

داریوش باقرجوان
مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری

۷۹ میلیون مسافر در نیمه نخست سال با ناوگان عمومی جاده‌ای جابه‌جا شدند

رشد تقاضا برای استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای در سال جاری، نشان‌دهنده بازگشت اعتماد عمومی به این بخش از حمل‌ونقل کشور است. از همین رو داریوش باقرجوان، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت.

آماری از عملکرد ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای در نیمه نخست سال جاری ارائه شده است؟

در ۶ ماهه نخست سال جاری، قریب به ۷۹ میلیون مسافر با انجام بیش از هفت میلیون و ۳۸۱ هزار سفر از طریق ناوگان حمل‌ونقل عمومی در سطح جاده‌های کشور جابه‌جا شده‌اند.

میزان تغییرات سفرها نسبت به سال گذشته چگونه بوده است؟

آمارها نشان می‌دهد در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، سفرها با استفاده از ناوگان عمومی ۱۷ درصد افزایش داشته است. این روند بیانگر رشد استقبال عمومی از حمل‌ونقل بین‌شهری و بازگشت اعتماد مسافران به ظرفیت‌های این بخش است.

به‌طور مشخص در شهریورماه چه تغییراتی رخ داده است؟

در شهریورماه سال جاری نسبت به‌مدت مشابه سال ۱۴۰۳، شاهد افزایش بیش از ۲۰ درصدی سفرهای ناوگان عمومی بین‌شهری بودیم. این موضوع نشان‌دهنده اوج‌گیری تقاضا در پایان فصل تابستان و تمایل بالای مسافران برای استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای است.

با افزایش تقاضا، شرکت‌های حمل‌ونقل چه تمهیداتی برای پاسخگویی به مسافران اندیشیده‌اند؟

شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری علاوه‌بر سرویس‌های عادی و روزانه، در ایام اوج سفرهای جاده‌ای نسبت به برقراری سرویس‌های فوق‌العاده اقدام می‌کنند تا هیچ مسافری بدون خدمت نماند.

سطح ایمنی سفرها در این مدت چگونه ارزیابی می‌شود؟

سطح ایمنی سفرهای ناوگان عمومی بین‌شهری در نیمه نخست سال جاری مطلوب بوده است. با استقرار نیروهای سازمان راهداری در پایانه‌های مسافربری و همکاری پلیس راه، رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل، اقدامات لازم برای تامین ایمنی کامل سفرهای هموطنان انجام شد.

نگاه
View

مهدی طغیانی
نایب‌رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس

قانون تامین مالی تولید، موتور محرک بنگاه‌های تولیدی

استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌های قانون «تامین مالی تولید زیرساخت» می‌تواند به کاهش هزینه‌های تامین مالی، افزایش امنیت سرمایه‌گذاری و تسهیل فعالیت پلت‌فرم‌های تامین مالی جمعی منجر شود. البته این انتظار فقط از مجلس نیست؛ بخشی از نوسانات ناشی از سیاست‌گزاری‌های دولت، بخش‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی است. انتظار می‌رود دولت نیز با استفاده هوشمندانه از ابزارهای خود، به آرامش بازار کمک کند و سیگنال‌های اطمینان‌بخش به‌فعالان اقتصادی بدهد. این درحالی است که قانون «تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها» که سال گذشته ابلاغ شد، یکی از مهم‌ترین ابزارهای تقویت بازار سرمایه و تامین منابع مالی پایدار برای تولید است. این قانون، افق تازه‌ای پیش روی اقتصاد ایران ترسیم کرده است. به‌تازگی نیز ۳۰ ماده اصلاحی و تکمیلی برای این قانون در کمیسیون حمایت از تولید و نظارت بر سیاست‌های کلی اصل ۴۴ مجلس تصویب شده که به‌زودی در صحن علنی بررسی خواهد شد. این اصلاحات می‌تواند نقش این قانون را در تسهیل تامین مالی و تقویت زیرساخت‌های اقتصادی، بیش از پیش پررنگ کند. همچنین تصویب سیاست‌های کلی بند (۴۴) قانون اساسی در حوزه تامین مالی تصویب شد. به‌بیان دیگر نظارت بر سیاست‌های کلی تامین مالی مصوب شده و به‌زودی به‌صحن علنی مجلس خواهد آمد. این موضوع به‌نظر من اتفاق مهمی است؛ چراکه چارچوبی شفاف و قابل اتکا برای ساماندهی حوزه تامین مالی در کشور ارائه می‌دهد. به جرات می‌توان گفت در قانون «تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها»، بهترین ظرفیت‌هایی که می‌شد برای اصلاح ساختار نظام تامین مالی در نظر گرفت، جمع شده است. البته طبیعی است که از زمان تصویب تا اجرای کامل و مشاهده آثار ملموس آن، نیاز به زمان و پیگیری وجود دارد. در دیداری که با رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار داشتیم، موضوع سکوهای تامین مالی جمعی و تصمیمات اخیر فرابورس در این حوزه مورد بررسی قرار گرفت. در این جلسه تاکید شد که قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها، امکان ایجاد نهادهایی مانند موسسات تضمین را فراهم کرده است. به‌جای این که نگران ریسک نکول طرح‌های سرمایه‌گذاری روی پلت‌فرم‌های تامین مالی جمعی باشیم و آن‌ها را به استفاده از تضامین بانکی پرهزینه و پیچیده مجبور کنیم، می‌توان از ظرفیت‌های قانونی مانند صندوق‌های تضمین بهره گرفت.

زاپاس
Spare Tire

اعلام آمادگی بانک ملت برای حمایت مالی و سرمایه‌گذاری در طرح‌های توسعه‌ای پارس‌خودرو

به گزارش «سایپانیوز» فرشید فرخ‌نژاد، مدیرعامل بانک ملت در این بازدید با تجلیل از دستاوردهای تولیدی پارس‌خودرو گفت: «پارس‌خودرو همواره خاطرات ارزشمندی در ذهن مشتریان و مردم بر جای گذاشته و به‌عنوان یکی از خودروسازان خوشنام کشور شناخته می‌شود.» وی با اعلام آمادگی بانک ملت برای مشارکت در طرح توسعه سبد محصولات سومین خودروساز کشور افزود: «پارس‌خودرو به‌رغم محدودیت‌ها، فعالیت‌های درخشانی در زمینه تولید داشته و بانک ملت با شناخت دقیقی که از صنعت پیدا کرده، آماده گسترش همکاری با این خودروساز است.» فرخ‌نژاد با تاکید بر تعهد بانک ملت به حمایت از تولید ملی خاطرنشان کرد: «این بانک در چارچوب سیاست‌های کلان اقتصادی کشور، تلاش خواهد کرد با ایجاد انضباط مالی و توسعه همکاری‌های مشترک با صنایع راهبردی نظیر خودروسازی، نقش موثری در پیشبرد اهداف اقتصادی و صنعتی ایفا کند.» وی در پایان افزود: «آمادگی داریم در حوزه‌هایی همچون

سرمایه‌گذاری برای توسعه خطوط، نقل‌وانتقال بانکی بین‌المللی و ارائه تسهیلات جهت رونق تولید، مشارکت جدی داشته باشیم.» در ادامه، بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل پارس‌خودرو نیز ضمن تشریح برنامه‌های این شرکت در زمینه توسعه سبد محصولات، افزایش ظرفیت تولیدی، ورود خودرو پارس‌نوآ به فاز تولید انبوه و گسترش همکاری با شرکای تجاری خارجی گفت: «در تلاشیم با معرفی محصولات جدید و افزایش سهم بازار، پارس‌خودرو را به جایگاه اصلی خود بازگردانیم.» وی افزود: «برنامه‌هایی برای تسریع در تجاری‌سازی خودروهای دارای کسری قطعه و اجرای طرح‌های متنوع فروش در دستور کار قرار گرفته که امیدواریم با مشارکت بانک ملت، به اهداف خود دست پیدا کنیم.» مدیرعامل پارس‌خودرو با اشاره به مشکلات گذشته تصریح کرد: «متاسفانه در دوره‌های قبلی، تعداد زیادی خودرو بدون پشتوانه پیش‌فروش شده بود که این شرکت با وجود چالش‌های فراوان توانسته بخش عمده‌ای از این خودروها را تجاری‌سازی کرده و به مشتریان تحویل دهد.»

منصوری در «۹۱۱ توربو اس» به پورشه احترام گذاشت

منصوری پورشـــه ۹۱۱ توربو S کابریولت را با یک کیت تیونینگ بحث‌برانگیز و افزایش قدرت به ۹۰۰ اسب‌بخار، به‌مدلی بسیار خاص تبدیل کرده است. پورشه ۹۱۱ توربو S کابریولت به‌خودی خود خودرویی فوق‌العاده سریع و چشمگیر است؛ اما منصوری معتقد است هنوز جایی برای بهبود وجود دارد؛ بنابراین به تازگی یک پکیج تیونینگ برای این سوپراســـپرت آلمانی ارائه کرده است. این پروژه که منصوری P9LM EVO 900 نام گرفته، تولید محدود است و تنها در هفت دستگاه ساخته می‌شود. بااین حال، مثل اکثر کارهای منصوری، به این خودرو هم قطعات متعددی اضافه شده که به‌ظاهر ساده و چشم‌نواز توربو S لطمه زده‌اند. به‌سبک معمول منصوری، از مقدار زیادی تریم فیبر کربن فورج کاری‌شده استفاده شده که با بدنه خاکستری خودرو تضاد ایجاد می‌کند. کاپوت جلو در کنار سپر جلو با تیغه‌های کناری و دریچه‌های اضافه‌شده به گلگیرهای جلو هم جدید هستند. گلگیرهای پهن‌تر نیز در کنار قاب دریچه‌های هوای روی پنل‌های جانبی، رکاب‌های جانبی جدید، قاب آینه‌ها و مقداری دیگر فیبر کربن فورج کاری‌شده روی قاب شیشه جلو نیز به‌چشم می‌خورند. بخش عقب نیز میزبان یک دیفیوزر جدید با بریدگی‌هایی در وسط برای سه سراگزوز است.

ویژه‌ها

تعویق خصوصی‌سازی «سایپا» برای اهلیت‌سنجی دقیق متقاضیان

دبیر کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای‌اسلامی گفـــت: «دولت با هـــدف اهلیت‌ســـنجی خریـــداران، ارزش‌گذاری دقیق دارایی‌ها و سهام سایپا و نیز جلوگیری از رانت و تضییع حقوق سهامداران، تصمیم گرفته است واگذاری سهام خود در این خودروساز را با تعیین مهلت ۶ ماهه به تعویق بینـــدازد. طبق تکلیف مجلس دوازدهم، دولت موظف بود ســـهام خود در دو خودروساز بزرگ را به واحدهای دارای اهلیت فنی و اقتصادی واگذار کند.»

دیگه چه خبر؟

تامین انرژی بخش تولید، اولویت دولت است

محمدرضـــا عارف، معـــاون اول رئیس‌جمهور در جلسه شورای‌عالی انرژی با اشاره به اهمیت حل ناترازی انرژی در دولت و برگزاری جلسات متعدد کارشناسی با حضور رئیس‌جمهور در راستای حل ناترازی آب، برق و گاز گفت: «با توجه به نامگذاری سال جاری، تامین انرژی مورد نیاز بخش تولید در اولویت اقدامات و تصمیمات دولت چهاردهم است.» همچنین در این جلسه تصویب ترازنامه سالانه انرژی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

توئیتر!

تخصیص ارز واردکنندگان ۴۸ ساعته شد

حبیـــبی، معاون اداره تخصیـــص ارز بانک‌مرکزی با بیان این‌که این بانک با هدف تسهیل و تسریع در فعالیت واحدهای تولید، فرآیند تخصیص اعتباری ارز را طراحی، تدوین و پیاده‌ســـازی کرده اســـت، گفت: «در این شیوه جدید، اگـــر واردکننده بنا به ادعای خـــود اعتباری نزد فروشنده کالا داشته باشد، می‌تواند با انتخاب بازه زمانی ۳ تا ۶ ماهه تخصیص ارز خود را به‌صورت اعتباری ثبت کند و پس از آن بانک‌مرکزی مجوزی را ظرف ۴۸ ساعت صادر خواهد کرد.»

در هشت ماهه منتهی به مردادماه سال جاری رقم خورد؛

رشد ۶۶ درصدی درآمدهای لیزینگ صنعت و معدن

رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

لیزینگ صنعت و معدن (سهامی عام)

درآمد شـــرکت لیزینگ صنعت و معدن در هشت‌ماهه منتهی به مرداد ۱۴۰۴ به حدود ۲۶۹ میلیاردتومان رسیده است. مقایسه این رقم با درآمد ۱۶۲ میلیارد تومانی مدت مشـــابه سال گذشته بیانگر رشـــدی ۶۶ درصدی است؛ رشـــدی که در فضای پرچالش صنعت لیزینگ می‌تواند نشانه‌ای از مدیریت موثر باشد. عملکرد ماهانه این شرکت نیز حاکی از تداوم این روند است.

در مردادماه امسال، نماد «ولصنم» موفق شد ۳۹ میلیارد تومان درآمد عملیاتی به‌دست آورد.

نکته قابل توجه در این میان سهم بخش «سایر درآمدهای حاصل از عملیات لیزینگ» است که حدود ۱۶ میلیاردتومان از کل درآمد ماه را تشکیل داده است. این بخش شـــامل کارمزدها، خدمات مکمل و درآمدهای جانبی مرتبط با قراردادهای لیزینگ است.

افزایش ســـهم این سرفصل از کل درآمدها نشـــان می‌دهد شرکت توانسته منابع مالی خود را متنوع‌تر کند و از اتکا به یک حوزه خاص فاصله بگیرد.

چنین سیاســـتی می‌تواند به پایداری جریان نقدی و مدیریت بهتر ریسک‌های درآمدی منجر شود.

داده‌های منتشرشده نشان می‌دهد این شرکت توانسته با بهره‌گیری از راهکارهای عملیاتی و توسعه خدمات مکمل، جایگاه خود را در بازار تثبیت کرده و مسیر صعودی را حفظ کند. از سویی استمرار این روند می‌تواند در میان‌مدت موقعیت «ولصنم» را در میان شرکت‌های فعال در حوزه خدمات مالی تقویت کند.

به‌ویژه آن‌که تنوع‌بخشی به درآمدها و افزایش سهم خدمات جانبی، تاب‌آوری شرکت را در برابر تحولات بازار بیشتر خواهد کرد. همچنین رشـــد قابل توجه درآمد در ســـال جاری می‌تواند توانایی شرکت در جذب مشتریان جدید و گسترش قراردادهای لیزینگ در حوزه‌های مختلف را نشان دهد.

این عملکرد در شـــرایطی به‌دســـت آمده که صنعت لیزینگ کشور همچنـــان با محدودیت‌هـــا و چالش‌هایی جدی دســـت‌وپنجه نرم می‌کند. تغییرات در سیاســـت‌های اعتباری از مهم‌ترین این موانع به‌شـــمار می‌رود؛ سیاســـت‌هایی که اغلب به‌صورت مقطعی و بدون ثبات بلندمدت اجرا می‌شوند و باعث می‌شوند شرکت‌های فعال در این حوزه با دشواری در برنامه‌ریزی و پیش‌بینی آینده مواجه شوند.

چنین شرایطی موجب شده است برخی قراردادهای لیزینگ به‌ویژه در بخش خودرو و تجهیزات صنعتی با ریسک بالاتری همراه باشند.

از سوی دیگر، نوسانات نرخ بهره در سال‌های اخیر فشار مضاعفی بر شرکت‌های لیزینگ وارد کرده است.

از آن‌جا که مدل کســـب‌وکار این شرکت‌ها بر پایه جذب منابع مالی و ارائه تســـهیلات به‌مشتریان استوار است، هرگونه تغییر ناگهانی در نرخ‌های سود و بهره می‌تواند حاشیه‌سود آن‌ها را تحت‌تاثیر قرار دهد.

افزایش نرخ بهره معمولا منجر به بالا رفتن هزینه تامین مالی و کاهش جذابیت لیزینگ برای مشتریان می‌شود؛ درحالی که کاهش ناگهانی آن نیز امکان ایجاد عدم توازن در قراردادهای جاری را به‌همراه دارد.

اینفوگرافی
Inphography

افت درآمد لیزینگ «خودروغدیر»

میزان درآمد ۵ ماهه: 99 میلیارد تومان

میزان افت درآمد ۵ ماهه: ٪4

میزان درآمد مردادماه: 15 میلیارد تومان

شرکت لیزینگ خودرو غدیر

لیزینگ «خودروغدیر» در ۵ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۹۹ میلیاردتومان درآمد عملیاتی شده است.

چی شد؟

تهدیدات امروز صنعت خودرو

صنعت‌خودرو و قطعه‌سازی امروز علاوه‌بر این‌که زیر فشار سیاســـت‌گزاری‌های داخلی و محدودیت‌هـــای خارجی قرار گرفته‌اند، هم‌اکنون با تهدید جدی بازگشت تحریم‌ها از مسیر فعال شدن «مکانیسم ماشـــه» نیز مواجه هستند. در چنین شرایطی، نقش سیاســـت‌گزاری هوشمند صنعتی بیش از هر زمان دیگری حیاتی است.

چرا؟

سیاست‌گزاری‌ها باید تغییر کند

به باور برخی کارشناسان برای حفاظت از صنعت‌خودرو و جلوگیری از آسیب زنجیره تامین، سیاست‌گزار ضمن اصلاح برخی سیاست‌های تحمیلی و غیرشفاف، باید اقدامات فوری و هوشمندانه‌ای را در دستور کار قرار دهد. نخستین گام در این زمینه، حذف سیاست قیمت‌گذاری دستوری و مدیریت ارزی هوشمند و هدفمند است.

برای چی؟

دولت نباید در صنعت‌خودرو مداخله قیمتی کند

درواقع دولت که خود کنترل کامل بـــر منابع مواداولیه، قیمت انـــرژی، نیروی کار و ارز دارد، دیگـــر نباید در موقعیت قیمتی مداخله کند؛ آن هم در شرایطی که همه ورودی‌ها در حال افزایش است؛ چراکه این تناقض فاحش، فشار مضاعفی بر زنجیره تولید وارد می‌کند.

دنده یک
First gear

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

رئیس ســـازمان گسترش و نوســـازی صنایع ایران (ایدرو) از اســـقاط بیش از ۱۰۵ هزار خودرو در سال جاری خبر داد و گفت: برای نخستین‌بار فرآیند اسقاط موتورسیکلت‌های فرســـوده نیز به این چرخه اضافه شده است.

حاضرجواب: البته اگر در این چرخه هم روند اسقاط، مثل آمار اسقاط خودروهای فرسوده در مقابل آمار میلیونی فرسوده‌ها باشـــد، این چرخه تا ابد هم که بچرخد، اتفاق خاصی در کاهش مضرات کار کردن وسایل‌نقلیه فرسوده رخ نمی‌دهد.

مدیر تامین و توزیع شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: «در تمام جایگاه‌های ســـوخت فعال در کشور توزیع مکمل‌های سوخت غیرقانونی بوده و در بازدیدهای ماهانه این موضوع زیر ذره‌بین قرار می‌گیرد و برای آن جریمه نقدی سنگینی لحاظ خواهیم کرد.»

حاضرجواب: البته اگر در نهایت، ســـودِ حاصله برای متخلفان سودجو در برخی جایگاه‌های عرضه سوخت، از میزان این جریمه‌ها به مراتب بیشتر نباشد!

چهار حلقه لاســـتیک خـــودرو پراید در بـــازار ۱۰ میلیون تومان قیمت خورده است.

حاضرجواب: یعـــنی به اندازه قیمت خـــودِ پراید در سال‌های نه چندان دور!

چرا ب‌ام‌و وانت نمی‌سازد؟

حاضرجواب: احتمالا از تجربه تولید وانت پراید و وانت پژو ۴۰۵ چشمش ترسیده است!

برای خرید خودرو برقی به چه مواردی دقت کنیم؟

حاضرجواب: ناترازی برق، کمبود جایگاه‌های شارژ و هزینه شارژ خانگی به اندازه‌ای نیاز به دقت دارند که دیگر جا برای دقت به بقیه موارد باقی نمی‌گذارند!

توقیف ۶۸۰۰ خودرو قاچاق سوخت در هرمزگان...

حاضرجواب: پس با این حســـاب دیگر با خودروهای عده‌ای قاچاقچی رو به‌رو نیستیم، بلکه با یک ناوگانِ قاچاق سوخت‌کننده مواجهیم!

پراید جدید سایپا ارزش خرید دارد؟

حاضرجواب: در مورد خرید پراید، تجربه نشان داده است که فرد خریدار در هر زمینه‌ای در این مورد ضرر کند، از نظر اقتصادی در آینده ضرر نمی‌کند!

سایپا در ایستگاه خصوصی‌ســـازی؛ چرا واگذاری به تعویق افتاد؟

حاضرجواب: ما که چند ده سال صبر کردیم، چند ماه دیگر هم صبر می‌کنیم؛ البته به امید این‌که پس از انتشار خبر واگذاری، از این همه صبر و تحمل سرخورده نشویم!

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: واردات خودرو به عنوان نیاز امروز مردم جدی گرفته شود.

حاضرجواب: یعنی تا امـــروز بعضی‌ها فکر می‌کردند واردات خودرو جزو نیازهای شوخی مردم است؟!

بازوی پژوهشی مجلس با تحلیل وضعیت آماری و روند تغییرات شاخص‌های اصلی صنعت‌خودرو در بازه زمانی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳، تحولات این صنعت را به تصویر کشیده است.

حاضرجواب: برای به تصویر کشیدن این همه روایت و اتفاق عجیب و بعضا باورنکردنی، یک سریال ۲۴۰ قسمتی هم کم است که!

کیت زاکو برای لامبورگینی «روئلتو»

شـــرکت تیونینگ زاکو با معرفی کیت بدنه فوق‌العاده برای لامبورگینی روئلتو، این ابرخودرو ایتالیایی را به سطحی جدید از خشونت ظاهری رسانده است. اوایل امسال، تیم زاکو از یک کیت بدنه فوق‌العاده برای لامبورگیـــنی روئلتو رونمایی کرد که این ابرخودرو ایتالیایی را به چیزی شبیه به نسخه **SVJ** تبدیل کرده بود. اما تیونر مذکور به این قانع نشد و حالا از یک کیت بدنه و ایدبادی جدید برای روئلتو رونمایی کرده اســـت که طراحی آن را بسیار وحشی‌تر کرده و باعث می‌شود جدیدترین لامبورگینی **V12** شبیه به بت‌موبیل به‌نظر برسد. این نسخه جدید که **Stage Two** (مرحله دوم) نام‌گذاری شده، بر پایه کیت قبلی بنا شده و در عین حال بسیاری از اجزای اصلی را حفظ کرده است. به‌گفته زاکو، مالکان کیت مرحله اول می‌توانند به‌راحتی و بدون نیاز به‌شروع از صفر، به‌کیت وایدبادی ارتقا دهند. تمام قطعات از فیبرکربن ســـاخته شده‌اند و از قسمت جلو با یک کاپوت جدید، اسپلیتر و تیغه‌های آیرودینامیکی آغاز می‌شوند. سپس گلگیرهای عریض جلو بلافاصله چشم‌ها را به‌خود خیره می‌کنند و همراه با خروجی‌های هـــوای کرکره‌ای و ورودی‌های هوای عظیم برای کمک به آیرودینامیک ارائه می‌شوند. نکته مهم این‌که برای نصب کیت زاکو نیازی به سوراخ‌کاری نیست؛ زیرا این گلگیرها بر خلاف برخی فلاپ‌های ارزان‌قیمت، به‌جای نصب روی گلگیرهای اصلی، جایگزین آن‌ها می‌شوند. علاوه‌بر این، زاکو با شرکت **FiExhaust** همکاری کرده تا یک سیستم اگزوز سفارشی برای روئلتو توسعه دهد.

«پول‌استار ۵» وارد رقابت با پورشه «تایکان» می‌شود

پول‌اســـتار در نمایشـــگاه IAA مونیخ از سدان پرچمدار ۵ رونمایی کرده اســـت. کارشناســـان این خودرو را نسخه نهایی کانسپت Precept می‌دانند که در سال ۲۰۲۰ معرفی شد. بنابر خبر InsideEVs، پول‌استار ۵، در چین تولید خواهد شد. البته قرار نیست در ساخت این محصول هم یکی از پلتفرم‌های گروه جیلی مورد استفاده قرار بگیرد؛ زیرا پول‌استار ۵ براساس پلتفرم کاملا جدید با اجزای آلومینیومی و توسط تیم طراحان پول‌استار در بریتانیا طراحی شـــده اســـت. بنابر اعلام ســـازنده، چندین مهندس سابق لوتوس و مک‌لارن در این تیم فعالیت داشته‌اند. پول‌استار ۵ به عنوان نخستین محصول این برند با ساختار ۸۰۰ ولتی، در هر دو تیپ استاندارد و پرفورمنس به مجموعه باتری ۱۱۲ کیلووات ساعت NMC مجهز شده است. به لطف پشتیبانی از حداکثر جریان ۳۵۰ کیلووات، ذخیره باتری در مدت ۲۲ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد افزایش می‌یابد. برد حرکتی دو تیپ استاندارد و پرفورمنس هم برمبنای استاندارد آمریکایی EPA به ترتیب ۵۳۰ و ۴۸۰ کیلومتر اعلام شده است. هر دو تیپ پول‌استار ۵ به دو موتور برقی مجهز می‌شوند که البته موتور محور جلو، اندازه کوچکتری دارد. تیپ پایه، ۷۴۸ اسب‌بخار قدرت و ۷۵۷ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد.

کانسپت متفاوت «کوپرا» برای گروه «فولکس‌واگن»

طراحی مینیمالیست یا حداقل‌گرا به یکی از موارد محبوب نزد طراحان شرکت‌های خودروسازی تبدیل شده است. اما به نظر می‌رسد که برند زیرمجموعه سئات یعنی کوپرا، قصد دارد در خلاف این جهت حرکت کند. کوپرا تیندایا با طول ۴٫۷۲ متر، بزرگترین دست‌پرورده برند اسپانیایی به‌شمار می‌آید. فرم بدنه این خودرو با انبوهی از خطوط تیز و سطوح شکسته، طرحی را به نمایش می‌گذارد که مشابه آن را در تولیدات چند سال اخیر گروه فولکس‌واگن مشاهده نکرده‌ایم. از ویژگی‌های ظاهری قابل توجه کوپرا تیندایا می‌توان به فرم جلوپنجره، باله ســـقفی و دیفیوزر عقب اشاره کرد. طرح رینگ‌های ۲۳ اینچ با انبوهی از پره‌های موازی برای یک کانسپت جالب اســـت اما در دنیای واقعی، نمی‌تواند کاربردی باشد. در فضای کابین نیز با مجموعه‌ای از خطوط شکسته مواجه هستیم که به صورت ۲+۲ نفره چیدمان شده است. کنسول میانی سرتاسری، کابین را به دو بخش تقسیم می‌کند. فرم صندلی‌ها، کلاستر خمیده ۲۴ اینچ، فرمان یوک-شکل و جزئیات آلومینیومی، از دیگر ویژگی‌های قابل توجه در این فضا به‌شمار می‌آید. در کابین کوپرا تیندایا از نمایشگر مرکزی خبری نیست چراکه بنابر اعلام سازنده، راننده این خودرو باید به مسیر توجه کند.

تحول در «آلپینا» و پیامدهای اقتصادی که برای صنعت خودرو خواهد داشت

بازتعریف سودآوری در دل گروه «بام‌و»

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

با نزدیک شـــدن به ســـال ۲۰۲۶، گروه بام‌و در حال آماده‌سازی تحولی استراتژیک در برند آلپینا است؛ برندی که حالا نه‌تنها نقش یـــک تیونر لوکس را ایفا می‌کند، بلکه به‌عنوان بازوی ســـودآور و کم‌ریسک در ساختار اقتصادی بام‌و شـــناخته می‌شـــود. تغییرات طراحی، به‌روزرسانی قوای محرکه و تمرکز بر تولید محدود، همگی در راســـتای تقویت جایگاه آلپینـــا در بازار خودروهای لوکس و افزایش حاشیه‌سود گروه مادر صورت می‌گیرد.

راهبردی برای کنترل هزینه و افزایش ارزش برند

برخلاف روند تولید انبـــوه در مدل‌های اصلی بام‌و، آلپینا همچنان بر تولید محدود و سفارشی‌سازی تمرکز دارد. این رویکرد نه‌تنها هزینه‌های لجســـتیکی و بازاریابی را کاهش می‌دهـــد، بلکه با حفظ انحصار و خـــاص بودن محصولات، امکان قیمت‌گذاری بالاتر و ســـودآوری بیشـــتر را فراهم می‌کند. در شـــرایطی که بازار جهانی خودرو با نوســـانات تقاضا و فشـــارهای زیســـت‌محیطی مواجه است، چنین مـــدلی می‌تواند به‌عنوان الگویی بـــرای برندهای دیگر نیز مطرح شود. آلپینا در مدل‌های ۲۰۲۶ خود از پیشرانه‌های به‌روزشده‌ای بهره خواهد برد که ضمن حفظ عملکرد بالا، با اســـتانداردهای آلایندگی ســـخت‌گیرانه اروپا و آمریکا هم‌خوانی دارند. اســـتفاده از پلت‌فرم‌های مشترک با بام‌و باعث کاهش هزینه‌های تحقیق و توســـعه شده و به‌گروه بام‌و امکان می‌دهد تا بدون سرمایه‌گذاری سنگین، سبد محصولات خود را متنوع‌تر کند.

این هم‌افزایی فنی، در بلندمدت به‌افزایش بهره‌وری و کاهش ریسک‌های مالی منجر خواهد شد. در مدل‌های جدید آلپینا، زبان طراحی خاص‌تری نسبت به‌نسخه‌های استاندارد بام‌و به‌کار گرفته شده است. این تمایز نه‌تنها به جذب مشتریان خاص‌پسند کمک می‌کند، بلکه ارزش برند آلپینا را در بازار جهانی افزایش می‌دهد. در شـــرایطی که رقابت در بخش خودروهای لوکس روزبه‌روز شدیدتر می‌شود، داشتن یک برند با هویت مســـتقل و طراحی متمایز، یک مزیت رقابتی مهم برای بام‌و محسوب می‌شود.

پایداری در سودآوری به واسطه تنوع لوکس

بازار خودروهای پریمیوم و ســـوپرلوکس به‌رغم رکودهای مقطعی و بحران‌های اقتصادی، اکثر اوقات پایداری بیشتری در سودآوری دارند و حاشیه‌ســـود بالاتری را برای شرکت مادر خلق می‌کنند. آلپینا به‌عنوان بازوی لوکس، قادر است درآمد دلاری ثابت و پایدارتری در بلندمدت نسبت به حجم انبوه‌تر سری‌های ارزان تولید ایجاد کند. خودروهای آلپینا معمولا نه فقط در زمان خرید نســـخه نو، بلکه در بازارهای دســـت‌دوم، ارزش نگهداری بالاتری دارنـــد. این واقعیت به‌شـــرکت امکان ارائه بسته‌های مالی را می‌دهد و بازخورد مثبتی در بازخرید محصولات ایجاد می‌کند. تجدید ساختار آلپینا و تثبیت جایگاه آن در سبد محصولات بام‌و، موجب افزایش جذابیت گروه در نگاه سرمایه‌گذاران و بازارهای مالی می‌شود. بازارهای سهام به‌صورت سنتی، نسبت به‌پروژه‌های انحصاری، تولید محدود و هم‌افزایی برند-محصول واکنش مثبت نشان داده‌اند؛ زیرا این پروژه‌ها دارای ریسک کمتر و سودآوری بالاتر هستند. در کوتاه‌مدت، این بازآفرینی باعث افزایش اعتماد عمومی به‌افق رشـــد و انعطاف‌پذیری گروه بام‌و می‌شـــود. جدیدترین تحلیل‌های بازار خودرو اروپا و آمریکا نشـــان می‌دهد تقاضا برای مدل‌های سفارشی و تولید محدود به‌رغم رکود کلی صنعت‌خودرو با ثبات و حتی صعودی اعلام می‌شود.

به‌گزارش معتبرترین خبرگزاری‌هـــای تخصصی، میزان ســـفارش آلپینا XB7 و B8 Gran Coupe برای سال مدل ۲۰۲۵ در بسیاری از بازارهای هـــدف فراتر از برنامه تولید ثبت شده و اولویت‌های تحویل به‌خریداران وفادار از پیش مشخص شده است. برآورد می‌شود تیراژ محصولات آلپینا حداقل برای ســـه سال اول استراتژی نوین، سالانه بین ۳ تا ۸ درصد رشد کند. بازار هدف شاخص آمریکا با XB7، چین و خاورمیانه با مدل‌های ســـفارشی راننده‌محور، بیشترین سهم فروش را خواهند داشـــت. در این سناریو، سودآوری مستقیم هر دستگاه آلپینا تا دو برابر سری‌های پایه و ۴۰ تا ۵۰ درصد بالاتر از مدل‌های M-BMW تخمین زده می‌شود؛ داده‌هایی که با رشـــد ارزش بازار سهام بام‌و نیز هماهنگ گزارش شده است.

آلپینا به‌عنوان ابزار تثبیت جایگاه بام‌و

با توجه به محدودیت‌های قانونی و رقابت شدید در بازارهای اروپا، آمریکا و آسیا، برند آلپینا می‌تواند نقش مکملی برای بام‌و ایفا کند. این برند با تمرکز بر مشتریان خاص، امکان نفوذ در بخش‌هایی از بازار را فراهم می‌کند که شـــاید برای مدل‌های اصلی بام‌و دست‌یافتنی نباشند. چنین راهبردی، به‌تثبیت سهم بازار گروه بام‌و در بخش خودروهای لوکس کمک کرده و در عین حال، ریســـک‌های ناشی از نوسانات بـــازار را کاهش می‌دهد. بازآفرینی آلپینا در ســـال ۲۰۲۶ را بایـــد گام خردمندانه‌ای در پاســـخ به‌چالش‌های پویای صنعت‌خودرو (از آلایندگی و الکتریکی‌سازی تا انتظارات فزاینده مشتریان خاص) دانست.

هم‌افـــزایی در زنجیره‌تامین، تضمیـــن کیفیت و انحصار، منابع درآمد پایدار و تثبیت جایگاه جهانی بام‌و به‌عنوان رهبر فناوری در بازارهای خاص، همه از دستاوردهای این استراتژی به‌شمار می‌روند. آلپینا پس از این نه تنها مهم‌ترین ابزار بام‌و برای پاســـخ به‌نیاز خاص‌ترین مشتریان، بلکه الگویی برای تیونرهای دیگـــر خواهد بود که چگونه از یک برند جانبی به‌قلب گروه مادر مهاجرت کنند و ارزش‌آفرینی چندوجهی داشـــته باشـــند. صنعت‌خودرو جهـــان نیز با گذار تدریجی آلپینا از درون‌ســـوز به‌برقی و حفظ اصالت آلمانی-لوکس، شاهد مانور هوشمندانه‌ای در چالش‌های تعادل سنت و نوآوری خواهد بود. درنهایت، آلپینا ۲۰۲۶، نماد تلفیق شور مهندسی و مدیریت استراتژیک در خدمت سودآوری پایدار، رشد برند و زنده نگهداشتن رویای (لذت رانندگی صرف) برای نسل آینده خواهد بود. تنها آینده است که نشان خواهد داد این بازآفرینی تا چه اندازه در برابر توفان رقابت جهانی و رگبار تغییرات فناوری و زیســـت‌محیطی مقاوم خواهد بود؛ اما بی‌تردید مسیری شجاعانه و الهام‌بخش فراروی صنعت‌خودرو ترسیم شده است.

به‌روزرسانی «لکسوس IS» به تاخیر افتاد

پس از رونمایی نسل جدید لکســـوس ES، مخاطبان انتظار داشتند که نسل جدید IS هم معرفی شود چراکه این خودرو از سال ۲۰۱۳ تاکنون در بازار حضور دارد. اما با انتشار تصاویر خودرویی که لکسوس از آن به عنوان IS جدید یاد می‌کند، می‌توان دریافت که با ســـومین تغییر چهره از این ســـدان ژاپنی مواجه هستیم. لکسوس IS مدل ۲۰۲۶ از اوایل سال آینده میلادی در برخی کشورهای جهان به فروش می‌رسد. تغییر جزئی در طراحی سپرها، طول بدنه را ۱۰ میلی‌متر افزایش داده درحالی‌که سایر ابعاد، بدون تغییر باقیمانده است. علاوه بر ۷ رنگ قبلی، حالا می‌توان خاکســـتری Neutrino را هم انتخاب کرد. علاوه‌براین باید به طرح جدید رینگ‌های ۱۹ اینچ، کالیپرهای قرمز با نشـــان لکسوس و فرم متفاوت باله عقب، اشاره کرد. علاوه بر تغییرات جزئی در بدنه و کابین، لکسوس از تغییرات فنی در IS غافل نمانده و این خودرو را با فرمان برقی جدید و تعلیق تطبیق‌پذیر، همراه کرده است. به نظر می‌رسد که لکسوس با معرفی نسخه اولتیمیت ادیشن در ایالات‌متحده و کلایمکس ادیشـــن در ژاپن، به زندگی IS500 خاتمه داد. این خودرو با پیشرانه ۵ لیتری V8 تنفس طبیعی، ۴۷۲ اســـب‌بخار قدرت و ۵۳۵ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار داشت. اما لکسوس IS مدل ۲۰۲۶ از این به بعد فقط در دو تیپ IS 350 یا IS 300h عرضه خواهد شد. لکسوس IS 350 در دو نسخه محرک-عقب و چهار چرخ محرک و تیپ هیبرید IS 300h فقط با چیدمان فنی محرک-عقب، قابل‌سفارش است. مشتریان آمریکایی نیز فقط به IS 350 دسترسی خواهند داشت.

خبر
News

تغییرات عمیق نسل ششم «رنو کلیو»

رنو از معرفی نســـل اول کلیو در سال ۱۹۹۰ تاکنون، ۱۷ میلیون دستگاه از این خودروی جمع و جور را به فروش رسانده است. با این فروش خیره‌کننده، رنو کلیو بـــه محبوب‌تریـــن خودروی فرانســـوی کل تاریخ تبدیل می‌شـــود، چراکه حتی سیتروئن 2CV در طول ۴۲ ســـال عرضه، توانســـت به یک ســـوم این میزان فروش دســـت یابد. با وجود گذشت شش سال از عمر نسل پنجم رنو کلیو، استقبال از این مدل هم ادامـــه دارد به نحوی که هاچ‌بک فرانسوی توانســـت عنوان پرفروش‌ترین خودروی سال ۲۰۲۵ اروپا را نیز به دست بیاورد. اما به علت رقابت سنگین در کلاس B، رنو هم تصمیم گرفت که در نمایشگاه خودرو مونیخ ۲۰۲۵ از نســـل ششم کلیو رونمایی کند. رنو قصد دارد پس از معرفی

ســـه مدل جمع و جور ۴، ۵ و کلیو، نسل جدید توئینگو را هـــم به عنوان یک برقی جمع‌وجور در سال آینده میلادی رونمایی کند. طراحی ظاهری نسل جدید رنو کلیو را می‌توان یک تحول همه جانبه دانست. فرم تیزگوشه چراغ‌های جلو، اجزای لوزی‌شکل جلوپنجره در هماهنگی با نشان رنو، فرم خمیده بخش انتهایی ســـقف، باله سقفی به رنگ مشـــکی و فرم خلاقانه چراغ‌های عقب، از مهمتریـــن ویژگی‌های ظاهری نسل ششم رنو کلیو به‌شمار می‌آید. البته عناصر سنتی طراحی این خودرو همچون دستگیره مخفی درهای عقب روی ستون C و الگوی C-شکل چراغ دیلایت LED در نسل جدید هم حضور دارد. نمونه حاضر در تصاویر از تیپ پرچمدار اسپریت آلپاین انتخاب شـــده و به رینگ‌های ۱۸ اینچ با طرح متفاوت، مجهز است. همان‌طور که از تصاویر می‌توان حدس زد، نسل ششم رنو کلیو با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری ۴,۱۱۶، ۱,۷۶۸، ۱,۴۵۱ و ۲,۵۹۱ متر، از نسل قبلی خود بزرگتر است. البته ارتفاع خـــودرو، تغییر خاصی نشـــان نمی‌دهد. در نســـل جدید رنو کلیو از پیشرانه دیزل خبـــری نیســـت. در عوض، مشـــتریان می‌توانند تیپ E-Tech مجهز به ســـامانه هیبرید را سفارش بدهند که پیشرانه ۱,۸ لیتر ۴ سیلندر تنفس طبیعی به همراه دو موتور برقی را به همراه دارد.

ملاقات با منصوری و ناتوس «SE»

منصوری که به طراحی‌های جسورانه و گاهی بحث‌برانگیز شهرت دارد، بار دیگر دنیای خودرو را شگفت‌زده کرده است. این شرکت در جریان نمایشگاه قایق‌های تفریحی موناکو ۲۰۲۵، از جدیدترین شاهکار خود با نام وناتوس SE رونمایی کرد؛ نسخه‌ای کاملا متحول‌شده از لامبورگینی اوروس SE پلاگین-هیبریدی که قدرت و طراحی را به‌سطحی جدید رسانده است. این هیولای جدید که بر پایه مدل ۲۰۲۶ اوروس SE ساخته شده، به‌لطف مهندسی دقیق منصوری، جهشی خیره‌کننده در عملکرد داشته است. پیشرانه هیبریدی این خودرو اکنون ۱۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که افزایشی چشمگیر نسبت به ۸۰۰ اسب‌بخار و ۹۵۰ نیوتون‌متر در نسخه استاندارد است. این قدرت عظیم به‌وناتوس SE اجازه می‌دهد تنها در ۲.۸ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و به‌حداکثر سرعت باورنکردنی ۳۳۲ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند؛ اما داستان منصوری فقط به‌اعداد و ارقام خلاصه نمی‌شود. ظاهر وناتوس SE فریاد می‌زند که با خودرویی معمولی طرف نیستیم. کیت بدنه و ایدبادی از فیبر کربن، ورودی‌های هوای اضافی برای خنک‌کاری بهتر و دی‌لایت‌های جدید که از شکل Y معروف لامبورگینی الهام گرفته‌اند، چهره‌ای تهاجمی به این شاسی‌بلند بخشیده‌اند.

محصول
Product

معرفی «لکسوس LS» مدل ۲۰۲۶

لکسوس از مدل ۲۰۲۶ سدان پرچم‌دار LS برای بازار ژاپن رونمایی کرد. این به‌روزرسانی مجموعه‌ای از تغییرات جزئی اما کاربردی را به همراه دارد تا این سدان کهنه‌کار را در برابر رقبای مدرن خود سرپا نگه دارد. مهم‌ترین تغییرات شامل استاندارد شدن گرم‌کن صندلی‌های جلو و عقب در تمام تیپ‌ها و افزودن کالیپرهای ترمز قرمز رنگ به‌عنوان یک آپشن جدید برای تیپ اسپرت F Sport است. این نسل از لکسوس LS که از سال ۲۰۱۷ در بازار حضور دارد، از نظر طراحی ظاهری و فنی تقریبا دست‌نخورده باقی مانده است. در زیر کاپوت، لکسوس همچنان به پیشرانه‌های امتحان‌پس‌داده خود وفادار است. مدل LS500 از یک موتور ۳.۵ لیتری V6 توئین توربو با قدرت ۴۱۵ اسب‌بخار بهره می‌برد در حالی که مدل هیبریدی LS500h با ترکیب یک موتور ۳.۵ لیتری V6 و دو موتور الکتریکی، مجموعا ۳۵۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. هر دو مدل با سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل عقب یا چهارچرخ محرک قابل سفارش هستند. این به‌روزرسانی‌ها با افزایش قیمت جزئی همراه بوده است.

برقی
EV

سریع‌ترین اَبَرخودرو روباز برقی جهان

شرکت ژاپنی آسپارک سرانجام از نسخه روباز یا رودستر ابرخودروی برقی خود با نام اُوول رونمایی کرد. این خودرو که یکی از سریع‌ترین و گران‌ترین خودروهای برقی جهان است، حالا به رانندگان این فرصت را می‌دهد که غرش سکوت و شتاب سرسام‌آور را با تمام وجود و زیر آسمان آبی تجربه کنند. مدل کوپه آسپارک اُوول با قدرت ۱۹۵۳ اسب‌بخار و گشتاور ۱۹۲۰ نیوتون‌متر، شتابی باورنکردنی دارد و تنها در ۱.۷۲ ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد و می‌تواند به حداکثر سرعت ۴۱۲ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. این سومین محصول شرکت آسپارک پس از مدل‌های کوپه اُوول و SP600 است و قرار است تنها به تعداد محدود ۲۰ دستگاه از آن تولید شود. توسعه فنی و تولید این هیولای روباز بر عهده شرکت ایتالیایی اتومبیلی تورینو بوده است. هدف اصلی آسپارک از تولید این نسخه، ارائه هیجان منحصربه‌فرد یک خودرو روباز و حس بی‌نظیر یگانگی با جاده به خریداران است. آسپارک اُوول رودستر برای اولین بار در نمایشگاه خودروی پرستیژ لیون ۲۰۲۵ به نمایش عمومی درمی‌آید.

سوئدی
Swedish

معرفی ولوو «EX90» مدل ۲۰۲۶

ولوو شاسی‌بلند پرچم‌دار و تمام برقی EX90 را برای مدل سال ۲۰۲۶ به معماری ۸۰۰ ولتی مجهز کرده است. این به‌روزرسانی بزرگ که کمتر از ۱۸ ماه پس از عرضه اولیه این خودرو اتفاق می‌افتد، قواعد بازی را در زمینه سرعت شارژ تغییر می‌دهد و به رانندگان اجازه می‌دهد تا ۲۵۰ کیلومتر مسافت را تنها در ۱۰ دقیقه به ظرفیت باتری خود اضافه کنند. این تصمیم استراتژیک، پاسخی مستقیم به روند پرشتاب بازار و رقابت فزاینده، به‌ویژه از سوی خودروسازان چینی است. اما این تحول تنها به باتری و سرعت شارژ خلاصه نمی‌شود و مغز متفکر این شاسی‌بلند سوئدی نیز یک ارتقای اساسی را تجربه کرده است. مدل ۲۰۲۶ از یک کامپیوتر مرکزی دو هسته‌ای جدید مبتنی بر انویدیا درایو AGX Orin بهره می‌برد که قادر است ۵۰۰ تریلیون عملیات در ثانیه را پردازش کند. این قدرت پردازشی خارق‌العاده، بستر را برای قابلیت‌های ایمنی پیشرفته و متصل مثل هشدارهای هوشمند برای جاده‌های لغزنده، خطرات پیش رو و تصادفات و همچنین یکپارچه‌سازی تماس اضطراری خودکار با سیستم دستیار توقف اضطراری فراهم می‌کند.

ژاپنی
Japanese

تراکتور هیدروژنی در راه بازار

شرکت چندملیتی ژاپنی کوبوتا با معرفی اولین تراکتور هیدروژنی خودران جهان، گامی بزرگ به‌سوی آینده کشاورزی برداشت. این ماشین پیشگام که ترکیبی از هوش‌مصنوعی و انرژی پاک است، در نمایشگاه جهانی اکسپو ۲۰۲۵ در اوزاکای ژاپن به نمایش درآمد تا پاسخی برای دو چالش بزرگ جهانی یعنی کمبود نیروی کار و ضرورت کاهش آلاینده‌های کربنی باشد. این تراکتور با هدف حل مشکلاتی نظیر کمبود کارگر و میانگین سنی بالای کشاورزان در ژاپن طراحی شده است. این تراکتور ۱۰۰ اسب‌بخاری، نیروی خود را از یک مجموعه پیل سوختی هیدروژنی

تامین می‌کند و درنتیجه، بدون هیچ‌گونه آلایندگی دی‌اکسید کربن کار می‌کند و تنها محصول جانبی آن آب است. این ویژگی، آن را به یک گزینه ایده‌آل برای کشاورزی پایدار تبدیل می‌کند. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های این تراکتور، استقامت آن است. با یک‌بار سوخت‌گیری، این ماشین می‌تواند نزدیک به نیمی از یک روز کاری بدون وقفه فعالیت کند که برای ساعات طولانی کار در مزارع، یک مزیت حیاتی به‌شمار می‌رود. این تراکتور که ۴.۴ متر طول و ۲.۲ متر عرض دارد، فاقد صندلی راننده است و می‌توان آن را از راه‌دور و از هر مکانی که تحت پوشش شبکه باشد، کنترل و نظارت کرد. کوبوتا در طراحی این محصول، ایمنی را در اولویت قرار داده است. این تراکتور به دوربین‌های مجهز به هوش مصنوعی مجهز است که قادرند انسان‌ها یا موانع را در مسیر تشخیص دهند و به‌طور خودکار متوقف شوند. ایساموکازاما، یکی از توسعه‌دهندگان اصلی این پروژه در کوبوتا معتقد است که مدل هیدروژنی در مقایسه با تراکتورهای برقی، توان خروجی بالاتر و زمان کارکرد طولانی‌تری را فراهم می‌کند.

تحریم‌های بین‌المللی چه تاثیری بر خودروسازی کشور دارد؟

پرواز ۱۰۴ میلیون تومانی پژو ۲۰۷ اتومات

احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

فعال شدن «مکانیسم ماشه» دوباره سایه تحریم‌ها را بر اقتصاد کشور سنگین کرده است. صنعت و بازار خودرو کشور نیز از اثرات تحریم‌های اقتصادی مستثنی نیستند. البته برخی نیز اعتقاد دارند خودروسازی کشور در دوره قبلی تحریم‌ها به نوعی واکسینه شده و حالا این موضوع تاثیر زیادی روی صنعت خودرو کشور نخواهد گذاشت. اما ماجرا آن‌قدر هم ساده نیست. درواقع صنعت خودرو ایران در جریان دو تحریم اولیه و ثانویه وضعیت نسبتا با ثباتی داشت؛ به‌طوری که در سال ۱۳۹۶، درست پیش از آغاز تحریم‌های سخت‌گیرانه، تولید خودرو به بیش از یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه رسید؛ سطحی که می‌توان آن را نقطه اوج پسابرجام دانست. اما با آغاز تحریم‌های شدید پس از خروج آمریکا از برجام در سال ۱۳۹۷، این صنعت با ضربه‌ای بی‌سابقه مواجه شد. تولید خودرو به سرعت سقوط کرد و تنها ظرف یک سال به‌حدود ۸۰۰ هزار دستگاه کاهش یافت. همین‌طور واردات به کلی متوقف شد، اسقاط خودروهای فرسوده به‌صفر رسید و خیابان‌ها جولانگاه محصولات کم‌کیفیت نو و یا خودروهای قدیمی فرسوده شد. اگر قرار باشد دور جدیدی از تحریم‌ها آغاز شود که احتمال آن نیز بسیار بالاست، در بستر و شرایطی این اتفاق خواهد افتاد که نه تنها وضعیت خودروسازی به‌خوبی سال‌های پیش از شروع تحریم‌های ثانویه نیست، بلکه این صنعت با بحران‌های ریز و درشتی دست‌وپنجه نرم می‌کند. البته شرایط فعلی را که صنعت خودرو با آن مواجه است، نمی‌توان حاصل تحریم‌های بین‌المللی دانست. تحریم‌ها به‌عنوان شوک خارجی، ظرفیت سیستم را تا حد قابل توجهی کاهش دادند؛ اما ضعف‌های داخلی این شوک را تبدیل به‌چالشی ساختاری کردند و کار تا جایی پیش رفت که صنعت و بازار خودرو کشور عملا دیگر توانایی ضربه جدیدی را ندارد.

اما در پاسخ به‌کسانی که ادعا می‌کنند تحریم‌های بین‌المللی دیگر نمی‌تواند تاثیر زیادی روی حوزه خودرویی ایران داشته باشد و بر قطع ارتباطات خارجی طی سال‌های بعد از تحریم‌های ثانویه تاکید دارند، باید گفت در این زمینه چند نکته مغفول مانده است. نخست‌این‌که از قضا خارجی‌ها همچنان در بازار خودرو ایران حضور دارند؛ مگر این‌که اساسا چینی‌ها را خارجی محسوب نکنیم یا تصور کنیم که تحریم‌ها نمی‌تواند موجب شود آن‌ها ایران را ترک کنند.

فعال‌سازی دوباره تحریم‌های سازمان ملل به‌معنای قطع گسترده‌تر روابط بانکی، محدودیت در تبادلات مالی و افزایش فشارهای سیاسی و اقتصادی بر کشور است. در چنین شرایطی، حتی شرکت‌هایی مانند خودروسازان چینی نیز که در حال حاضر به‌طور محدود در بازار ایران فعالیت دارند، ممکن است ترجیح دهند از ادامه همکاری چشم بپوشند. کما این‌که در دوره قبلی تحریم‌ها نیز شاهد این امر بودیم. اگر شرکای چینی بار دیگر تصمیم به ترک بازار خودرو ایران بگیرند، پیامدهای آن به‌سرعت و به شکل ملموسی بر ساختار بازار خودرو کشور تاثیر خواهد گذاشت. بازار خودرو ایران را می‌توان به صورت یک هرم تقاضا تصور کرد که در پایین‌ترین بخش آن خودروهای ساخت داخل قرار دارند، میانه هرم به‌خودروهای مونتاژی چینی اختصاص دارد و در راس هرم، خودروهای وارداتی با قیمت‌های بالاتر و تقاضای کمتر جای گرفته‌اند.

این تقسیم‌بندی نشان می‌دهد که هر گروه از خودروها مشتریان و سهم بازار مشخصی دارند. خروج شرکت‌های چینی به‌معنای حذف یا کاهش شدید عرضه خودروهای مونتاژی است که در میانه هرم قرار دارند. این خودروها به‌دلیل قیمت نسبتا مناسب‌تر نسبت به‌خودروهای وارداتی، بخش قابل توجهی از تقاضای بازار را تشکیل می‌دهند و معمولا مشتریانی با سطح درآمد متوسط رو به‌بالا به سمت آن‌ها گرایش دارند. کمبود این خودروها به‌سرعت باعث کاهش تنوع و حجم عرضه در بازار شده و عملا بخش میانی هرم تقاضا را بلاتکلیف می‌کند.

علاوه‌براین فعال‌سازی مکانیسم ماشه، می‌تواند اقتصاد کلان کشور را تحت‌تاثیر قرار دهد. صنعت و بازار خودرو کشور نیز ثابت کرده که همیشه تبعیت بالایی از شاخص‌های اقتصاد کلان داشته و دارد که البته این موضوع نیز کاملا طبیعی است. درنهایت افزایش تورم و کاهش دسترسی به مواداولیه به‌شدت کار را سخت خواهد کرد.

افزایش قیمت در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۳ تا ۱۰۴ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۵۵ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۹۷ میلیون تومان افزایش ۹۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۹۶ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقایافته (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۹۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۸۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان و شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۵۲ میلیون تومان افزایش ۹۳۸ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۶۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش جتا VS5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، نیسان آلتیما (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.

آلمانی
German

تیونینگ کارخانه‌ای بام‌و «M5»

برای اولین بار در تاریخ، بام‌و با یک حرکت هوشمندانه، قطعات M پرفورمنس را به‌عنوان یک آپشن کارخانه‌ای برای نسل جدید M5 سدان تورینگ ارائه می‌کند. این به معنای پایان دورانی است که خریداران خودروهای اجاره‌ای برای افزودن قطعات تقویتی و ظاهری به خودروی خود با چالش‌های حقوقی و قراردادی مواجه بودند. این پکیج جدید که در آلمان با نام M پرفورمنس پکیج عرضه می‌شود، به مشتریان اجازه می‌دهد تا قطعات آیرودینامیکی و ظاهری موردنظر خود را از همان ابتدا در قرارداد خرید یا اجاره خودرو لحاظ کنند و دیگر نگران بازگرداندن خودرو

به حالت استاندارد در پایان قرارداد نباشند. این پکیج برای بام‌و M5 سدان شامل یک اسپلیتر سپر جلو، رکاب‌های جانبی و یک دیفیوزر دوتکه از جنس فیبر کربن برای سپر عقب است. البته برای انتخاب این پکیج، خریداران باید پکیج بیرونی کربن M را نیز سفارش دهند که شامل سقف کربنی، قاب آینه‌های کربنی و یک اسپویلر بزرگ‌تر روی صندوق عقب است. ترکیب این دو، ظاهری به‌مراتب تهاجمی‌تر و جذاب‌تر را مستقیما از خط تولید به ارمغان می‌آورد. در M5 تورینگ، علاوه بر تمام قطعات کربنی مذکور، باله‌های جانبی متمایزی در دو طرف شیشه عقب نصب می‌شود که شخصیت اسپرت این استیشن قدرتمند را بیش از پیش برجسته می‌کند. هزینه این آپشن جدید بسته به مدل متفاوت است. برای M5 سدان، پکیج M پرفورمنس ۷ هزار و ۷۰۰ یورو قیمت دارد که با احتساب هزینه اجباری ۳ هزار و ۲۰۰ یورویی پکیج کربن، مجموعا ۱۰ هزار و ۹۰۰ یورو به قیمت نهایی اضافه می‌کند. این رقم برای مدل تورینگ به دلیل قطعات اضافی، ۹ هزار یورو (به‌علاوه هزینه پکیج کربن) است.

اسپرت‌بایک دوسیلندر قدرتمند «دوکاتی»!

دوکاتی را فراری دنیای موتورسیکلت قلمداد می‌کنند. این کمپانی صاحب‌نام ایتالیایی، در سال ۲۰۱۵ میلادی تا اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی اسپرت‌بایک خود با نام پانیگال ۱۲۹۹ به تولید رساند. این اسپرت‌بایک از نظر طراحی بسیار هیجان‌انگیز و جسور است که احجام بسیار خاص روی بدنه، در کنار چراغ‌های ذوزنقه‌ای شکل در جلو و چراغ مثلث شکل LED در عقب، سبب شده تا استایل بسیار هیجان‌انگیز برای این اسپرت‌بایک فراهم شود. اما آن‌چه که پانیگال ۱۲۹۹ را متمایز می‌سازد؛ طراحی بدنه آن نیست. بلکه قلب تپنده این اسپرت‌بایک چموش ایتالیایی است.

چراکه یک موتور وی-توین(دوسیلندر به شکل وی) ۹۰ درجه‌ای به حجم ۱۲۸۵سی‌سی، نیروی محرکه لازم برای پانیگال ۱۲۹۹ را تامین می‌کند. با در نظر گرفتن سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، قطر سیلندر ۱۱۶ میلی‌متری، کورس پیستون ۶۰،۸ میلی‌متری، کاهش فضای احتراق و رسیدن به نسبت تراکم ۱۲،۶ به یک و استفاده از سیستم سوخت‌رسانی مزین به دو انژکتوری سبب شده تا حداکثر توان ۲۰۵ اسب‌بخار را در ۱۰ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۸۷۵۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد.

با ۴ موتورسیکلت ۲۵۰سی‌سی قدرتمند آشنا شوید

رقابت بزرگان موتورسیکلت ساز؛ از کاوازاکی تا کی‌تی‌ام!

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

موتورسیکلت‌های ۲۵۰سی‌سی از محبوبیت بسیار بالایی در میان طرفداران هیجان و سرعت برخوردارند. در این کلاس از حجم موتور، سگمنت‌های متعددی از جمله اسپرت‌بایک، نیکدبایک، استاندارد، کروزر و تورینگ در بازارهای جهانی حضور دارند.

در سال جاری ۱۰ موتورسیکلت از میان قوی‌ترین موتورهای ۲۵۰سی‌سی جهان توسط مجله موتورسیکلت معرفی شده است که در ادامه ۴ گزینه از این موتورسیکلت‌ها، که در بازار کشورمان نیز حضور دارند را بررسی می‌کنیم.

هوندا «CBR250RR»

شرکت هوندا هدف از طراحی و تولید CBR250RR را ارائه مدل اقتصادی‌تر از پرچمدار اسپرت‌بایک خود یعنی CBR1000RR فایربلد، بیان کرده است. CBR250RR در جولای سال ۲۰۱۶ میلادی در جاکارتا، پایتخت اندونزی معرفی شد. جالب است بدانید که هوندا برای اولین بار است که محصولی با نام CBR و با پسوند RR (برای اشاره به موتور ۲ سیلندر) به تولید رسانده است. این موتورسیکلت از نظر طراحی کاملا منطبق بر زبان جدید طراحی هوندا است. فلاپ‌های تیز و چراغ‌هایی مشابه حرف A (که گویی با شمشیر بران یک سامورایی شکل گرفته)، چهره بسیار تهاجمی و جسورانه‌ای برای این موتورسیکلت ایجاد کرده است. در نمای عقب این اسپرت‌بایک ۲ سیلندر ۲۵۰سی‌سی، شاهد طراحی یک چراغ لوزی شکل با گرافیک LED هستیم که بسیار زیبا و جذاب است. ناگفته نماند که هدف از طراحی و تولید هوندا CBR250RR ارائه یک اسپرت‌بایک دوسیلندر های-پرفورمنسی در کلاس ۲۵۰سی‌سی بوده است. در پس چهره جسورانه این اسپرت‌بایک ۲۵۰سی‌سی پرتوان هوندا، یک موتور ۲ سیلندر موازی (پارالل-توین) به حجم ۲۴۹،۷ سی‌سی وجود دارد. این پیشرانه به لطف طراحی ۴ سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۸ سوپاپ)، مکانیزم دو میل سوپاپ رو DOHC به همراه سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها به سبک هوندا، سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری (به ازای هر دو دریچه گاز دو انژکتور تعبیه شده است)، کاهش فضای اتاق احتراق، دست‌یابی به نسبت تراکم ۱۲،۵ به یک، قطر سیلندر ۶۲ میلی‌متری و کورس پیستون ۴۱،۴ میلی‌متری، توان و گشتاور بالایی را فراهم می‌کند. با وجود این ویژگی‌های فنی و بهره گرفتن از بنزین دارای اکتان ۹۱، این موتور می‌تواند حداکثر ۴۲ اسب‌بخار قدرت را در ۱۳ هزار آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر ۲۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۱ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. بر این اساس هوندا CBR250RR در لیست قوی‌ترین موتورسیکلت‌های ۲۵۰سی‌سی جهان جا می‌گیرد. ناگفته نماند که تکنولوژی استفاده شده در CBR250RR منحصر به فرد است. از طرفی طبق گفته هوندا در این اسپرت‌بایک ۲۵۰سی‌سی های-پرفورمنسی از تکنولوژی دریچه گاز سوپر بایک RC213V موتوجی‌پی، استفاده شده است. برای سیستم انتقال قدرت از یک گیربکس ۶ سرعته دستی با ضریب ثابت دنده‌ها و کلاچ‌های چند صفحه‌ای مجهز به اسلیپر کلاچ (مکانیزم تسریع تعویض دنده‌ها) استفاده شده است. همچنین زنجیر X تایپ نسل جدید از جنس فولاد سبک وزن، قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می‌کند. هوندا CBR250RR مدل ۲۰۲۵ قیمتی برابر ۱۱ هزار و ۷۰۰ دلار دارد.

نینجا «ZX-25R»

بی‌شک وقتی صحبت از بهترین یا قوی‌ترین موتورسیکلت‌های جهان به میان می‌آید؛ محال است که نام کمپانی‌های مطرح ژاپنی در میان اسامی مطرح شده، وجود نداشته باشد. کاوازاکی یکی از بهترین سازندگان موتورسیکلت در جهان به‌شمار می‌رود که سریع‌ترین و قوی‌ترین اسپرت‌بایک جهان را در میان محصولات های-پرفورمنسی خود جا داده است. در سال ۲۰۲۵ میلادی نینجا ZX-25R در صدر جدول قوی‌ترین ۲۵۰سی‌سی‌های جهان قرار دارد. ابتکار بسیار خلاقانه کاوازاکی درباره پیشرانه این اسپرت‌بایک سبب شده که این موتور با حجم ۲۵۰سی‌سی، در قالب یک موتور ۴ سیلندر طراحی و تولید شود. نینجا ZX-25R در سال ۲۰۲۰ میلادی روی خط تولید کاوازاکی قرار گرفت. این موتورسیکلت در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی از نظر طراحی بدنه دستخوش تغییرات این کمپانی صاحب‌نام قرار گرفت تا از نظر طراحی به یک گزینه بسیار خاص و اسپرت تبدیل شود. به‌روزرسانی‌ها در بخش طراحی چراغ‌های جلو، گرافیک چراغ عقب و فلاپ‌های روی بدنه انجام شد. همچنین ناگفته نماند که این موتورسیکلت تغییراتی را در بخش قوای محرکه نیز تجربه کرده تا همچنان عنوان قوی‌ترین ۲۵۰سی‌سی جهان را به خود اختصاص دهد. کاوازاکی برای نینجا ZX-25R یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ به حجم ۲۵۰سی‌سی تدارک دیده است. یک بلوک (بدنه) سیلندر تمام آلومینیومی با سرسیلندر آلومینیومی برای ۴ سیلندر طراحی و ساخته شده است. به لطف ویژگی‌های فنی مانند: قطر سیلندر ۵۰ میلی‌متری، کورس پیستون ۳۱،۸ میلی‌متری، بهینه‌سازی اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به عدد ایده‌آل ۱۱،۵ به یک، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، سیستم پاشش سوخت انژکتوری به ازای هر سیلندر دو انژکتور و سیستم مدیریت هوشمند جرقه‌زنی، این پیشرانه می‌تواند حداکثر ۴۳،۵۸ اسب‌بخار توان را در ۱۵ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر ۲۲ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۲ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. نکته بسیار مهم این است که این قدرت و گشتاور با استفاده از بنزین دارای اکتان ۸۹ تولید می‌شود. در صورت استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۱ و نصب فیلتر هوای اسپرت اختصاصی و به منظور افزایش دبی ورودی هوا به سیلندر، مجموع قدرت تولیدی آن به ۴۴،۵۲ اسب‌بخار در دور ۱۵ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. گیربکس ۶ سرعته دستی با ضرایب کوتاه و فواصل نزدیک به کمک زنجیر نسل جدید X تایپ، قدرت و گشتاور تولید شده را به چرخ عقب منتقل می‌کنند. کاوازاکی نینجا ZX-25R مدل ۲۰۲۵ ارزشی برابر ۱۱ هزار و ۳۰۰ دلار دارد

یاماها «R25»

یاماها تمام تلاش خود را برای ارائه یک اسپرت‌بایک ۲۵۰سی‌سی اسپرت به کار برده است. R25 یا همان YZF-R25 نتیجه این تلاش است. بر این اساس یاماها R25 از نظر طراحی، گویی نسخه اقتصادی از R1 یا YZF-R1 است. این موتورسیکلت مبتنی بر زبان جدید طراحی یاماها بوده و حجم‌پردازی روی بدنه و فلاپ‌های تیز آن جلب توجه می‌کند. همچنین وجود چراغ‌های LED و طراحی چراغ اصلی در بخش مرکزی دماغه، حس و حال پرچمدار اسپرت‌بایک یاماها یعنی R1 یا YZF-R1 را در بیننده ایجاد می‌کند. در نمای عقب این اسپرت‌بایک ۲۵۰سی‌سی، چراغ لوزی شکل با گرافیک LED زیبا و جذاب مشاهده می‌شود. از نظر مشخصات فنی R25 در کلاس ۲۵۰سی‌سی‌ها یکی از بهترین‌ها است. قلب تپنده این اسپرت‌بایک یاماها را یک موتور دوسیلندر خطی به حجم ۲۴۹سی‌سی با ۸ سوپاپ در سرسیلندر تشکیل می‌دهد. ویژگی‌های فنی این موتور عبارتند از: ۴ سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۸ سوپاپ)، مکانیزم دو میل سوپاپ رو DOHC، قطر سیلندر ۶۰ میلی‌متری و کورس پیستون ۴۴،۱ میلی‌متری، طراحی محفظه احتراق ایده‌آل و رسیدن به نسبت تراکم ۱۱،۶ به یک و استفاده از سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها. بر این اساس این پیشرانه حداکثر قدرت ۳۵،۵ اسب‌بخاری را در دور ۱۲ هزار آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۳۰ نیوتون‌متری را در دور ۱۰ هزار آرپی‌ام به ارمغان می‌آورد. جالب است بدانید که با ایجاد تغییرات پروگرامینگ در ECM و استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۱، حداکثر قدرت تولیدی به ۳۷ اسب‌بخار در دور ۱۲ هزار و ۷۰۰ آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور تولیدی به ۳۲ نیوتون‌متر در دور ۱۱ هزار آرپی‌ام می‌رسد. این ویژگی‌ها سبب شده تا این موتورسیکلت در لیست قوی‌ترین موتورسیکلت‌های ۲۵۰سی‌سی جهان قرار گیرد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت (با ضرایب بسیار کوتاه) و با استفاده از زنجیر X تایپ به چرخ عقب منتقل می‌شود. یاماها R25 قیمتی برابر ۵ هزار و ۳۵۰ دلار دارد.

کی‌تی‌ام «۲۵۰ دوک»

تنها موتورسیکلت ۲۵۰سی‌سی تک سیلندر حاضر در این لیست، کی‌تی‌ام ۲۵۰ دوک است. کی‌تی‌ام به سبک وزن بودن، چابکی و توان بالای پیشرانه معروف است. این موتورسیکلت (که در کلاس نیکدبایک قرار دارد) از نظر طراحی استایل جسورانه و اسپرتی دارد. آن‌چه سبب شده که کی‌تی‌ام ۲۵۰ دوک متمایز باشد، قلب تپنده آن است. یک موتور تک سیلندر به حجم ۲۴۹ سی‌سی، مجهز به ۴ سوپاپ در سرسیلندر و مکانیزم تک میل سوپاپ SOHC در بدنه این موتورسیکلت جا خوش کرده است. برخی ویژگی‌های فنی این پیشرانه عبارتند از: قطر سیلندر ۷۲ میلی‌متر، کورس پیستون ۶۱،۲ میلی‌متری، وجود سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری، طراحی دو انژکتوری روی دریچه گاز و بهره گرفتن از سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها.

این پیشرانه با استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۰ می‌تواند حداکثر ۳۰ اسب‌بخار قدرت را در دور ۱۳ هزار و ۸۰۰ آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر ۲۵ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۱۱ هزار و ۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. همچنین گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت به کمک زنجیر، قدرت و گشتاور را به چرخ عقب منتقل می‌کند. این نیکدبایک اتریشی تک سیلندر با حجم موتور ۲۵۰سی‌سی، در لیست قوی‌ترین موتورسیکلت‌های ۲۵۰سی‌سی سال قرار دارد. کمپانی کی‌تی‌ام، مدل ۲۵۰ دوک ۲۰۲۵ را با قیمت ۴ هزار و ۵۹۹ دلار به دست مشتریان خود رسانده است.

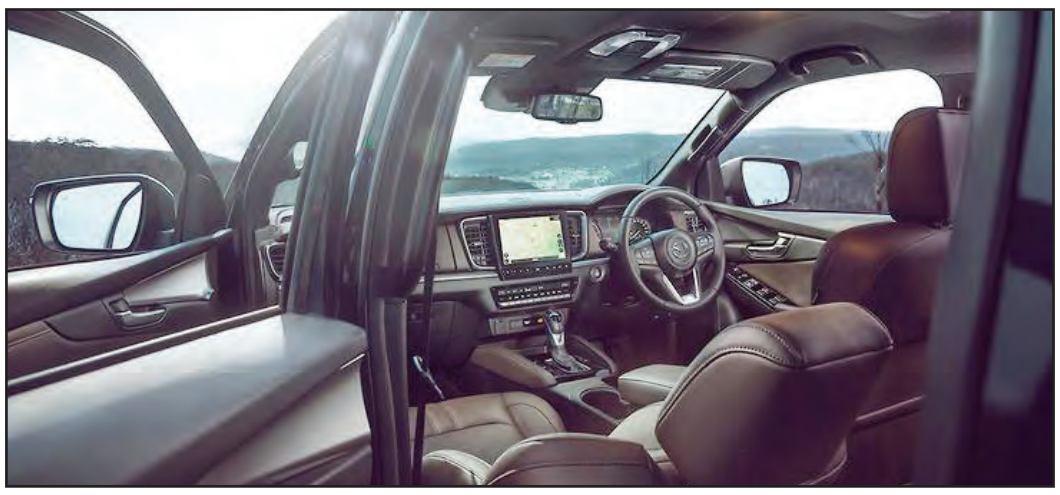
مینی‌ون محبوب «فیات»

فیات در زمینه طراحی و تولید خودروهای کار و تجاری بسیار موفق ظاهر شده است. مدل دوبلو از محصولات MPV این کمپانی صاحب‌نام که نسل دوم آن از سال ۲۰۱۰ میلادی تا ۲۰۲۲ میلادی به تولید رسید، از نظر طراحی بسیار جذاب و ساده است. طراحی آن نیز مکعبی بوده که در نمای جلوی آن چراغ‌های مشابه قطره آب نمایان شده که با حجم خاص روی گلگیرهای جلو، چهره بسیار جوان پسند دارد. اما در نمای عقب چراغ‌های عمودی مزین به LED سبب شده تا نمای زیبا به فرمت مکعبی ظاهر شود. کابین، ساده و مینیمال بوده که در اوج سادگی بسیار زیبا و جذاب است. از نظر مشخصات فنی فیات دوبلو مزین به موتورچهارسیلندر خطی ۲۳۶۰سی‌سی تنفس طبیعی است موسوم به تایگرشارک که خودنمایی می‌کند. این موتور ۲,۴ لیتری اتمسفریک ۱۶ سوپاپ می‌تواند حداکثر ۱۷۷اسب‌بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرپی‌ام(دور در دقیقه) و حداکثر ۲۳۶ نیوتون‌متر گشتاور را در ۳۹۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. بر این اساس فیات دوبلو با موتور ۲,۴ لیتری با حداکثر ۵۰ هزار کیلومتر کارکرد در بازه قیمتی ۱۸ هزار و ۵۰۰ یورو قرار دارد.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

پیکاپ مزدا «BT-50» مدل ۲۰۲۵، تلفیقی از قدرت، زیبایی و کارایی

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ در بازاری رقابتی قرار دارد که شامل نام‌های بزرگی مانند فورد رنجر، تویوتا هایلوکس، نیسان ناوارا و کیا K2500 است



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

پیکاپ مزدا 50BT- مدل ۲۰۲۵ یکی از جدیدترین محصولات شرکت مزدا است که با تغییرات چشمگیر در طراحی، فناوری و عملکرد، توجه علاقه‌مندان به خودروهای وانت را به خود جلب کرده است. این خودرو که بر پایه پلتفرم مشترک با ایسوزو D-Max ساخته شده، با بهره‌گیری از زبان طراحی کودو (Kodo) مزدا و ارتقاهای فنی، به‌عنوان یک پیکاپ قدرتمند و جذاب در بازارهای جهانی، به‌ویژه استرالیا، فیلیپین و تایلند، معرفی شده است. در این مقاله، به بررسی جامع ویژگی‌ها، مشخصات فنی، طراحی، امکانات ایمنی و جایگاه این خودرو در بازار رقابتی پیکاپ‌ها می‌پردازیم.

طراحی خارجی: ترکیبی از زیبایی و استحکام

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ با به‌روزرسانی‌های ظاهری قابل توجه، چهره‌ای مدرن‌تر و جذاب‌تر نسبت به مدل‌های قبلی خود ارائه می‌دهد. طبق اطلاعات منتشر شده، این پیکاپ با الهام از طراحی کراس‌اوور محبوب مزدا CX-5، دارای جلوپنجره‌ای بزرگ‌تر و چراغ‌های LED باریک‌تر است که ظاهری تهاجمی و در عین حال ظریف به آن بخشیده‌اند. این طراحی، که از زبان طراحی کودو بهره می‌برد، BT-50 را از دیگر پیکاپ‌های سنتی متمایز می‌کند و آن را به خودرویی با ظاهری نزدیک به یک سدان اسپرت تبدیل کرده است. رنگ‌های جدید مانند Red Earth Metallic، Geode White Pearl و Sailing Blue Metallic به پالت رنگی این مدل اضافه شده‌اند و در مجموع هفت گزینه رنگی برای خریداران فراهم شده است. مدل‌های بالاتر مانند SP با جزئیات مشکی براق در بخش‌هایی مانند ریل‌های سقف، دستگیره‌های در و آینه‌های جانبی، ظاهری اسپرت‌تر دارند. بدنه این خودرو در سه سبک مختلف عرضه می‌شود: تک کابین شاسی‌دار (Single Cab Chassis)، دوکابین شاسی‌دار (Dual Cab Chassis) و دوکابین پیکاپ (Dual Cab Pickup)، که هر کدام برای نیازهای مختلف طراحی شده‌اند.

ابعاد BT-50 شامل طول ۵۲۸۰ میلی‌متر، عرض ۱۸۷۰ میلی‌متر، ارتفاع ۱۷۸۵ تا ۱۷۹۰ میلی‌متر و فاصله بین دو محور ۳۱۲۵ میلی‌متر است. وزن خالص این خودرو بسته به مدل بین ۲۰۰۵ تا ۲۰۲۰ کیلوگرم متغیر است. این ابعاد و طراحی، BT-50 را به گزینه‌ای مناسب برای استفاده‌های شهری و آفرود تبدیل کرده است.

طراحی داخلی: راحتی و فناوری در کنار هم

کابین مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ با تمرکز بر راحتی و فناوری طراحی شده است. در مدل‌های رده‌بالا مانند SP، از مواد باکیفیت مانند چرم، آلکانتارا و روکش‌های Maztex با دوخت نارنجی استفاده شده که حس لوکسی را به سرنشینان منتقل می‌کند و سرنشینان صندلی‌های جلو از لوگوی حک‌شده BT-50 روی پشت‌سری‌ها لذت خواهند برد.

صفحه‌نمایش لمسی ۸ یا ۹ اینچی (بسته به مدل) با پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto بی‌سیم، تجربه کاربری مدرنی را ارائه می‌دهد. سیستم تهویه دوگانه، صندلی‌های برقی با تنظیم ۸ جهته، صندلی‌های گرم‌شونده و سنسورهای پارک جلو و عقب از دیگر امکانات کابین هستند. به‌ویژه، مدل‌های GT و SP با امکاناتی مانند سیستم ورود بدون کلید، دوربین عقب و سیستم ناوبری ماهواره‌ای، راحتی بیشتری را برای رانندگان فراهم می‌کنند.

برای استفاده‌های سنگین‌تر، مانند کمپینگ یا حمل بار، مزدا BT-50 با کانوپی رنگی هماهنگ با بدنه، سیستم کشویی Decked و کیت آب‌بندی برای جلوگیری از ورود گردوغبار به محفظه بار عرضه می‌شود. این امکانات، BT-50 را به گزینه‌ای ایده‌آل برای ماجراجویی‌های خارج از جاده تبدیل کرده است.

مشخصات فنی و عملکرد

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ با دو گزینه موتور توربودیزل ارائه می‌شود که هر دو از ایسوزو به عاریت گرفته شده‌اند:

۱. موتور ۲,۲ لیتری توربودیزل چهارسیلندر (جدید): این موتور که جایگزین موتور ۱,۹ لیتری قبلی شده، قدرتی معادل ۱۶۱ اسب‌بخار و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر تولید می‌کند. این موتور نسبت به نسخه قبلی ۱۳ اسب‌بخار و ۵۰ نیوتون‌متر گشتاور بیشتری ارائه می‌دهد و در مدل‌های پایه XS در دسترس است. این موتور با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک همراه شده و مصرف سوخت بهتری (تا ۰,۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر کاهش) و کاهش انتشار co2 (تا ۱۷ گرم در کیلومتر) دارد.

۲. موتور ۳,۰ لیتری توربودیزل چهارسیلندر: این موتور در مدل‌های بالاتر مانند GT، XTR و SP استفاده می‌شود و ۱۸۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور نیز با گیربکس ۶ سرعته دستی یا اتوماتیک عرضه می‌شود و به لطف سیستم توقف-شروع (Idle Stop-Start)، مصرف سوخت را تا ۱۱ درصد کاهش داده است.

هر دو موتور با قابلیت انتخاب سیستم‌های دوچرخ محرک (4x2) یا چهارچرخ محرک (4x4) ارائه می‌شوند. برخلاف موتور ۱,۹ لیتری قبلی که فقط به‌صورت 4x2 عرضه می‌شد، موتور ۲,۲ لیتری جدید امکان انتخاب 4x4 را نیز فراهم کرده که برای مصارف آفرود و ناوگان‌های کاری بسیار مناسب است. ظرفیت یدک‌کشی این خودرو در تمام مدل‌ها به ۳۵۰۰ کیلوگرم رسیده که با رقبایی مانند فورد رنجر و تویوتا هایلوکس برابری می‌کند، در حالی که ظرفیت بار در مدل تک‌کابین شاسی‌دار تا ۱۳۵۷ کیلوگرم است.

ایمنی و فناوری‌های کمک‌راننده

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ با مجموعه‌ای از فناوری‌های ایمنی پیشرفته عرضه می‌شود که بر اساس تست‌های انجام‌شده روی ایسوزو D-Max، رتبه ایمنی ۵ ستاره از ANCAP دریافت کرده است. برخی از امکانات ایمنی شامل موارد زیر است:

- ترمز اضطراری خودکار (AEB) با قابلیت تشخیص عابر پیاده
- کروز کنترل تطبیقی با قابلیت توقف و حرکت
- هشدار و کمک به حفظ خط
- نظارت بر نقاط کور
- هشدار و ترمز ترافیک عقب
- تشخیص علائم ترافیکی
- کنترل پایداری تریلر

این امکانات در تمامی مدل‌ها به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند و ایمنی رانندگان و سرنشینان را در شرایط مختلف تضمین می‌کنند.

آفرود و کاربری‌های چندمنظوره

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ برای استفاده‌های متنوع، از حمل بارهای سنگین تا ماجراجویی‌های آفرود، طراحی شده است. فاصله از زمین ۲۳۵ تا ۲۴۰ میلی‌متر (بسته به مدل) و لاستیک‌های استاندارد R17 255/65 یا R18 265/60، عملکرد خوبی در مسیرهای ناهموار ارائه می‌دهند. مدل‌های مجهز به لاستیک‌های Cooper Rugged Trek با ساختار (Light Truck (LT برای مسیرهای سخت‌تر مناسب‌تر هستند. برای استفاده‌های تفریحی مانند کمپینگ، محفظه بار با کیت آب‌بندی و کانوپی مقاوم در برابر آب، امکان حمل تجهیزات را بدون نگرانی از شرایط جوی فراهم می‌کند. سیستم کشویی Decked نیز فضای ذخیره‌سازی منظمی را در اختیار کاربران قرار می‌دهد.

قیمت و بازار

قیمت مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ در بازار استرالیا از ۳۶ هزار و ۴۰۰ دلار استرالیا (تقریبا ۲۲ هزار و ۷۵۵ دلار آمریکا) برای مدل پایه XS تک‌کابین شاسی‌دار شروع می‌شود و تا ۷۱ هزار و ۵۰۰ دلار استرالیا (۴۴ هزار و ۶۹۷ دلار آمریکا) برای مدل SP دوکابین 4x4 می‌رسد. در فیلیپین، قیمت‌ها از ۱,۵۵ میلیون پزو (حدود ۲۷ هزار دلار آمریکا) برای مدل 3.0L 4x2 AT تا ۱,۸۵ میلیون پزو (حدود ۳۲ هزار دلار آمریکا) برای مدل 3,0L 4x4 AT Pangolin متغیر است. این خودرو با بیش از ۱۰۰ قطعه لوازم جانبی اصلی مزدا عرضه می‌شود که برای شرایط مختلف، از جمله آفرود و استفاده‌های تجاری، طراحی شده‌اند. گارانتی ۵ ساله با کیلومتر نامحدود نیز خیال خریداران را از بابت دوام و خدمات پس از فروش راحت می‌کند.

جایگاه در بازار و رقبا

مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ در بازاری رقابتی قرار دارد که شامل نام‌های بزرگی مانند فورد رنجر، تویوتا هایلوکس، نیسان ناوارا و کیا K2500 است. با وجود اشتراک پلتفرم با ایسوزو D-Max، مزدا با طراحی متمایز، کابین باکیفیت و فناوری‌های پیشرفته، تلاش کرده تا هویت منحصربه‌فردی برای BT-50 ایجاد کند.

با این حال، برخی منتقدان معتقدند که وابستگی به پلتفرم ایسوزو ممکن است به‌عنوان یک نقطه ضعف در برابر رقبایی با طراحی اختصاصی دیده شود. مزدا BT-50 مدل ۲۰۲۵ با ترکیبی از طراحی جذاب، عملکرد قدرتمند و امکانات مدرن، گزینه‌ای ایده‌آل برای کسانی است که به دنبال یک پیکاپ چندمنظوره هستند. موتورهای جدید ۲,۲ و ۳,۰ لیتری توربودیزل، مصرف سوخت بهینه‌تر و قابلیت‌های آفرود بهبودیافته، این خودرو را به رقیبی جدی در بازار تبدیل کرده‌اند. اگرچه این مدل در بازارهایی مانند ایالات‌متحده عرضه نمی‌شود، اما در مناطقی مانند استرالیا و آسیای جنوب شرقی، جایگاه ویژه‌ای دارد. با امکانات ایمنی پیشرفته، طراحی داخلی لوکس و گزینه‌های متنوع بدنه، BT-50 مدل ۲۰۲۵ می‌تواند نیازهای طیف گسترده‌ای از کاربران، از رانندگان شهری گرفته تا ماجراجویان آفرود، را برآورده کند.

تقاضای انباشته در بازار کراس‌اوورهای دو دیفرانسیل

قبل از ممنوعیت واردات خودرو در سال ۱۳۹۷، بیشترین حجم فروش خودرو در بخش وارداتی‌ها متعلق به کراس‌اوورهای سایز متوسط وارداتی دو دیفرانسیل از جمله سانتافه، اسپورتیج، توسان، اوتلندر، کولئوس و ... بود. حالا اما با گذشت زمان و فرسوده شدن این مدل خودروها، مالکان آن‌ها به‌دنبال گزینه‌های جایگزین هستند. این در شرایطی است که مدل‌های چینی حاضر در بازار خودرو، پاسخگوی نیاز این دسته از مصرف‌کنندگان نیست و مدل‌های غیرچینی نیز از تنوع و قیمت مناسبی برخوردار نیستند.

تحلیل analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار
k.talebifard@autoworld.ir

چرا واردات خودرو به جانبازان گره خورد؟

واردات خودرو طی سال جاری بیشتر متکی و متمرکز بر مدل‌های مختص جانبازان بوده است. این موضوع دلایلی دارد که از آن جمله می‌توان به تنوع بیشتر و مدل‌های جذاب‌تر خودروهای مختص جانبازان، عدم تخصیص ارز به واردات خودروهای غیر جانبازی و درنهایت پروسه زمان‌بر و خسته‌کننده واردات خودروهای عادی اشاره کرد. این موارد در کنار هم سبب شده است واردکنندگان بیشتر تمایل به‌واردات خودروهای برقی و مدل‌های مختص جانبازان داشته باشند.

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
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۹۴	۱۵	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۲	۱۷	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۳	۳۰	▲
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۷	۲۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۷۵	۲۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۱۳	۶	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۰	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۱	۲۱	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۴۰	۴۵	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۸۰	۴۳	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۱۴	۱۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۱۵	۱۳	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۴	۳۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۵	۲۱	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۱۳	۲۱	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۰۵	۳۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۳۸	۵۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۹۵	۴۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۱۵	۳۵	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۸۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۴۰	۴۵	▲
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۷۵	۴۰	▲
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۳۵	۳۰	▲
کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	۹۵۸	۳	▲
کاپرا دوکابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۹۲	۸۰	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۹۴۵	۹۷	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۸۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	یک‌میلیارد و ۱۰	۵۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	بک‌میلیارد و ۳۵	۵۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۹۱۰	۸۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۴۲	۸۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۹۵	۹۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۲۰	۹۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۵۵	۱۰۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۳۰	۷۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۸۰	۵۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۵۷	۸۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۹۰	۸۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۷۸	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۹۴	۳۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۷۰	۷۷	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۸۴	۴۴	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۵۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۹۱	۱۳	▲

خودروهای ایرانی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۱۲۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۱۶۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۸۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۷۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۶۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۲۴۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۷۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۱۸۰	۶۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۰	
اسکای‌ول ET5 نبکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۰	

خودروهای نوتاژی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا VS7 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا VS5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۵۰	۰	

خودروهای وارداتی

کشف ۷ میلیاردی روغن‌موتور قاچاق

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان زنجان در پی توقیف یک دستگاه کامیون باری از کشف مقدار ۱۳ هزار و ۵۰۰ لیتر روغن‌موتور فاقد مجوز به ارزش ۷ میلیارد ریال خبر داد. به‌گزارش خبرگزاری فارس از زنجان و به‌نقل از مرکز اطلاع‌رسانی فرماندهی انتظامی استان زنجان، حسین بدری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان زنجان از توقیف یک دستگاه کامیون حامل بار قاچاق خبر داد. رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان زنجان افزود: «ماموران مبارزه با قاچاق کالا و ارز پلیس امنیت اقتصادی استان زنجان حین کنترل محورهای مواصلاتی استان یک دستگاه کامیون باری را متوقف و در بازرسی از آن تعداد ۱۳ هزار و ۵۰۰ لیتر روغن‌موتور قاچاق کشف کردند.» وی خاطرنشان کرد: «کارشناسان ارزش ریالی این مقدار روغن‌موتور توقیفی را ۷ میلیارد ریال برآورد کردند که در این رابطه پرونده مقدماتی تشکیل و به‌مرجع قضائی تحویل داده شد.»

۱۲ میلیون و ۵۰۰ هزار لیتر در تابستان سوخت شد!

افزایش ۵ میلیون لیتری مصرف بنزین

تابستان ۱۴۰۴ ثبت مصرف ۱۲.۵ میلیارد لیتر بنزین و میانگین روزانه ۱۳۴.۳ میلیون لیتر، رکوردی کم‌سابقه را در تاریخ مصرف سوخت کشور رقم زد. آمار شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نشان می‌دهد مصرف بنزین کشور در تابستان ۱۴۰۴ با میانگین روزانه ۱۳۴.۳ میلیون لیتر، به حدود ۱۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون لیتر رسیده است. این رقم نسبت به میانگین روزانه ۱۲۹.۴ میلیون لیتر در تابستان ۱۴۰۳، افزایش ۵ میلیون لیتری را ثبت کرده است. روند مصرف از تیرماه با ۱۲۳.۵ میلیون لیتر آغاز و در مرداد با رشد ۱۲ درصدی به ۱۳۷.۷ میلیون لیتر رسید. شهریور پرمصرف‌ترین ماه بود که میانگین روزانه به ۱۴۱.۷ میلیون لیتر افزایش یافت. بیشترین رکورد مصرف روزانه تابستان ۱۴۰۴ در تاریخ ۲۲ شهریور با ۱۵۴ میلیون و ۷۰۰ هزار لیتر ثبت شد. همچنین روزهای پایانی هر ماه و تعطیلات رسمی، مصرف را به سطوح بی‌سابقه‌ای رساند؛ از جمله ۱۴۶ میلیون لیتر در ۳۱ تیر، ۱۵۲ میلیون لیتر در ۳۱ مرداد و ۱۴۹.۶ میلیون لیتر در ۱۸ شهریور. افزایش مصرف سوخت عمدتا ناشی از ترافیک شهری، سفرهای بین‌شهری و استفاده گسترده از خودروهای شخصی بوده است. کارشناسان هشدار می‌دهند ادامه این روند، ظرفیت تامین و توزیع سوخت کشور را در سال‌های آینده با بحران مواجه می‌کند. به‌گفته آنان، توسعه حمل‌ونقل عمومی، بهبود بهره‌وری ناوگان و فرهنگ‌سازی برای کاهش مصرف غیرضروری، ضروری‌ترین اقدامات برای کنترل این روند صعودی است.

رکوردهای جدید تابستان امسال

گفتنی است میانگین مصرف روزانه ۱۳۴.۳ میلیون لیتر بوده است که نسبت به مدت مشابه پارسال (تابستان ۱۴۰۳) با میانگین مصرف روزانه ۱۲۹.۴ میلیون لیتر، حدود ۵ میلیون لیتر افزایش یافته است. در ماه شهریور هم‌زمان با آغاز تعطیلات و سفرهای تابستانی بیشترین رکورد مصرف در روزهای ۱۵، ۱۸ و ۲۲ شهریور به‌ترتیب با رقم ۱۴۹.۲، ۱۴۹.۶ و ۱۵۴.۷ میلیون لیتر به ثبت رسیده است. همچنین طبق آخرین آمارهای مرکز پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، مصرف بنزین کشور در هفته پایانی شهریور (۲۵ تا ۳۱ شهریور) هم‌زمان با افزایش سفرها در پایان تابستان و آغاز سال تحصیلی جدید با ثبت بیش از ۹۷۸ میلیون لیتر به‌میانگین حدود ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رسید. میانگین مصرف روزانه بنزین در این هفت روز حدود ۱۴۰ میلیون لیتر با دامنه نوسان بیش از ۱۱ میلیون لیتر بوده است، به‌گونه‌ای که بیشترین مصرف بنزین هفته در روز ۳۱ شهریور با رقم بیش از ۱۴۵ میلیون لیتر و کمترین مصرف هفته در روز ۳۰ شهریور با رقم ۱۳۳ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر به‌ثبت رسیده است. بر اساس آمارهای رسمی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، متوسط رشد سالانه مصرف بنزین از ابتدای انقلاب تا سال ۱۴۰۲ حدود ۵ درصد بوده و در چهار سال گذشته مصرف بنزین ۱۰ درصد رشد داشته است و بر اساس پیش‌بینی‌ها با ادامه این روند تا سال ۱۴۰۷ مصرف بنزین به روزانه ۱۷۰ میلیون لیتر می‌رسد. سرانه مصرف بنزین در ایران هم‌اکنون چهار لیتر در روز است که بالاتر از متوسط جهانی (سه لیتر در روز) است.

تردد ۳ میلیون خودرو در شهریور ماه

مهدی مخبر، معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور اظهار داشت: «طبق آخرین آمارهای اعلام‌شده در تابستان امسال، درمجموع بیش از ۲۰۴ میلیون تردد ثبت شده است. این رقم نسبت به تابستان سال گذشته، با توجه به شرایط خاصی که در تیرماه داشتیم کاهش جزئی را نشان می‌دهد.» وی ادامه داد: «در شهریورماه، ما شاهد رکورد افزایش تردد بودیم. به‌طور متوسط، بیش از ۳ میلیون تردد در این ماه ثبت شده است. بالاترین میزان تردد در روزهای ۲۱ و ۲۸ شهریور اتفاق افتاده است.» او با اشاره به بازگشایی مدارس گفت: «با توجه به بازگشایی سال تحصیلی، میزان تردد در هفته‌های اخیر کاهش یافته است.» مخبر به محورهای پر تردد هم اشاره کرد و گفت: «محورهای شمالی، به‌ویژه محور چالوس، همچنان با افزایش تردد به‌سمت شمال مواجه هستند. در میان محورهای پرتردد، می‌توان به آزادراه تهران-کرج-قزوین، آزادراه ساوه-تهران، محورهای تهران-قم، قزوین و البرز اشاره کرد.» معاون مرکز مدیریت راه‌های کشور افزود: «تابستان امسال با رکورد تردد در شهریور پایان یافت و با ورود به‌مهرماه، تغییراتی در میزان تردد به‌وجود آمده است. محورهای شمالی همچنان در کانون توجه هستند و انتظار می‌رود در هفته‌های آینده نیز تردد در این محورها ادامه داشته باشد.»

چالشی برای تابستان ۱۴۰۵

درنهایت می‌توان گفت مساله مصرف بنزین در کشور دیگر صرفا یک موضوع اقتصادی یا حتی زیست‌محیطی نیست؛ بلکه به یک چالش راهبردی در حوزه امنیت انرژی و مدیریت منابع ملی تبدیل شده است؛ چراکه از یک سو رشد تقاضا به‌دلیل افزایش تعداد خودروها، الگوی مصرف نادرست و نبود سیاست‌های پایدار در حوزه حمل‌ونقل عمومی، فشار مضاعفی بر شبکه تامین سوخت وارد کرده و از سوی دیگر ظرفیت پالایشگاه‌ها و زیرساخت‌های توزیع، توان پاسخگویی به این حجم مصرف را ندارند. همین شکاف میان عرضه و تقاضا باعث می‌شود دولت ناچار به‌واردات بنزین یا اعمال محدودیت‌های سخت‌گیرانه‌تر در سهمیه‌بندی شود که هر دو راهکار تبعات اقتصادی و اجتماعی خاص خود را دارند. در چنین شرایطی، هرگونه تاخیر در اصلاح الگوی مصرف، توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و حرکت به‌سمت سوخت‌های جایگزین، تنها به تعمیق بحران و افزایش هزینه‌های ملی منجر خواهد شد. بنابراین، آینده مدیریت انرژی کشور وابسته به‌تصمیم‌های امروز است؛ تصمیم‌هایی که اگر به‌موقع و با نگاه بلندمدت اتخاذ نشوند، نه‌تنها پایداری تامین سوخت را تهدید می‌کنند، بلکه می‌توانند به مانعی جدی در مسیر توسعه اقتصادی و رفاه اجتماعی بدل شوند

بازگشت سدان محبوب «نیسان»

اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی نیسان اعلام داشت که دو سدان ورسا و سنترا برای همیشه از خطوط تولید حذف خواهند شد. اما در بازار آمریکای شمالی و به ویژه خاورمیانه، مشتریانی که به دنبال خودروهای کم استهلاک و باکیفیت بودند، نیسان ورسا و سنترا را انتخاب می کردند. همین مهم دلیلی شد تا کمپانی نیسان نسل جدید سنترا را حدود دو هفته قبل به جهان معرفی کند. از نظر طراحی خطوط شکسته روی بدنه، ستون C کشیده، فرمت سقف کوپه، رنگ مشکی پیانویی سقف و رینگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینچی، کاراکتر فوق جذاب و اسپرت به این سدان کامپکت بخشیده است. در نمای جلو سنترا شاهد زبان جدید طراحی نیسان هستیم که بسیار مشابه مورانو جدید و کراس‌اوور تمام برقی این کمپانی یعنی آریا است. در نمای عقب برخلاف تکراری بودن طراحی خودروهای جدید که پیرو چراغ‌های پیوسته هستند، چراغ‌های باریک با یک نوار مات میانی حالت پیوسته ایجاد کرده که با حجم‌پردازی در این بخش بسیار زیبا و جذاب است. فضای داخلی نیسان سنترا جدید کاملا لوکس، منحصربه‌فرد و مدرن است. زیرا یک نمایشگر منحنی دارای دو صفحه ۱۲,۳ اینچی یکی برای کلاستری و دیگری برای مولتی مدیا تعبیه شده تا با دریچه‌های ذوزنقه‌ای کاملا حس مدرن بودن القا سازد.

دیگنیتی پرستیژ
دیگنیتی جدید را با ۳۰ ماه اقساط بخرید

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

قیمت: ۲ میلیارد و ۶۷۰ میلیون‌تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو
شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۸۲۰ میلیون‌تومان

اطلس با سانروف
محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو اطلس با سانروف گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۶۴۹ میلیون‌تومان

پژو ۲۰۷ اتومات
خودرو پرطرفدار داخلی با اقساط ۲۴ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو ۲۰۷ اتومات گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این مدل یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۹۰ میلیون‌تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره
عرضه محصولات بهمن موتور در بازار اقساطی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک‌میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۱۸ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون‌تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۲۲ پرو دنده‌ای
با حداقل ۶۴۰ میلیون تومان کراس‌اوور بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X22 پرو دنده‌ای گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط تا ۱۶ ماه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۳ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۱۰۰ میلیون‌تومان

دنا پلاس توربو
شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این مدل یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۴۵ میلیون‌تومان

هیوندای کرتا ۲۰۲۳
وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرتا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای آن یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتریان اقساط می‌شود.

قیمت: ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون‌تومان

هایما ۸ اس
هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

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

قیمت: ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون‌تومان

تیگو ۷ پرو پریمیوم
کراس‌اوور پرطرفدار با تحویل یک‌ساعته

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پرو پریمیوم گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک‌میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این مدل در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون‌تومان

دنا اتومات آپشنال
داخلی‌ها را با ۵۰ درصد پیش‌پرداخت بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا اتومات آپشنال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و با مدل ۱۴۰۴ برای مشتریان اقساط می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۲۴۹ میلیون‌تومان

فیدلیتی پرستیژ هفت نفره
محصولات بهمن موتور با اقساط ۲۴ ماهه در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو فیدلیتی پرستیژ هفت نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۳ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۳ میلیارد و ۲۹۰ میلیون‌تومان

چانگان سی‌اس ۵۵ پلاس
کراس‌اوور وارداتی جدید با اقساط ۱۵ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو چانگان CS55 پلاس گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک‌میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۱۵ ماه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۲۰۲۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون‌تومان

جک جی ٤
سدان اقتصادی کرمان موتور با تحویل فوری

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک J4 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد تومان

کی‌ام‌سی ایکس ۵
محصول جدید کرمان موتور با ۵۰ درصد پیش‌پرداخت

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی X5 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. درعین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.

قیمت: یک‌میلیارد و ۹۴۰ میلیون‌تومان

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

کشف محموله لاستیک خارجی قاچاق در بروجرد

فرمانده انتظامی لرستان گفت: «محموله لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۴۰ میلیارد ریال در بروجرد کشف و ضبط شد.» به گزارش «ایرنا» از پایگاه خبری پلیس لرستان، سردار یحیی الهی روز افزود: «ماموران کلانتری ۱۴ بروجرد با همکاری اداره صنعت و معدن این شهرستان، از نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق توسط یک فرد سودجو مطلع شدند.» وی افزود: «ماموران پس از اخذ دستور قضائی به محل مربوطه اعزام شدند و در بازرسی از مکان مذکور ۲۸۸ حلقه انواع لاستیک خارجی فاقد مجوز کشف کردند.» وی با اشاره به پلمب انبار مربوطه و دستگیری متخلف گفت: «برابر اعلام کارشناسان مربوطه ارزش لاستیک‌های مکشوفه ۴۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»

جایگاهی که با اتکا به سیاست‌های قیمتی همچنان حفظ شده است؛

«آرتاویل تایر» در مسیر بازسازی و عبور از بحران

سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کارنامه پنج‌ماهه آرتاویل تایر در سال ۱۴۰۴ در نگاه نخست تصویری پرچالش از وضعیت تولید و فروش این شرکت ترسیم می‌کند. کاهش محسوس در حجم تولید و افت سنگین فروش، شاید برای بسیاری از فعالان بازار نگران‌کننده باشد؛ اما در دل همین آمارها نشانه‌هایی از بازسازی و تلاش برای عبور از بحران دیده می‌شود. آرتاویل تایر با اتکا به سیاست‌های قیمتی و مدیریت منابع، توانسته است از سقوط عمیق‌تر جلوگیری کند و زمینه را برای روزهای بهتر فراهم آورد.

افت تولید در محصولات اصلی

در بخش تولید، تایر سواری رادیال به‌عنوان مهم‌ترین محصول شرکت با کاهش ۳۱ درصدی مواجه شد و از بیش از ۸ هزار و ۶۰۰ تن به حدود ۵ هزار و ۹۰۰ تن رسید. این افت در سایر محصولات حتی شدیدتر بود؛ تایر کشاورزی بایاس ۴۰ درصد، تایر وانتی بایاس ۶۹ درصد و تایر باری و اتوبوسی بایاس ۹۰ درصد کاهش تولید را تجربه کردند. درمجموع، حجم کل تولید شرکت از ۱۱ هزار و ۷۳۸ تن در پنج‌ماهه سال گذشته به ۷ هزار و ۱۰ تن در سال جاری رسید. این ارقام نشان می‌دهد شرکت در حال گذر از یک دوره دشوار است؛ اما همین دوره می‌تواند مقدمه‌ای برای بازسازی ظرفیت‌ها و بازگشت به‌مسیر رشد باشد.

فروش کمتر، اما با مدیریت هوشمندانه

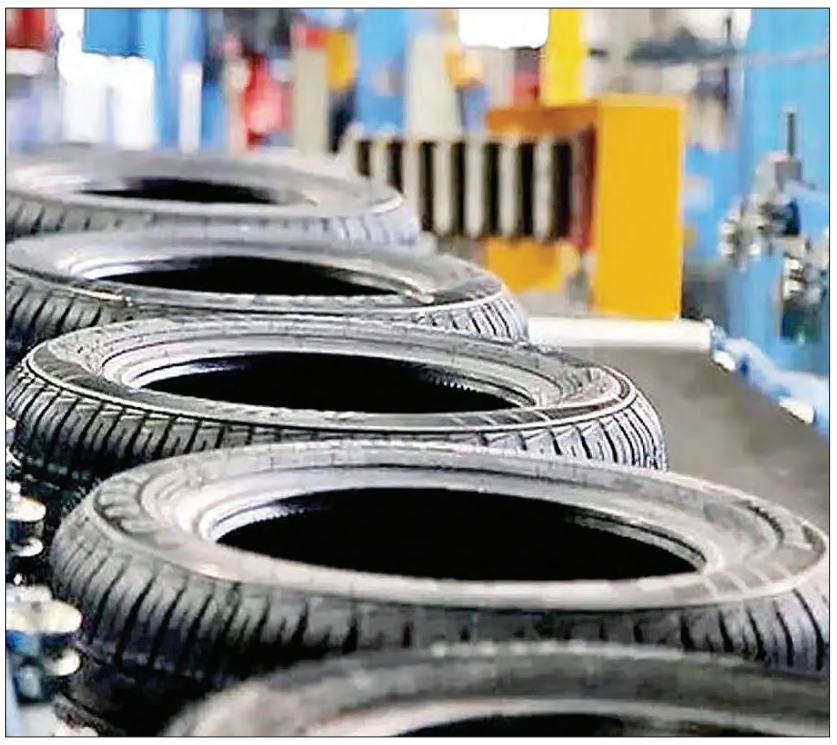
کاهش تولید به‌طور طبیعی بر فروش نیز اثر گذاشت. مجموع فروش آرتاویل تایر در پنج‌ماهه نخست سال جاری به ۵ هزار و ۸۲۰ تن رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۴ درصد افت را نشان می‌دهد. تایر سواری رادیال با کاهش ۵۳ درصدی بیشترین سهم را در این افت داشت و تایرهای وانتی و باری نیز با افت‌های بالای ۶۰ درصدی شرایط دشواری را رقم زدند. با این حال، نکته مهم آن است که شرکت توانسته با مدیریت قیمت‌گذاری و هماهنگی با شرایط بازار، از شدت اثرگذاری این افت بر درآمد بکاهد.

درآمدی که سقوط نکرد

با وجود افت تولید و فروش، درآمد آرتاویل تایر تنها ۳۵ درصد کاهش یافت و از یک‌هزار و ۶۶۰ میلیارد تومان به یک‌هزار و ۷۶ میلیارد تومان رسید. این موضوع نشان می‌دهد که شرکت توانسته با افزایش منطقی قیمت‌ها و هماهنگی با شرایط تورمی، از بروز بحران جدی در صورت‌های مالی جلوگیری کند. قیمت تایر سواری رادیال در یک سال گذشته ۴۵ درصد رشد داشته و سایر محصولات نیز بین ۱۸ تا ۳۷ درصد افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند. این رشد قیمتی، هرچند ناشی از شرایط تورمی کشور است، اما توانسته درآمد شرکت را از سقوط عمیق‌تر نجات دهد.

چشم‌انداز روشن‌تر از دل بحران

اگرچه آمارهای تولید و فروش در نگاه نخست تصویری دشوار از وضعیت فعلی ترسیم می‌کند، اما واقعیت آن است که آرتاویل تایر توانسته با اتکا به سیاست‌های قیمتی و مدیریت منابع، از سقوط عمیق‌تر جلوگیری کند. این روند نشان می‌دهد که شرکت در حال عبور از یک دوره گذار است و می‌تواند با بازسازی ظرفیت‌ها و بهبود بهره‌وری، روزهای بهتری را نسبت به گذشته رقم بزند.



اهمیت استراتژیک برای صنعت تایر

کاهش عرضه تایر در بازار داخلی بدون تردید چالش‌هایی برای بخش حمل‌ونقل و کشاورزی ایجاد می‌کند؛ اما در سوی دیگر، این شرایط فرصتی برای بازنگری در استراتژی‌های تولید و توسعه بازار به‌شمار می‌رود. آرتاویل تایر اکنون بیش از هر زمان دیگری نیازمند سرمایه‌گذاری در بهره‌وری و فناوری‌های نوین است تا بتواند از اتکای صرف به افزایش قیمت‌ها فاصله بگیرد و مسیر پایدارتری برای آینده ترسیم کند.

عبور از روزهای سخت به سوی آینده

به‌نظر می‌رسد آرتاویل تایر با وجود دشواری‌های فعلی، در حال آماده‌سازی بسترهایی است که بتواند در ادامه سال و سال‌های پیش رو، شرایطی متفاوت و امیدوارکننده‌تر را تجربه کند.

این شرکت با بازتعریف استراتژی‌های تولید، تمرکز بر بهره‌وری و نگاه به بازارهای جدید، می‌تواند نه‌تنها افت فعلی را جبران کند، بلکه در راستای تثبیت جایگاه خود در صنعت تایرسازی کشور، گام‌های بلندتری بردارد. افزایش سرمایه اخیر آرتاویل تایر از محل سود انباشته با هدف اصلاح ساختار مالی، تقویت بنیه رقابتی و تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای، تبدیل به‌الگویی موفق و قابل استناد برای مدیریت مالی در صنعت تایر ایران شده است

اقدامات اجرایی این شرکت منجر به‌بهبود نسبت سرمایه‌ای، افزایش بازدهی، رشد سهم بازار و ارتقای جایگاه رقابتی شرکت در سطح ملی و منطقه‌ای شده است. مقایسه با نمونه‌های مشابه نشان می‌دهد راهبردهای پیشنهادی و اهداف تحقق‌یافته در آرتاویل تایر (پارتا) هم‌راستا با روند غالب صنعت، اما با چابکی بالاتر و افق بلندپروازانه‌تر بوده است.

واکنش بازار سهام به این رویداد عمدتا مثبت، رشد حجم معاملات و تثبیت موقعیت نماد در میان سهامداران بنیادی و صندوق‌های سرمایه‌گذاری را به‌همراه داشته است. چشم‌انداز توسعه شرکت پس از این اقدام روشن است؛ به‌شرط تداوم خط‌مشی انضباط مالی، سرمایه‌گذاری مستمر در فناوری و حضور در بازارهای صادراتی، آرتاویل تایر آماده ایفای نقش پررنگ‌تر خود در توسعه صنعتی کشور است.

چالش‌های کلان همچون قیمت‌گذاری دستوری، نوسانات ارزی و وابستگی به مواداولیه همچنان پابرجاست. با این حال، شرکت‌هایی با ساختار مالی اصلاح‌شده و توان اجرایی بالا، پتانسیل عبور موفق از این موانع را دارند. درمجموع، افزایش سرمایه اخیر پارتا از محل سود انباشته نه‌تنها در اصلاح ساختار مالی و بهبود نقدینگی شرکت تاثیرگذاری مستقیم داشته، بلکه منجر به‌افزایش قابلیت رقابت و توانایی پیشبرد طرح‌های بزرگ سرمایه‌گذاری و توسعه‌ای در صنعت تایر ایران شده است؛ روندی که در سال‌های آینده با پیروی سایر شرکت‌های بزرگ صنعت نیز به‌احتمال زیاد ادامه خواهد یافت.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا۱۳۱-سایپا۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14و36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	KB27و22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	KB27و22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77و44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک-S3 چری-X22 تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5 - خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک-S5 توسان-کوراندو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون

استاندارد ایمنی خودروهای جدید!

افزایش خودروهای امن در دنیا یکی از مساله‌هایی است که نسبت به دهه‌ها قبل شاهد طیف گسترده‌ای از آن هســـتیم. در این راستا موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا IIHS در سال جاری میلادی ۹۰ خودرو را به عنوان امن‌ترین خودروها انتخاب کرده اســـت. این در حالی است که در سال ۲۰۲۰ این تعداد ۶۴ دستگاه بود. یک دلیل این است که خودروسازان در حال بهبود محصولات خود به شیوه آزمایشات IIHS هستند که چراغ‌های جلو با نورپردازی بهتر و ویژگی‌های ایمنی فعال برای جلوگیری از تصادف دارند. لذا انتظار می‌رود خودروهای مدرن امروزی به تدریج در ایمنی کلی پیشـــرفت داشته باشند. در سال جاری میلادی نیز می‌توان گفت ایمنی خودروها بیش از پیش شده است، ۴۱ برند، ایمنی برتر و ۴۹ خودرو برترین ایمنی را برای ســـال ۲۰۲۲ کسب کرده‌اند. برای کسب هر یک از جایزه‌ها، هر خودرو باید در ۶ تســـت تصادف مختلف، به علاوه یک امتیاز برتر یا پیشرفته در تست‌های ترمز خودکار، امتیاز خوبی کسب کند. بر این اساس هر خودرویی که نشان IIHS را کسب کند، دارای ساختاری مستحکم، ایمنی بالا، سامانه الکترونیکی جلوگیری از تصادف و چراغ‌های مناسب است.

مدیرعامل اسبق ساپکو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رشد تولید در ۶ ماهه دوم با تداوم تعامل میان خودروسازان و قطعه‌سازان

حمایت مالی، تشکیل کمیته‌های مشترک و پرداخت به‌موقع بدهی‌ها می‌تواند مانع افت تولید در نیمه دوم سال شود

امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو در کشور سال‌هاست که نه تنها یکی از پرچالش‌ترین بخش‌های اقتصاد کشـــور بوده، بلکه به‌عنوان آئینه‌ای تمام‌نما، فراز و فرودهای کلی اقتصاد را به نمایش گذاشته است. از یک‌سو وابستگی به واردات مواد اولیه و قطعات کلیدی، این صنعت را به شدت در برابر تکانه‌های ارزی و محدودیت‌های بین‌المللی آسیب‌پذیر کرده و از سوی دیگر، گستردگی زنجیره تامین و اشتغال صدها هزار نفر در بخش‌های مرتبط، آن را به موضوعی ملی تبدیل کرده است. در چنین شرایطی هرگونه وقفه در چرخه تولید خودرو، پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم فراوانی بر اقتصاد کشور برجای می‌گذارد؛ از رکود صنایع پایین‌دستی و بیکاری نیروهای انسانی گرفته تا ایجاد نارضایتی اجتماعی ناشی از کمبود عرضه و افزایش قیمت خودرو در بازار، با وجود این، تجربه‌های گذشته نشان داده است که صنعت خودرو ایران حتی در سخت‌ترین دوران تحریم هم توانسته راه خود را پیدا کند؛ به شرط آن‌که تعامل واقعی و همـــکاری نزدیک میان دو بازیگر اصلی این میدان یعنی خودروسازان و قطعه‌سازان شکل گیرد. آن‌جا که جلسات تخصصی مشترک برگزار شد، کمیته‌های پیش‌بینی ریســـک فعال شدند و نقدینگی لازم در اختیار قطعه‌ســـازان قرار گرفت، تولید متوقف نشـــد و حتی در مقاطعی افزایش یافت. برعکس، هر زمان که این تعامل سست شـــد یا نگاه صرفا قراردادی جایگزین نگاه همکاری شد، اولین قربانی، خط تولید بود و دومین قربانی، اعتماد عمومی جامعه، برای بررسی این موضوعات با «منصور منصوری» مدیرعامل اسبق شرکت ساپکو به گفت و گو پرداختیم؛

در شرایط فعلی با توجه به نوسانات نرخ ارز و مسائلی که تحت عنوان «اسنپ‌بک» مطرح می‌شود، ارزیابی شما چیست؟ آیا این تحولات می‌تواند تهدیدی جدی برای زنجیره تامین باشـــد یا همچنان امکان مدیریت بحران وجود دارد؟

معتقدم قطعه‌سازها مثل گذشته راه‌حل‌های خودشان را پیدا خواهند کرد، مشروط به این که تعامل سازنده با خودروساز حفظ شود. خوشبختانه در حال حاضر این تعامل وجود دارد و جلسات مستمری میان خودروسازها و قطعه‌سازها برگزار می‌شـــود. همین نزدیکی و ارتباط فشرده باعث شده بتوانند مســـائل را در زمان مناســـب مدیریت کنند و مانع از ایجاد بحران شوند.

از طرف دیگر، موضوع ارز و تصمیم اخیر وزارت صمت در این زمینه بسیار اهمیت دارد. طبق اعلام، قرار اســـت تخصیص ارز در بازه ۲۴ تا ۴۸ ســـاعت انجام شـــود و پرداخت آن بعدا توسط واردکنندگان صورت بگیرد. این روش می‌تواند یکی از راهکارهای موثر باشد تا تولیدکنندگان زمان زیادی را که پیش‌تر برای واردات و ترخیص کالا از دست می‌دادند، جبران کنند. به این ترتیب روند واردات قطعات و مواد اولیه در بازه زمانی کوتاه‌تری انجام خواهد شد و عملا ریسک توقف تولید کاهش می‌یابد.

یکی از چالش‌های اصلی قطعه‌سازان بحث جرایم دیرکرد اســـت. بـــا توجه به شـــرایط تحریمی و محدودیت‌های بین‌المللی، آیا همچنان باید این جرایم اعمال شود یا بهتر است خودروسازان با نگاهی متفاوت عمل کنند؟

به نظر من در شرایط فعلی، نگاه به جرایم دیرکرد باید تغییر کند. درست اســـت که در قراردادها، تاخیر در تحویل قطعه مشمول جریمه می‌شود و این قاعده در شرایط عادی منطقی است، اما وقتی با محدودیت‌های شدید بین‌المللی و مشکلات تامین مواجه هستیم، اصرار بر اجرای این بندها عملا به ضرر خودروساز هم تمام می‌شـــود. فراموش نکنیم که همه ما در یک کشتی نشســـته‌ایم. اگر قطعه‌ســـاز تضعیف شود، خط تولید خودرو هم متوقف خواهد شـــد. تجربه ما در دوره‌های قبلی تحریم نشان داد هر زمان که خودروساز و قطعه‌ساز به تعامل نزدیک روی آوردند، بحران مدیریت شد. حتی بارها پیش آمد که خودروســـازان برای جلوگیری از توقف خط، پیشاپیش نقدینگی لازم را در اختیار قطعه‌سازان گذاشتند. همین رفتارها بود که باعث شـــد تولید حفظ شود. امروز هم بیش از هر زمان دیگری نیازمند چنین تعاملاتی هستیم.

> نوربالا
>
> افزایش اخیر نرخ ارز را باید هیجانی در نظر گرفت. نباید بر اساس نوسانات چند روز یا چند هفته تصمیم گرفت. باید کمی زمان بگذرد تا ببینیم نرخ واقعی بازار روی چه عددی تثبیت می‌شود. البته نمی‌توان چشم بر واقعیت بست؛ افزایش نرخ ارز قطعا روی هزینه‌های قطعه‌سازی اثر می‌گذارد

افزایش نرخ ارز همیشـــه یـــکی از نگرانی‌های قطعه‌سازان بوده است. افزایش اخیر چه اثری خواهد داشت؟

افزایش اخیر نـــرخ ارز را باید هیجانی در نظر گرفت. نباید بر اساس نوسانات چند روز یا چند هفته تصمیم گرفت. باید کمی زمان بگذرد تا ببینیم نرخ واقعی بازار روی چه عددی تثبیت می‌شود. البته نمی‌توان چشم بر واقعیت بست؛ افزایش نرخ ارز قطعا روی هزینه‌های قطعه‌سازی اثر می‌گذارد. اما همان‌طور که در سال‌های گذشته هم معمول بوده، سالی دوبار تعدیل قیمت برای قطعه‌سازان در نظر گرفته می‌شود. امیدوارم که این تعدیل امسال بیشتر از سنوات گذشته نباشد.

شما پیش‌تر به طرحی برای تخصیص ارز ظرف ۲۴ تا ۴۸ ساعت اشاره کردید، این اقدام چه مقدار زمان برای اجرا نیاز دارد؟

اگر این طرح عملیاتی شـــود، یک گشایش واقعی در تامین خواهد بود. تا امروز بسیـــاری از تولیدکنندگان زمان زیادی را برای دریافت ارز و ترخیص کالا از دست می‌دادند. حالا اگر واردکنندگان فرصت سه‌ماهه برای پرداخت داشته باشند و در عین حال ارز ظرف دو روز تخصیص یابد، ســـرعت کار بالا می‌رود. این یعنی مواد اولیه ســـریع‌تر وارد کشور می‌شود و قطعه‌سازان می‌توانند بدون وقفه به تولید ادامه دهند. بانک مرکزی هم از این طریق کنترل بیشـــتری بـــر بازار خواهد داشت. بنابراین من این طرح را اقدامی بسیار مثبت می‌دانم که می‌تواند جلوی بسیاری از چالش‌ها را بگیرد.

البته باید در نظر داشـــت که اجرای کامل مصوبه ارزی بانک مرکزی و وزارتخانه ممکن است حدود یک ماه زمان ببرد. در این مدت مقدمات کار باید چیده شود تا واردکنندگان بتوانند از فرصت سه‌ماهه پرداخت اســـتفاده کنند. چنین فرصتی بسیار مهم است، چون هم کالای وارداتی تثبیت نرخ خواهد شد و هم خرید ارز در تالار رسمی انجام می‌شود. در نتیجه، هم بانک مرکزی کنترل بیشتری بر فرآیند دارد و هم واردکننده می‌تواند بدون اتلاف وقـــت، مواد اولیه و قطعات مورد نیازش را تامین کند.

> نوربالا
>
> وقتی اقتصاد کشور با چالش مواجه می‌شود، اولین اقدام باید تشکیل کمیته‌های مشترک باشد. این کمیته‌ها وظیفه دارند ریسک‌های تامین را شناسایی کنند؛ چه در زمینه مواد اولیه، چه در زمینه نقل‌وانتقالات مالی و چه در حوزه لجستیک. در ساپکو بارها چنین جلساتی برگزار شد

شـــما به تجربه‌های گذشته اشـــاره کردید. نقش جلسات مشترک و کمیته‌های تخصصی در مدیریت ریسک‌ها تا چه حد مهم است؟

این جلسات به‌شـــدت حیاتی هستند، وقتی اقتصاد کشور با چالش مواجه می‌شود، اولین اقدام باید تشکیل کمیته‌های مشترک باشد. این کمیته‌ها وظیفه دارند ریسک‌های تامین را شناســـایی کنند؛ چه در زمینه مواد اولیـــه، چه در زمینه نقل‌وانتقالات مالی و چه در حوزه لجســـتیک. در ساپکو بارها چنین جلساتی برگزار شـــد. ما تمامی ریسک‌ها را فهرست می‌کردیم و با سازندگان در مورد آن‌ها گفت‌وگو می‌کردیم. حتی اگر پیش‌بینی می‌شـــد یک قطعه خاص ممکن اســـت خط تولید را دچار بحران کند، خودروساز به‌سرعت وارد عمل می‌شد و گاهی حتی تامین مالی پیشاپیش انجام می‌گرفت. نتیجه این بود که با وجود همه محدودیت‌ها، تولید حفظ شد. امروز هم این الگو باید ادامه پیدا کند.

از ابتدای سال شاهد افت تولید بودیم، آیا این روند در نیمه دوم هم ادامه خواهد داشت؟

بر اساس مشاهدات من، ایران‌خودرو برخلاف تصور عمومی، افت نداشته و حتی حدود سه تا چهار درصد رشد کرده است. افت اصلی بیشـــتر در گروه خودروسازی سایپا دیده می‌شد که با اقدامات صورت گرفته در حال بهبود وضعیت هستند. اما باید توجه داشت که معمولا در نیمه دوم سال، تیراژ تولید همیشـــه بالاتر از نیمه اول بوده است. این یک قاعده است که آمارهای سال‌های گذشـــته هم تایید می‌کند. بخشی از این موضوع به پر شـــدن پارکینگ‌ها در نیمه اول ســـال مربوط می‌شود و بخشی دیگر به برنامه‌ریزی برای افزایش تولید در نیمه دوم اســـت، بنابراین اگر بتوانیم اعداد سال گذشته را در امسال تکرار کنیم، آن هم در شرایطی که نرخ ارز افزایش یافته و محدودیت‌های تخصیص ارز وجود دارد، به نظر من موفقیت بزرگی به دست آمده است.

شما در کارنامه خود مدیرعاملی شرکت ساپکو را دارید، در شرایط کنونی چه الگوهایی برای تعامل مالی میان خودروساز و قطعه‌ساز پیشنهاد می‌کنید؟

مهم‌ترین مســـاله، ســـرعت در پرداخت بدهی‌هاست. وقتی خودروساز بدهی‌هایش را به‌موقع پرداخت کند، نقدینگی در چرخه می‌چرخد و قطعه‌ســـاز می‌تواند مواد اولیه بخرد. این حمایت مستقیم از تولید است. خوشبختانه ایران‌خودرو در ماه‌های اخیر زمان پرداخت را کاهش داده و این اقدام مثبتی است. سایپا هم با چالش‌هایی روبه‌رو بوده، اما در حال مدیریت شرایط اســـت. به اعتقاد من، اگر این روند ادامه یابد، ریسک کاهش تولید هم کمتر خواهد شد.

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

من خوشبین هستم. همیشه نیمه دوم سال تیراژ بالاتر بوده و اگر تعامل فعلی ادامه پیدا کند، می‌توانیم تولید سال گذشته را تکرار کنیم. شاید رشد چشمگیری نداشته باشیم، اما همین که افت نکنیم و در این شرایط سخت بتوانیم تولید را تثبیت کنیم، موفقیت بزرگی خواهد بود. قطعه‌سازان ما همیشـــه خلاق بوده‌اند و راه‌حل‌های جدیدی پیدا کرده‌اند. مطمئنم این بار هم چنین خواهد شد.

تردد دوچرخه در معابر شلوغ ممنوع است

ایسنا: معاون اجتماعی و فرهنگی پلیس راهور تهران بزرگ درباره قوانین مربوط به دوچرخه‌سواری گفت: «راندن و هدایت دوچرخه در معابر نیاز به گواهینامه ندارد؛ اما تردد آن در معابر شلوغ ممنوع است.» سرهنگ فیروز کشیر در پاسخ به این سوال که راندن و هدایت دوچرخه نیاز به گواهینامه دارد یا خیر؟ بیان کرد: «دوچرخه وسیله‌نقلیه‌ای است که سرعت پایینی دارد، موتور ندارد و بیشتر در اماکن سربسته و ورزشی استفاده می‌شود؛ بنابراین نیاز به گواهینامه ندارد؛ اما راکبان آن باید قوانین را رعایت کنند تا از حوادث احتمالی در امان بمانند.» وی گفت: «بر اساس آمار، سال گذشته ۴۰ فقره تصادف خسارتی و ۱۴۴ مورد تصادف جرحی و ۲ فقره تصادف فوتی برای دوچرخه‌سواران رخ داد. همچنین از ابتدای امسال نیز ۲۹ فقره تصادف خسارتی، ۱۲۳ فقره تصادف جرحی و ۳ مورد تصادف فوتی رخ داده و نشان می‌دهد که امسال میزان فوتی‌های این نوع کاربران ترافیکی افزایش یافته است.» وی با اشاره به این‌که تردد دوچرخه‌سوار در خیابان‌های شلوغ ممنوع است، اظهار کرد: «بر اساس ماده ۱۶۷ آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی عبور موتورگازی، موتورسیکلت و دوچرخه از پیاده‌رو، وسط دسته‌ها، بازار و نقاط شلوغ ممنوع است و درواقع دوچرخه‌ها باید در محل ویژه خود تردد کنند.»

دادستان تهران دستور داد:

برخورد با پارکینگ‌های متخلف و تعیین تکلیف ۱۱ هزار خودرو توقیفی

علی زراندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

دادستان عمومی و انقلاب تهران با تاکید بر ضرورت رسیدگی فوری به وضعیت بیش از ۱۱ هزار دستگاه وسیله‌نقلیه توقیفی، این موضوع را از اولویت‌های مهم دستگاه قضایی در راستای صیانت از حقوق عامه و حفظ بیت‌المال عنوان و اعلام کرد که این پرونده‌ها باید تا پایان مهر تعیین تکلیف شوند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

هشدار دادستان تهران درباره دریافت هزینه‌های غیرقانونی برای حمل خودرو

دادستان عمومی و انقلاب تهران در جلسه‌ای با حضور مسئولان پلیس فاتب، راهور، بنیاد تعاون فراجا و فاتب، ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) و معاونین قضایی اظهار کرد: «تعیین تکلیف این وسایل نه‌تنها مطالبه عمومی است، بلکه بی‌توجهی به آن موجب خسارت به اموال عمومی و نارضایتی شهروندان خواهد شد.» وی با اشاره به فرسایش و فساد ناشی از نگهداری طولانی‌مدت برخی خودروها در پارکینگ‌ها، از تشکیل کارگروه تخصصی در دادستانی تهران خبر داد که ماموریت آن ساماندهی وضعیت وسایل‌نقلیه توقیفی و تدوین اقدامات اجرایی مشخص است. دادستان تهران با اشاره به پرونده‌های مفتوح در دادسرای راهور تاکید کرد: «این پرونده‌ها باید تا پایان مهر تعیین تکلیف شوند و قراردادهای موجود با پارکینگ‌ها نیز مورد بازبینی قرار گیرد تا حقوق همه طرف‌ها، از جمله مردم، به‌درستی لحاظ شود.» دادستان تهران با تاکید بر لزوم رعایت نرخ‌های مصوب در فرآیند حمل و انتقال وسایل‌نقلیه به پارکینگ‌ها اعلام کرد: «هزینه حمل، بسته به نوع وسیله‌نقلیه متفاوت است؛ اما نرخ قانونی برای انتقال به پارکینگ‌ها نهایی و در مرحله ابلاغ به‌مبادی مربوطه است؛ بنابراین دریافت مبالغ بالاتر از نرخ مصوب ممنوع است.» وی افزود: «هرگونه تخلف در این زمینه به‌عنوان اخذ وجه غیرقانونی تلقی شده و با متخلفان برخورد قانونی صورت خواهد گرفت. شهروندان در صورت مشاهده چنین مواردی می‌توانند موضوع را از طریق سامانه‌های نظارتی ۱۹۷ گزارش دهند.» علی صالحی اجرای توقیف الکترونیک را یکی از راهکارهای موثر در جلوگیری از رسوب خودروها دانست و خواستار عملیاتی شدن آن ظرف دو ماه آینده شد. همچنین مقرر شد ظرف ۳۰ روز، فهرست جرثقیل‌های دارای مجوز تهیه و ساماندهی شود و با موارد فاقد مجوز یا دارای رفتارهای غیرحرفه‌ای برخورد قانونی صورت گیرد.

نظارت میدانی و پایش مستمر عملکرد پارکینگ‌ها

دادستان عمومی و انقلاب تهران تصریح کرد: «دادسرای تخصصی راهور به‌عنوان متولی اصلی امور پارکینگ‌ها، مسئولیت نظارت میدانی و پایش مستمر عملکرد آن‌ها را برعهده دارد.» وی همچنین تاکید کرد: «با هم‌افزایی نهادهای مسئول، باید از انتقال خودروها به‌پارکینگ‌های فاقد ظرفیت کافی جلوگیری و مرجعی مشخص برای ارزیابی خسارات وارده به‌خودروها تعیین شود.» دادستان عمومی و انقلاب تهران با اشاره به سامانه‌های جامع پارکینگ‌ها با هدف هوشمندسازی و مکانیزه کردن مدیریت پارکینگ‌های شهری افزود: «این سامانه‌ها با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، امکانات متعددی از جمله کنترل ورود و خروج خودروها، دریافت الکترونیکی هزینه‌ها، گزارش‌گیری مالی و مدیریت کاربران را فراهم می‌سازند. اجرای این طرح در راستای ارتقای بهره‌وری، افزایش شفافیت مالی و کاهش تخلفات در حوزه پارکینگ‌های عمومی صورت گرفته است.» بر اساس اعلام مسئولان دستگاه‌های متولی، تاکنون حدود ۸۰ درصد از پارکینگ‌های سطح شهر تهران موفق به اخذ مجوزهای قانونی شده‌اند و فرآیند صدور مجوز برای مابقی پارکینگ‌ها نیز در دست اقدام است. علی صالحی با تاکید بر لزوم نظارت مستمر بر عملکرد این سامانه‌ها، از همکاری نهادهای اجرایی و قضایی برای تسریع در ساماندهی کامل پارکینگ‌ها خبر داد و افزود: «شفاف‌سازی و هوشمندسازی خدمات شهری، گامی موثر در جهت رضایتمندی شهروندان و ارتقای نظم عمومی خواهد بود.»

اصلاح قراردادهای پارکینگ‌ها و تعیین مرجع ارزیابی خسارات

دادستان عمومی و انقلاب تهران با بیان این‌که بررسی دقیق قراردادهای موجود میان پلیس و پارکینگ‌ها ضروری است، اظهار داشت: «کارگروه تعیین تکلیف وسایل‌نقلیه دادستانی تهران مکلف شد با همکاری فرماندهی انتظامی تهران بزرگ، قراردادهای فعلی پارکینگ‌ها را مورد بازبینی قرار دهد و نسخه‌ای اصلاح‌شده و جامع تهیه شود. در این قراردادها باید بندی گنجانده شود که ظرفیت هر پارکینگ به‌طور دقیق مشخص شود.» وی به موضوع عدم پذیرش وسایل‌نقلیه بیش از حد مجاز توقف‌گاه‌ها اشاره کرد و افزود: «فرماندهی انتظامی تهران بزرگ مکلف به اصلاح سامانه پذیرش توقف‌گاه‌ها شد تا از طریق سامانه‌ای امکان ورود بیش از ظرفیت به توقف‌گاه‌ها سلب شود. حفظ حقوق شهروندان و افزایش کارآمدی دستگاه قضایی صورت می‌گیرد و نشان‌دهنده عزم جدی برای حل یکی از چالش‌های مهم شهری است.»

سامانه فعلی خودروهای توقیفی نیاز به بهبود دارد

اواخر اردیبهشت‌ماه امسال هم وزیر دادگستری اعلام کرد ضوابط جدید از سوی دادستانی کل کشور برای تعیین‌تکلیف خودروهای توقیفی ابلاغ شده است. امین حسین رحیمی در جریان بازدید از یکی از پارکینگ‌های راهور مازندران در گفت‌وگو با خبرنگاران بر لزوم تعیین‌تکلیف سریع خودروهای توقیفی تاکید کرد و از طراحی و ابلاغ ضوابط جدید توسط دادستانی کل کشور خبر داد. وی با اشاره به انواع خودروهای توقیفی، از جمله موارد دارای دستور قضایی، تخلفات راهنمایی و رانندگی و شکایات حقوقی گفت: «بخش عمده‌ای از این خودروها به‌دلیل عدم تعیین‌تکلیف در پارکینگ‌ها رسوب کرده‌اند.» وی افزود: «با ورود ریاست قوه‌قضائیه به این موضوع روند تعیین‌تکلیف این وسایل‌نقلیه در سراسر کشور سرعت خواهد گرفت.» وزیر دادگستری به نواقص موجود در مدیریت پارکینگ‌های راهور اشاره کرد و گفت: «مشخص نیست که هر خودرو چه مدت توقیف بوده، با چه کیلومتری وارد پارکینگ شده و چه وسایلی داخل آن قرار داشته است. این اطلاعات باید به‌طور دقیق ثبت شود تا هنگام تحویل، مالک بتواند از عدم‌تغییر در وضعیت خودرو اطمینان حاصل کند.» در ادامه وی پیشنهاد کرد که این اطلاعات در قالب یک برگه داخل خودرو ثبت شود تا فرآیند بررسی و ترخیص شفاف‌تر شود. رحیمی تاکید کرد سامانه فعلی اطلاعات خودروهای توقیفی نیاز به بهبود دارد و باید امکان مشاهده وضعیت خودرو، علت توقیف، وسایل همراه و فرآیند ترخیص فراهم شود.

نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو
«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگزاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری
نشانی: تهران- میدان هفت‌تیر- خیابان مفتح‌جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰
چاپ: امید نشروچاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای‌اقتصاد تابان

تهران ۲۷ ۱۷ | اصفهان 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

حرف آخر
The last Word

علی زراندوز
روزنامه‌نگار

جاده‌های شمالی کشور در محاصره زباله!

محور کرج-چالوس یکی از زیباترین و مهیج‌ترین گذرگاه‌های کشور است؛ اما به علت رهاسازی حجم زیادی زباله از سوی مسافران و خودروهای عبوری، این جاده زیبا و به‌طور کلی طبیعت استان‌های شمالی کشور، در معرض تهدید جدی قرار دارند. با این حال در روزهای اخیر تعداد قابل توجهی از مردم، به‌صورت خودجوش اقدام به جمع‌آوری برخی از این زباله‌ها در حاشیه جاده‌های شمالی کشور کردند که فیلم این پاکسازی در خبرگزاری‌های داخلی و شبکه‌های اجتماعی منتشر شده است. استان‌های شمالی کشور با جنگل‌های سرسبز و سواحل بکر خود، سالانه میزبان میلیون‌ها گردشگر هستند؛ اما بحران زباله آرام آرام این سرمایه طبیعی را تهدید می‌کند. زباله‌های رها شده در حاشیه جاده‌ها و جنگل‌های شمالی کشور به‌دلیل افزایش جمعیت ثابت و متغیر (مسافران و گردشگران) سال‌به‌سال رو به افزایش بوده که پیامدهای تلخی برای محیط‌زیست دارد. این موضوع به گفته طبیعت‌گردان یکی از مشکلات اصلی جنگل‌های شمال ایران محسوب می‌شود. البته راه برون‌رفت از این چالش اساسی که درنهایت به زشت شدن چهره طبیعت کشور، ایجاد آلودگی‌های زیست‌محیطی و به‌خطر افتادن سلامت انسان‌ها و حیوانات منجر می‌شود، فرهنگ‌سازی است که ریشه حل بسیاری از معضلات در کشور ماست؛ اما این که چرا در تمام این سال‌ها و با وجود رشد شبکه‌های اجتماعی و سواد رسانه‌ای مردم هنوز نتوانستیم در این زمینه موفق باشیم، جای تامل دارد. به گفته یک مدرس رشته گردشگری در استان مازندران، روزانه به‌طور متوسط بیش از ۲ هزار تن زباله در مناطق جنگلی انباشته می‌شود. نباید فراموش کرد که پراکندگی زباله در جنگل‌های شمال کشور به‌دلیل افزایش جمعیت مسافران و گردشگران، سال به‌سال بیشتر و پیامدهای آن وخیم‌تر می‌شود. از این رو لازم است نهادهای مربوطه با برنامه‌ریزی و استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های رسانه، اقشار مختلف جامعه را هرچه بیشتر و سریع‌تر با پیامدهای تلخ و زیانبار انباشت زباله در طبیعت آشنا کنند. در این صورت می‌توان به حفظ محیط‌زیست و تداوم زندگی مطلوب در آینده هرچه بیشتر امیدوار بود

بیلبورد
Billboard

معمولی نباشید!

پاترول محبوب‌ترین اس‌یووی آفرودی نیسان است که در کشورهای عربی به ویژه امارات‌متحده طرفداران بسیاری دارد. در سال ۲۰۲۳ میلادی نیسان با بیلبورد تبلیغاتی خود که در آن یک اسب در حال حرکت در کنار یک دستگاه پاترول به تصویر کشیده شده بود، از شعار «معمولی نباشید» بهره گرفت. هدف این خودروساز از طراحی چنین بیلبوردی، تاکید بر خاص بودن پاترول است.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت

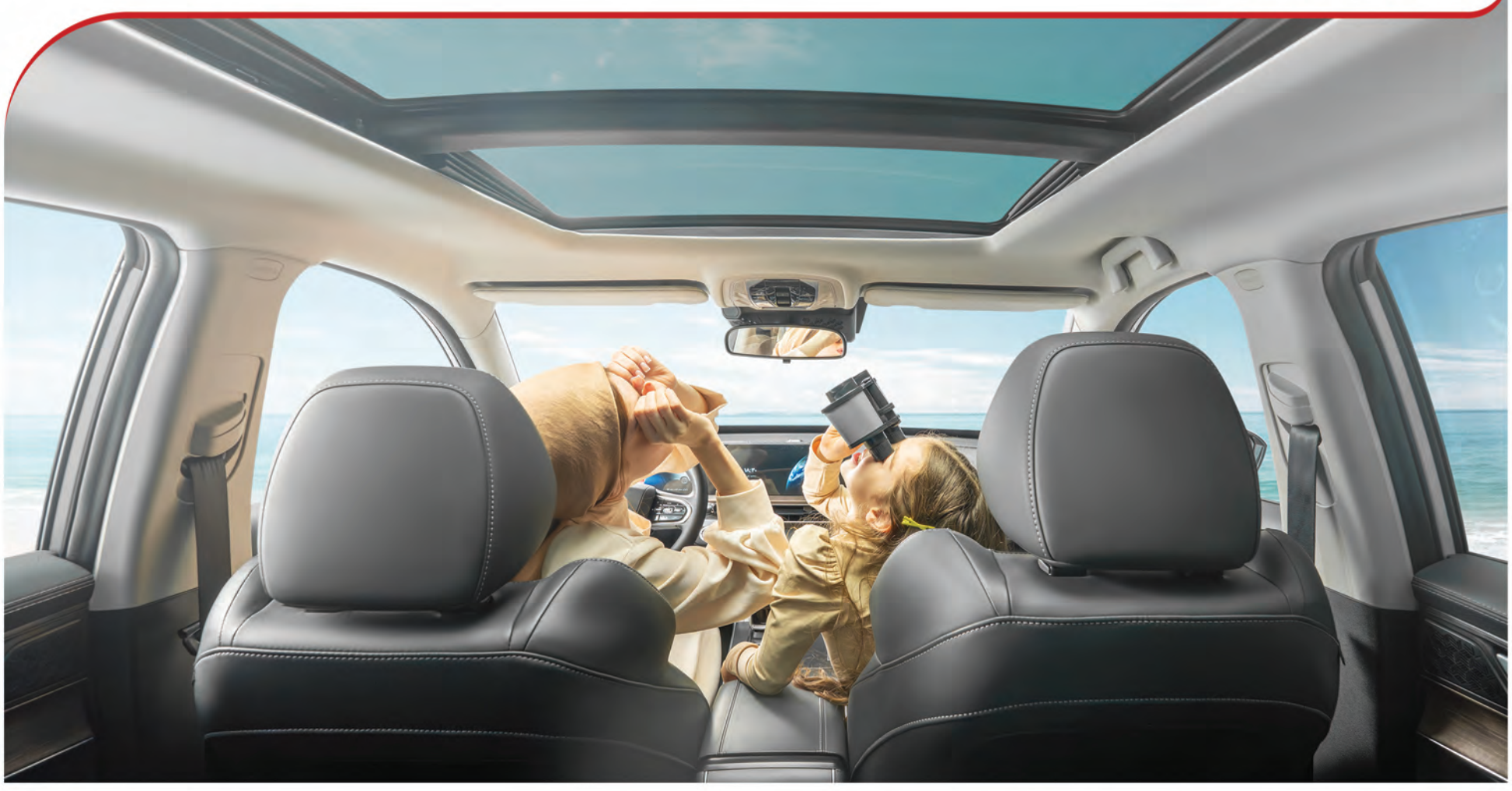
دنا پلاس **MT6** با ۸۱ میلیون‌تومان افزایش قیمت در بازار یک‌میلیارد و ۱۸۰ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد

شاهین **G** دارای سانروف با ۶۳ میلیون‌تومان افزایش قیمت در بازار یک‌میلیارد و ۹۸ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد

فونیکس آریزو ۶ با ۸۰ میلیون‌تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد

کی‌ام‌سی **X5** با ۹۰ میلیون‌تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۲۴۰ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد

MVM
مدیران خودرو
X77



مدیران خودرو...ایده آل
www.mvmco.ir
ایکس۷۷
دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱
تلفن: ۴۷۶۵۱-۰۲۱