



مدیر عامل «ایدرو» خبر داد:

تحويل اتوبوس های ساخت
داخل آغاز شد

صفحه ۱۵



عرضه لاماکو فلو توسط
«آرین پارس موتور»
با قیمت قطعی و تحويل فوری

استارت
Start



نهاد علی بیکزاده

روزنامه نگار

گرانی لوازم یدکی؛ زخمی که التیام
بازار خودرو را به تاخیر می اندازد
بازار خودرو سال هاست با بحران های پیاپی
دست و پنجه نرم می کند؛ از ممنوعیت واردات و
آشفته گی قیمت ها گرفته تا کاهش کیفیت تولیدات...

صفحه ۱۲

تیترهای امروز

Titles

پازل پیچیده مالکیت برندهای
خودرویی در بازار چین

صفحه ۶

شکاف میان ارزش واقعی خودرو
نامتعارف و سقف تعهد بیمه ها

صفحه ۲

حضور پر قدرت «گروه بهمن»
در نمایشگاه بین المللی صنعت
خودرو تبریز ۱۴۰۴

صفحه ۱۴

رشد قیمت وارداتی ها پس از فعال شدن
مکانیسم ماشه

بالاتکلفی در بازار خودرو هر
روز بیشتر می شود!

صفحه ۱۴

در شهریورماه امسال و در مقایسه با مدت مشابه
سال گذشته رقم خورد:

فروش ۸۵ همتی
خودروسازان و
قطعه سازان بورسی

صفحه ۵

نمایندگان بخش خصوصی
در اتاق بازرگانی ایران:

دولت از قیمت گذاری
دستوری و مداخله در
اقتصاد خودداری کند

صفحه ۳

تاکسی های اینترنتی سفرهای شبانه را
پوشش می دهند

شب خوابی رانندگان
غیربومی زیر سقف خودرو

در ساعات نیمه شب و بامداد تهران، گرچه حجم تقاضای
سفر اندک است، اما ماموریت های خاص همچنان ادامه...

صفحه ۱۵

در جلسه شبکه خدمات پس از فروش شرکت نگین تندیس الماس اعلام شد:
واردات خودروهای هیبریدی «نگین تندیس الماس» در آینده افزایش خواهد یافت

صفحه ۷



نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



قبلی شده است. این موتور یک لیتری ۱۱۵ اسب بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که کمتر از ۱۶۰ اسب بخار پیشرانه قبلی است. اما مصرف سوخت بهتری دارد. با گیربکس ۶ سرعته دستی، این موتور مصرف سوختی حدود ۶ لیتر در صد کیلومتر دارد. همچنین، پیشرانه جدید ۱.۶ لیتری بنزینی ۴ سیلندر با ۱۸۰ اسب بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون متر گشتاور معرفی شده که شتاب صفر تا صد ۸.۵ ثانیه ای و حداکثر سرعت ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت را فراهم می کند. موتور یک لیتری با انتخاب گیربکس ۶ سرعته دستی یا ۷ سرعته دو کلاچه اتوماتیک عرضه می شود؛ اما موتور ۱.۶ لیتری فقط با گیربکس اتوماتیک ارائه می شود.

کیا اکسید برای مدل ۲۰۲۶ به روز رسانی شده و به پیشرانه های یک لیتری هیبریدی خفیف و ۱.۶ لیتری توربو جدیدی مجهز شده است. کیا اکسید، کراس اووری که از سال ۲۰۱۹ در سید محصولات کیا حضور دارد، حالا برای سال ۲۰۲۶ با تیپ های جدید و دو پیشرانه جدید به روز شده است. اکسید در سال ۲۰۲۲ فیس لیفت میان دوره ای خود را تجربه کرد که شامل تغییرات ظاهری مانند چراغ ها، سیرها و رینگ های جدید بود. در مدل ۲۰۲۶ هم غیر از این تغییرات چیز دیگری نمی بینیم؛ اما به روز رسانی های اصلی زیر پوست خودرو رخ داده اند. نخستین تغییر، معرفی موتور یک لیتری بنزینی توربو GDI هیبریدی خفیف است که جایگزین پیشرانه ۱.۵ لیتری



افزایش تنوع برای کیا «اکسید» ۲۰۲۶

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

شکاف میان ارزش واقعی خودرو و سقف تعهد بیمه ها

شده است. چهارم، ابهام در ارتباط میان بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه؛ قانون می گوید خسارت مازاد بر سقف مسئولیت مقصر باید از بیمه بدنه یا مالک تامین شود؛ اما در تعامل میان شرکت ها، انتقال خسارت پیچیده و گاهی با مقاومت همراه است.»

او گفت: «اخیرا بیمه مرکزی بخشنامه ای صادر کرده است که شرکت های بیمه می توانند بیمه نامه ویژه خودروهای نامتعارف را ارائه دهند تا دغدغه مالکان کاهش یابد. در این بخشنامه تصریح شده که اگر خسارت مالی مازاد بر سقف مسئولیت مقصر از محل بیمه بدنه پرداخت شود، تخفیف عدم خسارت بیمه بدنه لغو یا کاهش پیدا نمی کند. همچنین انتقال خسارت بین رشته های بیمه ممنوع نیست؛ به شرط اطلاع رسانی به بیمه گذار و این که ثبت مازاد خسارت در سوابق بیمه گذار باید شفاف باشد تا فرد بداند میزان خسارت نامتعارف چقدر بوده و چگونه محاسبه شده است.»

وی افزود: «با وجود این بخشنامه، مشکل کاملاً حل نشده است. شرکت ها هنوز اختیار دارند تا حدی مازاد خسارت را پرداخت کنند و پرداخت خسارت بزرگ فشار مالی قابل توجهی به آن ها وارد می کند. تعیین ارزش واقعی خودروهای لوکس یا تغییر یافته نیز محل اختلاف است و اگر شرکت ها ریسک های بزرگ را بپذیرند، ممکن است حق بیمه کل صنعت افزایش یابد. اجرای بخشنامه هم به دلیل پیچیدگی های داخلی شرکت ها و فرهنگ خسارت پردازی زمان بر خواهد بود.»

مرزانی در پایان گفت: «برای آینده، اصلاح سقف معیار خودروهای نامتعارف ضروری است تا هم منصفانه باشد و هم فشار کمتری به شرکت های بیمه وارد کند. بیمه نامه های ویژه برای پوشش مازاد با نرخ اختیاری باید ارائه شوند تا مالکان خودروهای لوکس دسترسی به بیمه کامل داشته باشند. ایجاد نظام ارزیابی شفاف و متمرکز خودرو، تقویت توانگری مالی شرکت ها، اجرای بیمه راننده محرو و شفاف سازی عمومی در پرداخت خسارت نامتعارف از اقدامات لازم است. همچنین تقویت بازار بیمه تکمیلی و مکمل می تواند جای خالی سقف ثالث را پر کند.»

در سال های اخیر با افزایش قیمت خودروها و ورود خودروهای خارجی گران قیمت به بازار، بیمه

خودروهای نامتعارف به یکی از چالش های اصلی صنعت بیمه در کشور تبدیل شده است. اختلاف میان ارزش واقعی خودرو و سقف تعهد بیمه سبب شده است مالکان خودروهای لوکس و نیمه لوکس با مشکلاتی جدی در دریافت خسارت مواجه شوند. فرزاد مرزانی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «خودرو نامتعارف به خودرویی گفته می شود که ارزش آن در زمان حادثه از ۵۰ درصد دیه کامل در ماه حرام بیشتر باشد. چنین خودروهایی مشمول محدودیت هایی در پرداخت خسارت بیمه هستند. اگر یک خودرو لوکس یا گران قیمت دچار آسیب شود، شرکت بیمه می تواند بخشی از خسارت را به عنوان مازاد بر سقف متعارف نپذیرد.» او گفت: «وضعیت بازار بیمه خودروهای نامتعارف از چند منظر قابل بررسی است. نخست، چالش سقف تعهدات و حق بیمه؛ شرکت های بیمه با منابع محدود و محاسبات ریسک تمایل دارند تعهدات نامحدود را نپذیرند. در رشد شدید قیمت خودروها، ارزش حقیقی آن ها بسیار بالاتر از سقف قانونی متعارف است و شکاف بزرگی میان ارزش واقعی خودرو و سقف تعهد بیمه ایجاد شده است.»

وی افزود: «دوم، اختلافات قضایی و دعاوی مالکانه؛ مالکان خودروهای نامتعارف هنگام تصادف با مشکلات جدی روبه رو می شوند. وقتی بیمه تنها بخشی از خسارت را پرداخت می کند، مالک ممکن است به دادگاه رجوع کند و این باعث افزایش پرونده های حقوقی و تاخیر در پرداخت خسارت می شود. سوم، مسائل سوابق بیمه و اثر مازاد خسارت؛ شرکت بیمه ممکن است خسارت مازاد را در سوابق بیمه گذار لحاظ نکند یا آن را به عنوان خسارت بدنه محاسبه نکند که موجب نارضایتی بیمه گذاران



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

گرانی لوازم یدکی؛ زخمی که التیام بازار خودرو را به تاخیر می اندازد

هدفمند، سرمایه گذاری ناکافی در فناوری های نوین و محدودیت در تامین تجهیزات پیشرفته، نتوانسته اند جایگزینی مطمئن برای قطعات وارداتی فراهم کنند. این خلأ باعث شده بازار به سمت قطعات تقلبی و غیر استاندارد متمایل شود و اعتماد مصرف کنندگان کاهش یابد. بی توجهی به این مساله پیامدهای جدی دارد؛ کاهش اعتماد عمومی به بازار خودرو، افزایش هزینه نگهداری وسایل نقلیه و حتی تاثیر منفی بر ایمنی جاده ها تنها بخشی از این پیامدهاست. مالکان خودرو ناچار هستند بخشی از درآمد خود را صرف خرید قطعاتی کنند که کیفیت آن تضمین نشده و در کوتاه مدت نیاز به تعویض مجدد پیدا می کند. این وضعیت فشار مالی مضاعفی به خانوارها وارد می کند و مصرف کنندگان را از سرمایه گذاری در نگهداری صحیح خودرو باز می دارد.

راه حل این مشکل ساده است و تنها نیازمند سیاست گذاری دقیق و جامع است. شفافیت در زنجیره تامین، نظارت سختگیرانه بر توزیع قطعات و توسعه تولید داخلی با کیفیت از ضروریات است. علاوه بر این، برنامه ریزی برای کاهش وابستگی به واردات و سرمایه گذاری در فناوری های نوین، می تواند به کاهش نوسانات قیمتی و افزایش دسترسی به قطعات استاندارد کمک کند. در کنار این اقدامات، آموزش مصرف کننده و افزایش آگاهی درباره قطعات اصلی و تقلبی نیز نقش مهمی در کاهش زیان مالی و افزایش ایمنی خودرو دارد.

بازار خودرو بدون لوازم یدکی ارزان و مطمئن هرگز به آرامش نخواهد رسید. اصلاح این بخش، همان اندازه اهمیت دارد که اصلاح ساختار تولید و واردات خودرو. شاید زمان آن رسیده باشد که به جای شعارهای حمایتی، برنامه ای جامع برای کنترل واسطه گری، توسعه تولید قطعات با استانداردهای جهانی و تثبیت شرایط اقتصادی تدوین شود؛ برنامه ای که مصرف کننده ایرانی احساس کند نه تنها برای خرید خودرو، بلکه برای نگهداری و استفاده ایمن از آن نیز حمایت می شود. در غیر این صورت، حتی خودروهای جدید و گران قیمت نیز نمی توانند اعتماد مردم را بازگردانند و بازار همچنان گرفتار چرخه ای از بحران و بی اعتمادی خواهد بود.

بازار خودرو سال هاست با بحران های پیاپی دست و پنجه نرم می کند؛ از ممنوعیت واردات و اشفته گری قیمت ها گرفته تا کاهش کیفیت تولیدات داخلی. اما در سایه نگرانی ها از فعال شدن مکانیزم ماشه، موضوع گرانی لوازم یدکی به یکی از دغدغه های اصلی مالکان خودرو و یکی از

عوامل تشدید نارضایتی عمومی تبدیل شده است. طی ماه های اخیر، قیمت برخی قطعات یدکی حتی سریع تر از خودروها افزایش یافته؛ مساله ای که نه تنها به مصرف کنندگان فشار مالی وارد می کند بلکه زمینه ساز افزایش تعمیرات غیراستاندارد و خطرات ایمنی در جاده ها می شود.

این گرانی صرفاً نتیجه تورم عمومی یا اعمال تحریم ها نیست. نبود شفافیت در زنجیره تامین و توزیع، سهم قابل توجه واسطه ها و دلالان و فقدان نظارت موثر بر بازار قطعات، همه دست به دست هم داده اند تا قطعات با چند برابر قیمت واقعی به دست مصرف کننده برسد. در بسیاری از موارد، حتی خودروهای پرتیراژ داخلی نیز با کمبود قطعه یا قطعات تقلبی روبه رو هستند. این شرایط باعث شده مالکان خودرو یا مجبور به خرید قطعات گران و غیر اصلی شوند یا به تعمیر کارانی روی بیاورند که به خاطر نبود قطعه مناسب، از روش های غیراستاندارد استفاده می کنند؛ امری که نه تنها به کیفیت خودرو آسیب می زند، بلکه امنیت سرنشینان را نیز در معرض خطر قرار می دهد.

از سوی دیگر، وابستگی شدید صنعت قطعه سازی به واردات مواد اولیه و قطعات نیمه ساخته باعث شده نوسانات نرخ ارز به سرعت بر قیمت لوازم یدکی اثر بگذارد. هر شوک ارزی، مانند موجی به بازار قطعات ضربه می زند و این چرخه ناپایدار، پیش بینی پذیری را از مصرف کننده و تعمیر کار می گیرد. تولید کنندگان داخلی نیز به دلیل نبود حمایت های



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار



X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



برنامه «بامو» برای رقابت با جی کلاس «مرسدس بنز»



بامو به دنبال ساخت شاسی بلند آفرودی برای رقابت با مرسدس G کلاس است که تا سال ۲۰۲۹ به بازار می آید و جایگزین XM می شود. سبد شاسی بلندهای بامو یکی از گسترده ترین ها در بازار است که از کراس اوورهای کوچک تا مدل های لوکس فول سایز و حتی یک مدل ویژه M را شامل می شود. با این حال، جای یک شاسی بلند واقعی و آفرودی برای رقابت با مرسدس G کلاس، لکسوس LX یا رنجرور در این مجموعه خالی است. این کمبود ممکن است به زودی رفع شود؛ زیرا گزارش ها از ساخت شاسی بلند پرچم دار جدیدی حکایت دارند که قرار است در سال ۲۰۲۹ معرفی شود. منابع داخلی در گفت و گو با «اتو نیوز» اعلام کردند این شاسی بلند آفرودی، در نیمه دوم سال ۲۰۲۹ وارد خط تولید

می شود. سخنگوی بامو از اظهار نظر درباره این پروژه خودداری کرد؛ اما گفته می شود این مدل در کارخانه اسپارک تانپورگ کارولینای جنوبی، محل تولید X3، X4، X5، X6 و X7 مونتاژ خواهد شد. این شاسی بلند که با کد داخلی G74 شناخته می شود، بر پایه پلت فرم نسل بعدی X5 طراحی شده است. با توجه به فروش ضعیف مرسدس G کلاس الکتریک، انتظار می رود بامو در این شاسی بلند آفرودی از پیشرفتهای درون سوز استفاده کند. محصولات اخیر مانند نسخه ویژه X5 سیلور ادیشن که به صورت استاندارد به پکیج XOffroad مجهز است، نشان دهنده علاقه فزاینده بامو به فضای شاسی بلندهای ماجراجویانه است.

نمایندگان بخش خصوصی در اتاق بازرگانی ایران:

دولت از قیمت گذاری دستوری و مداخله در اقتصاد خودداری کند

شد. روشن است که تنها با ایجاد ساختاری انعطاف پذیر، کاهش مقررات دست و پاگیر و واگذاری امور به بخش خصوصی، می توان امید به عبور از بحران های فعلی داشت و مسیر توسعه را هموار کرد.

پیام باقری، نایب رئیس اتاق بازرگانی ایران

امروز دیگر تحریم های خارجی تنها عامل آسیب به اقتصاد کشور نیستند؛ بلکه «خود تحریمی های داخلی» به مانعی بزرگ تر و دردناک تر تبدیل شده اند. بخش خصوصی کشور در طول سال های اخیر خود را با شرایط سخت تحریم های بیرونی منطبق کرده؛ اما دیوانسالاری، مقررات زائد و مداخلات دولت در بازار، نقش فعالان اقتصادی را گرفته و مسیر توسعه را مسدود کرده است.

حضور مداخله گرایانه دولت در اقتصاد، مهم ترین ریشه مشکلات ساختاری کشور است. از پایان جنگ تحمیلی تا امروز، هر بار که اقتصاد ایران با بحران مواجه شده، دولت به جای واگذاری امور به بخش خصوصی، بر حجم تصدی گری خود افزوده است. تجربه کوتاه مدت «جنگ تحمیلی ۱۲ روزه» نشان می دهد در غیاب دیوانسالاری پیچیده، کشور می تواند با چابکی و سرعت بیشتری تصمیم گیری کند و حتی کالاهایی که ماه ها در گمرک مانده بودند، با یک دستور ساده آزاد شوند دولت امروز به طرز نگران کننده ای پر هزینه اداره می شود. بودجه کشور دیگر ابزار توسعه نیست، بلکه صرفا برای تامین هزینه های جاری مصرف می شود. این وضعیت موجب شده که سرمایه گذاری مولد کاهش یابد، بخش خصوصی دلسرد شود و اقتصاد ملی از مسیر رشد پایدار خارج شود. تا زمانی که دولت نقش «مدیر و تنظیم گر کل» را کنار نگذارد و به «ناظر و تسهیل گر» تبدیل نشود، هیچ اصلاح ساختاری واقعی در اقتصاد ایران رخ نخواهد داد.

مانند روی و دیگر مواد معدنی در شرایط تحریم، اقدامی نادرست و آسیب رسان تلقی می شود و نیازمند بازنگری فوری است. مداخلات بی مورد در بازار ارز و کالاهای به افزایش هزینه ها، کاهش توان رقابت اقتصادی و ایجاد رکود در تولید داخلی منجر می شود.

عرضه ارز با قیمت واقعی در بازار، امری ضروری است؛ زیرا تجربه ۶۰ سال گذشته نشان داده تلاش دولت برای تثبیت نرخ ارز موجب کاهش ۱۶ هزار برابری ارزش پول ملی شده است. نادیده گرفتن واقعیات اقتصادی و اعمال سیاست های مصنوعی برای کنترل قیمت ها، اقتصاد را به بن بست کشانده و سرمایه گذاران را دلسرد کرده است. تنها با واگذاری اقتصاد به بخش خصوصی واقعی می توان از رکود و بحران فعلی عبور کرد. توقف قیمت گذاری دستوری، تعطیلی کارخانه صدور مقررات و ایجاد فضایی رقابتی، لازمه بهبود شرایط اقتصادی و افزایش انگیزه برای تولید، صادرات و سرمایه گذاری است. بخش خصوصی ظرفیت مدیریت شرایط سخت را دارد و با تجربه و دانش خود می تواند اقتصاد کشور را به مسیر رشد و پایداری بازگرداند.

سیاست های مداخله گر ایانه و مقرر همجور نه تنها مشکلات اقتصادی را حل نمی کنند، بلکه به گسترش بحران ها دامن می زنند. ادامه چنین سیاست هایی هزینه های بیشتری بر دوش تولید کنندگان و مردم می گذارد و فرصت های توسعه ای کشور را از دسترس خارج خواهد ساخت. ایجاد محیط اقتصادی شفاف و رقابتی، کاهش تصدی گری دولت و اعتماد به توانمندی های بخش خصوصی، تنها مسیر ممکن برای بازگرداندن اقتصاد ایران به مدار توسعه پایدار است. تغییرات فوری و بنیادین در سیاست های اقتصادی کشور ضروری است و هر گونه تعلل یا تاخیر در اصلاح مسیر موجود، به افزایش فشار بر فعالان اقتصادی و تشدید رکود منجر خواهد

مقررات سختگیرانه و سیاست های نادرست داخلی به خودمان آسیب بزنیم.»

□ **قدیر قیافه، نایب رئیس اتاق بازرگانی ایران** تنها راه مقابله با چالش های اقتصادی و بازگشت تحریم های سازمان ملل، توقف قیمت گذاری دستوری و پایان دادن به روند مقرر نویسی های مداخله گر ایانه دولت است. تجربه تاریخی و وضعیت فعلی اقتصاد نشان می دهد دخالت مداوم دولت در فرآیندهای تولید، توزیع و صادرات، فضای رقابت را محدود کرده و سرمایه گذاری مولد را به شدت کاهش داده است. با وجود فعال شدن سازو کار ماشه طی روزهای اخیر، رفتار دولت و مجلس همچنان طبق روال گذشته ادامه دارد و تغییر محسوسی در شرایط اقتصادی ایجاد نشده است. بحران موجود، نیازمند بیان شفاف واقعیت ها و اصلاح نظام حل مسائل در دولت است؛ تا زمانی که این ناترازی مدیریتی و بوروکراسی دست و پاگیر ادامه دارد، مشکلات اقتصادی پابرجا خواهند ماند.

مردم ایران با تمام توان خود از کشور دفاع می کنند؛ اما سیاست های محدود کننده و مقررات دست و پاگیر، انگیزه و توان بخش خصوصی را تضعیف کرده است. کارخانه صدور دستورالعمل های پیچیده باید تعطیل شود تا فضای کسب و کارها و رونق تولید باز شود. شرایط عمومی کسب و کارها به دلیل تورم فزاینده و سیاست های غیر منسجم اقتصادی مطلوب نیست و اصلاح فوری آن، ضرورتی انکارناپذیر است.

ساده انگاری تحریم ها در برخی رسانه ها، یکی دیگر از مشکلات جدی است. بسیاری تحریم ها را پدیده های ساده جلوه می دهند؛ اما بخش خصوصی به طور واقعی با مشکلات مواجه است و راهکارهای عملی ارائه می دهد. وضع عوارض روی کالاهایی



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

□ در پی فعال شدن سازو کار ماشه و افزایش نگرانی ها از بازگشت تحریم های بین المللی علیه ایران، نمایندگان بخش خصوصی در اتاق بازرگانی کشور نسبت به تداوم سیاست های مداخله گر ایانه دولت در اقتصاد هشدار دادند و خواستار توقف قیمت گذاری دستوری و مقرر نویسی های بی دریبی شدند. به باور آن ها، در شرایطی که اقتصاد ایران با چالش های جدید ناشی از فشارهای بین المللی مواجه است، ادامه رفتارهای سنتی در سطح دولت و مجلس، مانع اصلی اصلاح ساختار اقتصادی و بهبود فضای کسب و کار به شمار می رود.

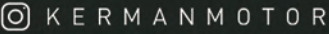
قدیر قیافه، نایب رئیس اتاق ایران در نشست هم اندیشی نمایندگان شوراهای استانی گفت و گوی دولت و بخش خصوصی در مشهد تاکید کرد: «برای مقابله موثر با پیامدهای بازگشت تحریم ها باید روند مداخله دولت در بازار متوقف شود و کار به بخش خصوصی سپرده شود.» او با انتقاد از استمرار قیمت گذاری دستوری و مقرر نویسی های مکرر گفت: «کارخانه صدور مقررره باید تعطیل شود و تصمیم گیری ها بر پایه واقعیت های اقتصادی صورت گیرد.» به گفته قیافه، رفتار دولت و مجلس پس از فعال شدن سازو کار ماشه هیچ تغییری نکرده و همچنان همان رویه های گذشته ادامه دارد؛ در حالی که «نظام حل مسائل در دولت دچار معلولیت است و بدون اصلاح نظام تدبیر، انتظار بهبود شرایط بی نتیجه خواهد بود.»

در همین حال پیام باقری، نایب رئیس اتاق ایران نیز در موضعی همسو تاکید کرد در شرایطی که کشور خود را با تحریم های خارجی تطبیق داده، نباید از درون خود تحریمی ایجاد شود. او گفت: «وقتی تحریم خارجی داریم، دیگر نیازی نیست با



کرمان موتور





کرمان موتور



کاتالوگ



کشنده KL465 (۲×۴) و کامیون کمپرسی KC465 با قیمت قطعی عرضه می‌شوند و زمان تحویل آن‌ها پس از تکمیل فرآیند ثبت‌نام و واریز وجه اعلام خواهد شد. طرح‌های فروش سایپادیزل از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۱۳ مهرماه آغاز شده و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام صرفاً به صورت اینترنتی و از طریق سایت رسمی شرکت به نشانی esales.saipadiesel.ir انجام می‌شود.

«به گزارش «سایپانیز» در طرح فروش در بخش فروش نقدی، محصولات سایپادیزل شامل کشنده KL465 (۲×۴) و کامیون کمپرسی KC465 با موعد تحویل ۲۰ روز کاری عرضه می‌شوند. همچنین کامیونت فوتون ۸.۵ تن M4، فوتون ۶ تن خوابدار M4 و فوتون ۶ تن بدون خواب M4 با موعد تحویل ۶۰ روز کاری و با قیمت قطعی در اختیار متقاضیان قرار خواهد گرفت. علاوه بر این، در طرح فروش تسهیلاتی و اقساطی نیز خودروهای

فروش محصولات شرکت «سایپادیزل» از هفته آینده آغاز می‌شود



آزمون بزرگ ثبات ارزی و سیاست‌گذاری در صنعت خودرو؛

خودروسازی و قطعه‌سازی در کشور نیازمند حمایت جدی است

رشد ۳۲.۷ درصدی تولید شهریورماه بارقه‌ای از امید در صنعت خودرو بود؛ اما تداوم آن منوط به رفع گلوگاه‌های ارزی، تسهیل واردات و حمایت عملی از زنجیره قطعه‌سازی است



۲. تسهیل فرآیند واردات: بورورکاسی پیچیده گمرکی و تجاری باید اصلاح شود. تاخیر در ترخیص قطعات یا محدودیت‌های غیرضروری، هزینه‌های هنگفتی بر تولیدکننده تحمیل می‌کند.

۳. ثبات سیاست‌گذاری: تغییر مداوم دستورالعمل‌ها، مهم‌ترین مانع سرمایه‌گذاری است. صنعت خودرو به یک افق روشن نیاز دارد تا بتواند مسیر توسعه محصول، تحقیق و توسعه و همکاری‌های بین‌المللی را برنامه‌ریزی کند.

تجربه جهانی و درس‌های داخلی

نگاهی به تجربه جهانی نشان می‌دهد حتی در کشورهایی پیشرفته، صنعت خودرو بدون حمایت ساختاری دولت دوام نمی‌آورد. از آمریکا تا آلمان، از ژاپن تا چین، همه دولت‌ها با ابزارهای مختلف ارزی، تجاری و مالی از خودروسازان و قطعه‌سازان حمایت می‌کنند. تفاوت در این است که حمایت در آن کشورها شفاف و هدفمند است.

ایران نیز اگر می‌خواهد صنعت خودرو را نه صرفاً به‌عنوان مونتاژگر، بلکه به‌عنوان صنعت مادر حفظ کند، باید به‌طور جدی به این موضوع بپردازد. رشد شهریور نشان داد که صنعت هنوز توان برخاستن دارد؛ اما بدون حمایت عملی دولت، این توان به سرانجام نخواهد رسید.

رشد ۳۲.۷ درصدی تولید در شهریور را می‌توان روزنه‌ای از امید دانست؛ اما نباید فریب این آمار را خورد. صنعت خودرو همچنان با افت ۸.۷ درصدی در نیم‌سال مواجه است. قطعه‌سازان زیر فشار بی‌سابقه هستند و برنامه تولید ۱.۱۵ میلیون دستگاه تا پایان سال در معرض خطر است.

فرصت امروز این است که دولت با تصمیم‌های هوشمندانه، این رشد را به‌مسیری پایدار تبدیل کند. تهدید هم این است که اگر سیاست‌های ارزی و تجاری اصلاح نشود، همین دستورالعملی هم به‌زودی رنگ خواهد باخت. صنعت خودرو ایران می‌تواند بار دیگر موتور محرک اقتصاد باشد؛ اما برای این کار، نه وعده، بلکه تأمین ارز، تسهیل واردات و ثبات سیاستی لازم است. تنها در این صورت است که خودروسازان و قطعه‌سازان می‌توانند با قدرت بر ریل تولید بمانند و آینده‌ای روشن برای بازار و اشتغال کشور رقم بزنند.

ورشکستگی کشانده است. گزارش‌های رسمی و غیررسمی حاکی از آن است که قطعه‌سازان برای تأمین پایدار قطعات دچار بحران جدی هستند. واقعیت این است که هر بار نرخ ارز تغییر می‌کند، هزینه تولید قطعه چند برابر می‌شود؛ در حالی که قیمت فروش به دلیل فشارهای سیاستی ثابت می‌ماند. در چنین وضعیتی، قطعه‌ساز به‌جای سرمایه‌گذاری برای توسعه، به‌فکر بقا می‌افتد. اگر دولت تأمین ارز پایدار را تضمین نکند، این سستون فقرات صنعت به‌تدریج فرسوده خواهد شد و در نتیجه، هر رشد مقطعی تولید نیز متوقف خواهد شد.

بورس، سیاست و بی‌ثباتی

در کنار مشکلات ارزی، بحث‌های سیاستی نیز صنعت خودرو را خسته کرده است. عرضه خودرو در بورس یکی از موضوعاتی است که بارها مطرح و بارها لغو شده است.

موافقان می‌گویند این سازوکار شفافیتی می‌آورد و زیان خودروسازان را کاهش می‌دهد؛ مخالفان معتقدند خودرو کالایی نهایی است و عرضه آن در بورس تنها دسترسی مردم عادی به خودرو را دشوارتر می‌کند. اما آن‌چه بیش از همه صنعت را آزار می‌دهد، نه موافقت یا مخالفت با بورس، بلکه تغییر مداوم سیاست‌هاست. یک روز وعده آزادسازی قیمت داده می‌شود، روز دیگر سخن از تثبیت و کنترل. یک ماه وزارت صمت با خودروسازان بر سر قیمت‌گذاری چالش دارد، ماه دیگر دستورالعمل تازه‌ای صادر می‌شود. این بی‌ثباتی سیاستی، برنامه‌ریزی بلندمدت را ناممکن کرده است.

نقش دولت: حمایت واقعی نه شعاری

دولت اگر می‌خواهد صنعت خودرو را به‌عنوان یک پیشران اقتصادی حفظ کند، باید از سیاست‌زدگی فاصله بگیرد و حمایت خود را به شکل واقعی نشان دهد. این حمایت به معنای تزریق بی‌هدف منابع مالی و ایجاد رانت، بلکه به معنای سه اقدام کلیدی است:

۱. **تأمین پایدار ارز:** خودروساز و قطعه‌ساز باید مطمئن باشند که برای واردات مواد اولیه و قطعات حیاتی، ارز در زمان مقرر در دسترس است. هر تعلل در این زمینه، مستقیماً خطوط تولید را متوقف می‌کند.

صنعت خودرو در کشور همواره صحنه کشمکش میان سیاست‌گزاران، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان بوده است. از یک سو، خودروسازان و قطعه‌سازان با کمبود منابع مالی، محدودیت‌های ارزی و نوسانات واردات دست به‌گریبان هستند؛ از سوی دیگر، فشارهای اجتماعی برای دسترسی آسان و ارزان به خودرو همچنان بالاست. گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد در شهریورماه ۱۴۰۴، تولید خودروهای سواری بارش ۳۲.۷ درصدی نسبت به‌مرداد همراه بوده است. این رشد ماهانه، اگرچه خبری مثبت تلقی می‌شود، اما واقعیت‌های بنیادین صنعت خودرو را تغییر نمی‌دهد. همچنان سایه کمبود ارز، بدهی قطعه‌سازان و سیاست‌های ناپایدار، این صنعت را تهدید می‌کند. پرسش اصلی این است: آیا دولت می‌تواند با تصمیم‌های به‌موقع، این رشد مقطعی را به مسیری پایدار تبدیل کند؟

آمار و واقعیت‌های پنهان

طبق داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، سه خودروساز بزرگ کشور در نیمه نخست امسال ۳۷۹ هزار و ۵۹۹ دستگاه خودرو تولید کرده‌اند؛ در حالی که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۴۱۵ هزار و ۹۷۰ دستگاه بود. یعنی افتی ۸.۷ درصدی. تنها در شهریور بود که روند نزولی متوقف شد و تولید از ۶۲ هزار دستگاه در ماه‌مرداد به بیش از ۸۲ هزار دستگاه رسید.

این جهش ناگهانی، اگرچه به‌ظاهر نشانه‌ای از بازگشت به ریل تولید است، اما بیشتر ناشی از افت شدید سه ماه قبل و کاهش قطعی برق در شهریور است. به‌عبارت دیگر، رشد ماهانه بیش از آن که حاصل اصلاح ساختاری باشد، نتیجه اثر مقایسه‌ای و شرایط موقتی است. بنابراین اگر مشکلات ریشه‌ای صنعت حل نشود، این افزایش تولید به‌زودی جای خود را به افت دوباره خواهد داد.

قطعه‌سازان؛ ستون فقرات در معرض خطر

هیچ خودروسازی بدون زنجیره قطعه‌سازی توان ادامه حیات ندارد. اما امروز قطعه‌سازان ایران در شرایطی بسیار دشوار قرار گرفته‌اند. بدهی انباشته خودروسازان به تأمین‌کنندگان، نوسانات نرخ ارز و مشکل واردات مواد اولیه، بسیاری از بنگاه‌های قطعه‌سازی را تا مرز

پیگیری يك موضوع Follow up



سپهر دادجو توکلی

سخنگوی شورای رقابت

عرضه خودرو در بورس مورد تایید شورای رقابت نیست

«خودرو در کشور سال‌هاست درگیر چالش‌های ساختاری و سیاست‌های متناقض عرضه و قیمت‌گذاری است. از یک سو خودروسازان با استناد به افزایش هزینه‌ها، خواستار آزادی عمل بیشتر در فروش محصولات هستند و از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان از نبود شفافیت و دسترسی آسان به خودرو گله‌ها دارند. در این میان، طرح عرضه خودرو در «بورس کالا» نیز به‌عنوان یکی از راهکارهای پیشنهادی مطرح شد؛ راهکاری که موافقان آن، کاهش واسطه‌گری و شفافیت قیمت را نوید می‌دادند؛ اما منتقدان آن معتقدند آسیب‌های جدی به مصرف‌کننده و بازار وارد می‌کند. از همین رو سپهر دادجو توکلی، سخنگوی شورای رقابت به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

بسیاری از خودروسازان عرضه خودرو در بورس را راه‌حل منطقی تنظیم بازار عنوان می‌کنند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

طبق مصوبه ۵۴۳ و اصلاحات بعدی، جایگاه بورس در عرضه خودرو جزو راهکارهای مورد تأیید شورای رقابت برای عرضه خودرو نیست.

صنایع خودروسازی معتقدند عرضه خودرو در بورس باعث کاهش زیان و شفافیت می‌شود. شما به‌عنوان سخنگوی شورای رقابت چه نظری دارید؟

اساساً خودرو باید از تولیدکننده به‌دست مصرف‌کننده برسد و هر نوع واسطه‌گری، با هر عنوانی، باید حذف شود. فرقی ندارد این واسطه چه کسی باشد؛ مردم باید بتوانند به‌راستی خودرو مد نظر خود را تهیه کنند. ورود خودرو به‌بورس و الزام مردم به‌داشتن کد بورسی یا پرداخت‌های پیچیده، به‌ویژه برای اقشار محروم، آسیب‌های خاص خودش را دارد.

خودروسازان استدلال می‌کنند که صنایع بالادستی مانند فولاد و پتروشیمی در بورس کالا عرضه می‌شوند. چرا خودرو نباید چنین روندی داشته باشد؟

خودرو یک کالای نهایی است و با نهاده‌های تولید مانند فولاد یا پتروشیمی تفاوت دارد. این نوع کالاها در هیچ کجای دنیا در بورس عرضه نمی‌شوند. مردم باید آزادانه و بدون واسطه‌های غیرضروری به این محصول نهایی دسترسی داشته باشند.

«حمید لیلیانز، مدیرعامل شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو با اشاره به سابقه ۳۶ ساله این مجموعه در برگزاری نمایشگاه‌های داخلی و خارجی اظهار داشت: «ایدرو تاکنون با تعداد زیادی شرکت داخلی و خارجی در نمایشگاه‌های مختلف همکاری داشته که این امر بیانگر نقش موثر این شرکت در توسعه فضای نمایشگاهی کشور است. این اقدامات با

حمایت گروه خودروسازی سایپا انجام شده است.» وی افزود: «در نیمه دوم سال جاری، سه نمایشگاه تخصصی در حوزه خودرو و قطعات با محوریت صنعت و توسعه داخلی سازی برگزار خواهد شد.» به‌گفته لیلیانز، برنامه‌های این شرکت شامل برگزاری بیست‌وپنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت تهران از ۱۱ تا ۱۴ آبان در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی

شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو، برگزاری نمایشگاه‌های داخلی و خارجی با هدف معرفی توانمندی‌های صنعتی و اقتصادی کشور است. تاکنون این شرکت بالغ بر ۴۰ نمایشگاه خودرو و صنایع وابسته برگزار کرده که تمرکز اصلی آن‌ها توسعه داخلی‌سازی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی بوده است.»

تهران، نهمین نمایشگاه تخصصی صنعت خودرو، موتورسیکلت و صنایع وابسته در قائم‌شهر از ۲۰ تا ۲۳ آبان و هشتمین نمایشگاه تخصصی قطعات خودرو، لوازم و تجهیزات تعمیرگاهی در قائم‌شهر از ۱۶ تا ۱۹ دی‌ماه است. همچنین بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل شرکت پارس خودرو در این مراسم گفت: «وظیفه اصلی



برنامه‌های شرکت بازرگانی بین‌المللی «ایدرو» تا پایان سال

زاپاس Spare Tire

RTR جدیدترین پکیج تیونینگ خود را با نام اسپک ۳ برای این خودرو معرفی کرده است. فورد موستانگ RTR اسپک ۳ که ادامه موفقیت اسپک ۱ و اسپک ۲ خواهد بود، قدرتمندترین موستانگ تاریخ **RTR** محسوب می‌شود. اسپک ۳ با سوپرشارژر ۳ لیتری فورد پرفورمنس، ۸۱۰ اسببخار قدرت و ۸۲۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. اگر دوج چلنجر SRT هکلت هنوز تولید می‌شد، قطعاً از این قدرت به‌لرزه می‌افتاد. حالا که چلنجر از دور خارج شده، اسپک ۳ و دیگر موستانگ‌های تیونینگ رقیب مستقیم موستانگ GTD با ۸۱۵ اسببخار هستند. شاید اسپک ۳ در بیست‌نویز گرینگ از GTD شکست بخورد؛ اما در بیست‌های درگ، رقیبی جدی با قیمتی بسیار کمتر خواهد بود.

«جدیدترین پکیج تیونینگ RTR برای موستانگ با قیمت ۲۲ هزار دلار، قدرت را به ۸۱۰ اسببخار می‌رساند و رقیبی ارزان‌تر برای موستانگ GTD خلق می‌کند. فورد موستانگ این روزها حال و روز خوبی ندارد؛ زیرا سال گذشته، پایین‌ترین آمار فروش تاریخ خود را ثبت کرد و در سال ۲۰۲۵ نیز با کاهش بیش از ۱۴ درصدی فروش در ۶ ماه نخست، تنها ۲۳ هزار و ۵۵۱ دستگاه فروخته است. هرچند موستانگ همچنان تاج پادشاهی خودروهای اسپرت در بازار آمریکا را حفظ کرده، اما این موفقیت به‌دلیل عملکرد ضعیف رقیبا و کوچک شدن بازار خودروهای اسپرت است. با این حال، این به‌معنای عدم توجه تیونرها به این ماسل‌کار افسانه‌ای نیست و شرکت آمریکایی



موستانگ و توان ۸۰۰ اسببخاری در نسخه «RTR»



ویژه‌ها

راه پیشنهادی قوه قضائیه برای پایان قیمت‌گذاری غیرمنطقی خودرو



«به پیشنهاد قوه قضائیه، کمیته‌ای متشکل از بخش‌های مرتبط با قیمت‌گذاری خودرو و خودروسازان برای رفع مشکلات تعیین قیمت تشکیل می‌شود. در این رابطه، سخنگوی قوه قضائیه گفت: «اخیراً با توجه به اختلافات مجموعه خودروسازان با بخش‌های دیگر در خصوص بحث قیمت‌گذاری دستوری، جلسه‌ای در شورای اقتصاد مقاومتی برگزار شد. در همین راستا معاونت اول قوه قضائیه کمیته‌ای را پیشنهاد دادند و مقرر شد کمیته‌ای با حضور دستگاه‌های ذی‌ربط این موضوع را بررسی و راهکارهای قانونی را دنبال کند.»

دیگه چه خبر؟

رکود در بازار خودرو ادامه دارد



«رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران با بیان این‌که مصرف‌کننده واقعی در بازار وجود ندارد، گفت: «هم‌زمان شاهد افزایش قیمت‌ها و رکود در بازار خودرو هستیم.» اسدکرمی با اشاره به افزایش قیمت‌های اخیر در بازار معاملات خودرو اظهار داشت: «نوسان اخیر نرخ ارز به‌دلیل فعال‌سازی مکانیسم ماشه و گزارش‌های مربوط به تحولات سیاسی و اقتصادی جهان، تا حدودی در هفته‌های اخیر بر بازار خودرو موثر بوده است.»

در شهر یورماه امسال و در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رقم خورد؛

فروش ۸۵ همتی خودروسازان و قطعه‌سازان بورسی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی عملکرد شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز بورسی در شهر یورماه ۱۴۰۴ نشان می‌دهد صنعت خودرو کشور روند صعودی خود را در فروش حفظ کرده و رشد قابل توجهی را نسبت به ماه قبل تجربه کرده است.

بر اساس داده‌های موجود در سامانه کدال، مجموع فروش شرکت‌های خودرویی و قطعه‌ساز در شهر یورماه به ۸۵ هزار و ۱۸۲ میلیارد تومان رسید که نسبت به مردادماه با رقم ۶۳ هزار و ۸۰۱ میلیارد تومان، رشدی حدود ۳۴ درصدی را نشان می‌دهد.

همچنین مقایسه عملکرد شهر یورامسال با مدت مشابه سال گذشته، از افزایش چشمگیر ۸۳ درصدی فروش حکایت دارد. تداوم روند افزایشی فروش خودروسازان را می‌توان نشانه‌ای از بهبود وضعیت تولید، رشد عرضه و افزایش تقاضای بازار دانست.

در کنار آن، بهبود تامین قطعات و کاهش اختلال‌های زنجیره تولید، نقش موثری در رشد فروش صنعت خودرو ایفا کرده است. افزایش فروش در شهر یورماه تبعات مثبتی برای کل صنعت خودرو و بازار سرمایه به‌همراه دارد.

این رشد نه تنها به بهبود نقدینگی شرکت‌های خودروساز کمک می‌کند، بلکه می‌تواند زمینه تسویه بدهی‌ها به قطعه‌سازان را نیز

فراهم کند و جریان مالی در زنجیره تامین را روان‌تر سازد. از سوی دیگر، رشد درآمد ماهانه شرکت‌های خودرویی به افزایش سودآوری و ارتقای ارزش سهام در بورس منجر خواهد شد و در صورت تداوم این روند، می‌تواند انتظارات مثبتی را در میان سرمایه‌گذاران و فعالان بازار ایجاد کند.

در ادامه این روند، تحلیلگران بازار سرمایه معتقدند رشد فروش خودروسازان در شهر یورماه می‌تواند نشانه‌ای از تغییر فاز صنعت خودرو از رکود به رونق تدریجی باشد. این تغییر، اگر با ثبات در عرضه قطعات، کنترل هزینه‌های تولید و سیاست‌های حمایتی دولت همراه شود، می‌تواند مسیر سودآوری پایدار را برای این صنعت هموار کند. افزایش فروش خودروسازان همچنین بر شرکت‌های قطعه‌ساز تاثیر مستقیم دارد. با افزایش حجم تولید و فروش محصولات نهایی، میزان سفارش‌گذاری خودروسازان برای قطعه‌سازان نیز رشد پیدا کرده و این موضوع باعث بهبود وضعیت مالی و افزایش ظرفیت تولید در این بخش شده است.

در نتیجه رشد هم‌زمان دو حلقه اصلی زنجیره خودروسازی می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد اشتغال پایدار و رشد تولید صنعتی در کشور باشد. از سوی دیگر، کارشناسان اقتصادی هشدار می‌دهند که استمرار این روند مثبت نیازمند توجه ویژه به اصلاح ساختار مالی و افزایش بهره‌وری در خطوط تولید است. در غیر این صورت، رشد فعلی ممکن است صرفاً حاصل تورم و افزایش قیمت محصولات باشد، نه ارتقای واقعی در حجم فروش یا تولید. برای جلوگیری از این وضعیت، تقویت رقابت‌پذیری، ارتقای کیفیت محصولات و ... به‌عنوان راهبردهای کلیدی می‌تواند در دستور کار قرار گیرد.



زده يك First gear



علی زران‌دوز

a.zarandooz@autoworld.ir

میزان مصرف روزانه بنزین سوپر در کشور

«حاضر جواب: گفته‌اند مصرف روزانه بنزین سوپر به ۱۰ میلیون لیتر رسیده. عددی که برای کشوری با خودروهای نه‌چندان لوکس، کمی عجیب است. انگار همه ما شب‌ها پنهانی فراری، مازراتی و پورشه سوار می‌شویم و صبح دوباره پشت پراید و پژو می‌نشینیم. البته شاید هم استفاده دیگری برای این بنزین وجود دارد؛ از سوخت قایق‌های ماهیگیری در خزر گرفته تا روشن کردن موتور ژنراتورهای خانگی در روزهای قطعی برق. در هر حال، اگر پراید بنزین سوپر حرکت کند، به اندازه‌ای اعتماد به نفس پیدا می‌کند که فکر می‌کند «آلودی» است؛ فقط کافی است یک بار پدال را محکم فشار دهید تا غرشی شبیه شیر سرماخورده‌ها را آگوش خارج شود

تحویل اتوبوس‌های ساخت داخل از ماه آینده

«حاضر جواب: ورود بیش از ۱۲۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به سیستم حمل‌ونقل، مثل تزریق خون تازه به بدن خسته جاده‌هاست. مسافران سال‌هاست به اتوبوس‌هایی عادت کرده‌اند که صندلی‌هایشان بیش از مسافران سن و سال دارند. حالا با ورود این اتوبوس‌های نو، دست‌کم مسافر وقتی روی صندلی می‌نشیند، نگران شکستن فنر زیرش نخواهد بود! البته شرط اصلی این است که اتوبوس‌ها از همان سفر اول قهر نکنند و چراغ «چک موتور» مثل یک میهمان ناخوانده روشن نشود. اگر چنین شود، شاید برای اولین بار مسافران بین‌شهری به جای گفتن «خدا یا برسون»، بگویند «خدا یا مبارک باشه»

تمدید مهلت ثبت‌نام در هشتمین مرحله فروش ایران خودرو

«حاضر جواب: تمدید مهلت فروش محصولات ایران خودرو به یک عادت قدیمی تبدیل شده است؛ درست شبیه پیامک‌های «بسته اینترنت شما به پایان رسیده». فروش فوری که عملاً فوری نیست، فوق‌العاده هم بیشتر شبیه فوق‌العاده صبر است. در پیش‌فروش عمومی هم، مشتریان بیشتر حس شرکت در قرعه‌کشی دارند تا خرید خودرو. خریدار با خود می‌گوید: «شاید من هم یکی از برندگان خوش‌شانس باشم!» نتیجه هم معمولاً این است که چند سال بعد، وقتی خودرو به دست خریدار می‌رسد، مدل آن در بازار جزو «کلاسیک‌ها» شده است.

تغییرات شدید قیمت خودرو امروز و آینده

«حاضر جواب: کارشناسان می‌گویند تغییرات اخیر بازار خودرو هیچ‌جانی بوده است. واقعیت هم همین است: بازار خودرو در سست مثل نوجوانی است که وارد دوره بلوغ شده. صبح پژو ۲۰۶ قیمتش بالا می‌رود، ظهر پامپن می‌آید، شب هم قهر می‌کند و روی شیشه می‌نویسد «دیگه منو نخرین!» برای خریداران هم خرید خودرو شبیه یک فیلم پر تعلیق است؛ هر روز منتظرند ببینند قهرمان داستان (قیمت دلار) چه تصمیمی می‌گیرد.

نرخ جدید لاستیک خودرو و اعلام شد

«حاضر جواب: بازار لاستیک حالا شبیه نمایشگاه‌ده‌ها پاریس شده است. یک مدل برای پراید اقتصادی، یک مدل برای کراس‌اوورهای لوکس و یک مدل مخصوص خودروهایی که فقط در ویت‌ترین نمایشگاه‌ها دیده می‌شوند. راننده معمولی وقتی قیمت لاستیک را می‌بیند، انتخاب سختی دارد؛ یا اجاره خانه بدهد یا لاستیک نو بخرد. معمولاً هم تصمیم می‌گیرد اجاره بدهد و لاستیک را «دعا» یاد کند. جاده‌ها همان‌اند و چاله‌ها همان، اما قیمت لاستیک جهانی‌تر از همیشه شده.

اینفوگرافیک Infography

رشد در آمد شرکت «صنایع نیرو محرکه»

میزان درآمد شهر یورماه

۸۸۹ میلیارد تومان

میزان افت درآمد ۶ ماهه

۱۵٪



میزان درآمد ۶ ماهه

۳۵۲۹ میلیارد تومان

شرکت «صنایع نیرو محرکه» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳ هزار و ۵۲۹ میلیارد تومان در آمد عملیاتی شده است.

چند تلتد؟

سه دیدگاه متضاد در مورد عرضه خودرو در بورس

«عرضه خودرو در بورس کالا به یکی از مهم‌ترین و درعین حال چالش‌برانگیزترین موضوعات صنعت خودرو کشور مان تبدیل شده است و همچنان به‌دلیل مقاومت نهادهای نظارتی همچون شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، این طرح به‌طور کامل اجرایی نشده است.

چرا؟

باید یک راه‌حل جامع ارائه شود

«خودروسازان می‌گویند در دسترس‌ترین و باهمنوعی‌ترین گزینه در وضعیت کنونی برای نجات از زیان‌های انباشته و تامین مالی خودروسازان و در سویی دیگر خریداران بازار خودرو، بورس کالا است؛ اما شورای رقابت معتقد است ورود خودرو به بورس ممنوع است. همچنین فرشاد مقیمی، رئیس ایدرو نیز معتقد است: «عرضه خودرو در بورس راهکار حل مشکلات صنعت خودرو نیست و فقط برای فرار از قیمت‌گذاری است.»

برای چه؟

بلا تکلیفی در بازار خودرو

«بر اساس اعلام سازمان بورس، عرضه خودروهای تولید داخل در بورس کالا فاقد منع قانونی است. این در حالی است که متاسفانه در این جریان، بورس کالا، شورای رقابت، وزارت صمت و خودروسازان هر کدام استدلال خودشان را مطرح می‌کنند که البته نتیجه این تضاد چیزی جز بلا تکلیفی خریدار و فروشنده نبوده است.



از پیشراشه الکتریکی این خودرو ارائه نکرده؛ اما می‌دانیم به سیستم تعلیق بادی فعال مجهز است. کادیلاک در حال کاوش مفهوم لوکس برای آینده‌است و فناوری‌های نوظهور فرصت‌هایی برای ویژگی‌ها و امکانات پیشرفته ایجاد کرده‌اند. به‌همین دلیل، بسیاری از نوآوری‌های این خودرو در کابین آن دیده می‌شود. کابین با رنگ‌های متنوع قرمز، شامل چرم و پارچه تزئین شده‌است. کادیلاک نمایشگرهای سنتی را کنار گذاشته و روش‌های جدیدی برای نمایش اطلاعات مثل نمایشگر روی فرمان را آزمایش کرده‌است. ظاهر خودرو شباهت زیادی برای تولید پیش از حد افراطی باشد؛ اما کادیلاک با این طراحی، عناصر ظاهری جدیدی را کاوش می‌کند که ممکن است در مدل‌های آینده دیده شود.

نخستین تصاویر از هونگچی «HS6»



هونگچی به عنوان برند لوکس عضو گروه فاو، برای عرضه یک کراس‌اوور هیبرید به نام HS6 آماده می‌شود. البته در سال ۲۰۲۳ هم قرار بود که خودرویی به همین نام توسط هونگچی عرضه شود، که البته بعداً به عنوان نسل دوم HS7 وارد بازار شد. به هر حال تصاویر و برخی اطلاعات مربوط به هونگچی HS6 در ماه آگوست توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شد. نخستین نمایش عمومی هونگچی HS6 در نمایشگاه Changchun اتفاق افتاد که چند روز پیش برگزار شد. طراحی ظاهری هونگچی HS6 به سایر محصولات درون‌سوز این برند شباهت دارد. البته برخی تفاوت‌ها را نیز می‌توان تشخیص داد که احتمالاً مهمترین آن، جلوپنجره باشد، چراکه ضمن ابعاد کوچکتری نسبت به سایر محصولات این برند، از وجود منافذ باز در آن خبری نیست. وظیفه انتقال جریان هوا به بخش فنی برعهده درپچه‌های پایین سپر جلو قرار دارد. ابعاد بدنه هونگچی HS6 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محورها به ترتیب ۴،۹۶۷، ۱،۷۴۱ و ۲،۹۲۵ متر اعلام شده‌است. بنابراین HS6 در مقایسه با هونگچی HS7، طول و ارتفاع کمتر، عرض بیشتر و فاصله محوری برابر را ارائه می‌کند.

مسیر توپوتا «فرانتلندر» از کرولا «کراس» فاصله گرفت



توپوتا فرانتلندر در سال ۲۰۲۱ معرفی شد. این خودرو که توسط اتحاد گک توپوتا در چین تولید می‌شود را می‌توان همتای کرولا کراس دانست، که نه تنها در چین توسط فاو توپوتا تولید می‌شود، بلکه در بازار اکثر کشورهای جهان نیز حضور دارد. پس از به‌روزرسانی کرولا کراس در سال ۲۰۲۴ و معرفی آن به اهالی جنوب شرقی آسیا، این خودرو به مرور در سایر مناطق یعنی ژاپن، ایالات متحده و اروپا نیز عرضه شد. حالاً توپوتا به‌روزرسانی همتای چینی یعنی فرانتلندر رسیده‌است. توپوتا فرانتلندر با قالب حاشیه جلوپنجره، طراحی متفاوت سپرهای جلو و عقب و جزئیات متفاوت چراغ‌های جلو، از مدل فعلی و همچنین مدل جدید کرولا کراس متمایز می‌شود. طول ۴،۴۹ متری این خودرو، ۵ میلی‌متر از مدل قبلی بیشتر ولی فاصله ۲،۶۴ متری بین محورها، بدون تغییر باقی مانده‌است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۷ یا ۱۸ اینچ استوار می‌شود. در فضای داخلی توپوتا فرانتلندر با طراحی متفاوت داشبورد، روبرو هستیم، که صفحه‌نشان دهنده ۱۰،۲۵ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۲،۹ اینچ را به همراه دارد. تنظیمات تهویه نیز از طریق نمایشگر انجام می‌شود.

سهم بازار برندهای خودرویی در بزرگ‌ترین مارکت دنیا تا چه اندازه است؟

پازل پیچیده مالکیت برندهای خودرویی در بازار چین

خبر

News

پوست‌اندازی در آواتار «۰۷»

«برند آواتار - Avatr» در سال ۲۰۱۸ توسط چانگان و نیو تاسیس شد، اما پس از خروج نیو از این شراکت، اکنون ۴۰،۹۹ درصد از سهام آن به ترتیب در اختیار چانگان و سازنده مشهور باتری یعنی CATL قرار دارد. سیستم‌های هوشمند، موتورهای برقی و سایر تجهیزات الکترونیکی محصولات این برند هم توسط هوای تامین خواهد شد. آواتار در حال حاضر ۴ مدل شامل ۱۱، ۰۶، ۱۲ و ۰۷ را عرضه می‌کند. حالا مدل ۲۰۲۶ از جدیدترین محصول آواتار یعنی ۰۷ معرفی شده‌است. آواتار ۰۷ براساس زبان طراحی Avatr 2.0 شکل گرفته و در نمای جلو و عقب کاملاً به آواتار ۱۲ شبیه است. جلوپنجره با درپچه‌های فعال، حسگر لیدار روی سقف، دستگیره‌های



مخفی‌شونده، ترمیم‌مشکی در بخش پایینی بدنه و چراغ‌های باریک عقب، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌آید. نمایشگر با قابلیت نمایش طرح‌های گرافیکی در فاصله بین شیشه جلو و کاپوت هم آواتار ۰۷ را از سایر محصولات این برند، متمایز می‌کند. ابعاد بدنه آواتار ۰۷ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸۲۵، ۱،۹۸۱، ۱،۶۱۱ و ۲،۹۴۴ متر اعلام شده‌است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۰ یا ۲۱ اینچ استوار می‌شود. ضرب درگ ۰،۲۵۹ آواتار ۰۷ هنوز نمی‌تواند با رقم ۰،۲۲ تسلا مدل ۲، رقابت کند. در فضای کابین آواتار ۰۷ با ترمیم جدید قهوه‌ای روشن، نمایشگر ۳۵،۴ اینچ با رابط کاربری هارمونی OS 5 هوای و صفحه نشان‌دهنده ۱۵،۶ اینچ، روبرو هستیم. این خودرو به صورت استاندارد به سیستم صوتی Meridian ۲۵ بلندگو، دوربین عقب در آینه میانی و صندلی‌های با طراحی zero-gravity مجهز شده‌است. خریدار می‌تواند موارد دیگر شامل یخچال ۴ لیتری رانیز سفارش دهد. آواتار ۰۷ از سامانه‌دستیار رانندگی ADS 4 ساخت هوای، پشتیبانی می‌کند. در این سامانه، خودرو می‌تواند با اطلاعات مسیرپاد در بزرگراه و مسیرهای شهری حرکت کند.

برای تولید مشترک و SEA برای خودروهای الکتریکی، توسعه تجربه‌های رانندگی هوشمند و قابلیت‌های سطح بالا در ADAS خرید و لولو با یک قرارداد ۱،۵ میلیارد دلاری از فورد، کنترل چشمگیر لوتوس (۵۱ درصد)، پولستار، پروتون و ۹،۷ درصد سهام دایملر بنز (مردسینز) از جمله فعالیت‌های این برند خودروسازی است. ادغام برخی نشان‌های داخلی برای یک‌دست‌سازی کانال فروش (به عنوان مثال انتقال جیلی ژئومتی به گلکسی) و سهم شدن زیرک در لینک‌اندکو برای سادگی زنجیره تامین داخلی از دیگر موارد در این خصوص است. رشد فروش ۲۹ درصد در نیمه نخست ۲۰۲۵ و قرارگیری در رتبه هشتم خودروسازان جهانی، درآمد بالغ بر ۵۲ میلیارد یوان در سه‌ماهه اول ۲۰۲۴ و رشد خیره‌کننده فروش خودروهای برقی با جهش ۱۲۶ درصد نیز در همین زمینه قابل توجه است. به‌واسطه این توسعه فزاینده، چین جیلی اکنون به الگویی برای خودروسازان خصوصی چین و نقطه تمرکز بسیاری از تحلیل‌گران بین‌المللی تبدیل شده‌است. مهم‌ترین نقاط قوت جیلی در مالکیت فناوری (برخلاف مونتاژ صرف)، سرمایه‌گذاری روی برندهای لوکس (ولوو، لوتوس، پولستار) و حضور مستقل در بازارهای نوین انرژی است.

استراتژی بقادر هم رقابت و هویت دولتی

گروه چری و چانگان به‌عنوان دو غول دولتی چین، در قلب سیاست‌های صنعتی دولت جای دارند. چری با برندهایی چون جنتور، اکسید، آی کار، جیکو و ... موفق به‌حضور چشمگیر نه‌فقط در بازار داخلی، بلکه در کشورهای در حال توسعه و بازارهای صادراتی شده‌است. اما رقابت و جنگ قیمت، با وجود دسترسی به برانه‌های دولتی و حمایت‌های مالی، این گروه‌ها را از نظر سودآوری تحت فشار گذاشته‌است. مثال بارز، ادغام پیشنهادی میان چانگان و دانگ‌فنگ است که دولت پهن‌بال آن است تا از تکرار ساختار و کاهش کارایی جلوگیری کرده و رقابت داخلی بی‌ضابطه را مهار کند. سهم شرکت‌های دولتی همچون چانگان و دانگ‌فنگ، گذشته از تولید خودرو سواری، در بخش سرمایه‌گذاری‌های مشترک با برندهای خارجی نیز مهم است. این استراتژی سبب شده‌است برندهای بین‌المللی بتوانند با تطبیق فناوری و بهره‌گیری از حسن شهرت برند، سهم بالایی را در بازار NEV کسب کنند؛ هر چند سلطه برندهای داخلی به‌شدت در حال افزایش بوده‌است.



همین چهار گروه در جریان است. این تمرکز شدید مالکیت ضمن تضمین سرمایه‌گذاری در مقیاس وسیع، چالش‌هایی مانند تشدید رقابت قیمتی، بروز مشکلات سودآوری و دشواری کنترل تنوع کیفی و فناوریانه را به‌همراه آورده‌است؛ به‌طوری‌که سود خالص برخی خودروسازان چینی از نرخ‌های ۸ تا ۸ درصد در گذشته به‌سطح ۰،۸ درصد در سال ۲۰۲۴ سقوط کرده‌است.

ساختار مالکیت و سلطه جهانی گروه جیلی

جیلی از حیث استراتژی مالکیت و عملکرد جهانی، مثال بارز موفقیت چین در برندسازی فراملی است. جیلی با خرید برندهای معتبر خارجی، سرمایه‌گذاری در حوزه تحقیق و توسعه و استفاده فناوری‌های انتقال یافته از ولوو، لوتوس و پروتون سهم خود را هم در بازار داخلی و هم صادرات به‌شکل قابل توجهی افزایش داده‌است. توسعه پلت‌فرم‌های تخصصی مانند CMA (با همکاری ولوو)

Co)، پولستار (Polestar)، اسمارت (Smart) و دیگران را با به‌طور کامل یا با درصد بالا تحت کنترل دارد. بی‌ای‌دی نیز ساختاری ساده‌تر با برندهایی چون دنزا (Denza)، یانگ‌وانگ (Yangwang) و فنگ‌چنگ بانو را در اختیار دارد که مستقیماً تحت مالکیت خود کمپانی اصلی هستند و در گروه نوآوران خودروهای انرژی نو قرار می‌گیرند.

گروه چری هم به‌عنوان مالک برندهایی چون اومودا (Omoda)، جتور (Jetour)، اکسید (Exeed)، آی کار (iCar) و جیکو، نمونه‌ای از افق سیاست صنعتی دولت چین برای حمایت از تنوع و اقتدار ملی است. از سوی دیگر چانگان با برندهای آواتر (Avatr)، دیپال (DeePal) و نیوو (Nio) به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین زیرمجموعه‌های دولتی چین نقش آفرینی می‌کند.

در کنار این غول‌ها، شرکت‌هایی چون سایک موتور (SAIC) با برند ام‌جی (MG)، دانگ‌فنگ و رقبا خصوصی و نیمه‌خصوصی دیگر حضور دارند؛ اما سلطه واقعی بازار توسط

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«بازار خودروی چین در سال‌های گذشته به یکی از پویاترین و بحث‌برانگیزترین عرصه‌های تولیدی و صنعتی جهان تبدیل شده‌است. هویت این بازار نه صرفاً در تنوع مدل‌ها و نوآوری‌های فناوریانه، بلکه بیش از هر چیز در ساختار پیچیده مالکیت برندها و شرکت‌های خودروسازی آن متبلور است. مقاله وب‌سایت «پدال» با عنوان «نمودار مالکیت برندهای خودرویی در بازار چین» با محور قرار دادن اینفوگرافیک زنجیره مالکیت، نشان می‌دهد که در بطن یک صنعت به ظاهر شلوغ و متفرق، تنها چهار مجموعه غول‌آسا (جیلی، BYD، چری و چانگان) بیش از نیمی از این بازار عظیم را در بد قدرت خود دارند؛ در حالی که بالغ بر ۱۰۹ برند در سطوح مختلف در این کشور فعال هستند.

اما سهم بازار در چین تنها یک عدد آماری نیست؛ بلکه روایت‌گر بازی تعریف موازنه قدرت میان برندهای نوظهور و سنتی، دولتی و خصوصی، داخلی و خارجی و صنایع تکنولوژیک و سرمایه‌گذاری‌های مشترک است. این گزارش با اتکا به منابع معتبر جهانی، روندهای اخیر سهم بازار، استراتژی‌های مالکیت، دلایل رشد یا افول برندها، عملکرد گروه‌های بزرگ، سیاست‌گذاری دولتی، نقش شرکت‌های خارجی و در نهایت تأثیر این تحولات بر بازار جهانی خودرو را با نگاهی تحلیلی و حرفه‌ای در قالب گزارشی بلند بررسی می‌کند.

سلطه چهار اَبَر گروه: پرسش پیرامون تمرکز، رقابت و سودآوری

بر اساس داده‌های منتشرشده در مقاله پدال و آمار CPCA، چهار گروه جیلی، BYD، چری و چانگان در مجموع نزدیک به ۵۶ درصد فروش خودرو سواری در چین را به‌خود اختصاص داده‌اند. هر یک از این گروه‌ها چندین برند زیرمجموعه دارند که از خودروهای اقتصادی تا لوکس، از تمام‌برقی تا بنزینی را پوشش می‌دهند؛ گروه جیلی به‌عنوان امپراتوری خودروسازی مالکیت برندهای زیرک (Zeekr)، پروتون (Proton)، ولوو (Volvo)، لوتوس (Lotus)، لینک‌اند کو (& Lynk



گسترش تنوع در محصولات گریت وال «اورا»

مجهز می‌شود و خریدار برای دریافت سقف فلزی باید درخواست دهد. روی سقف برخی تیپ‌های این خودرو، باربند و حسگر لیدار نصب شده‌است. خریدار می‌تواند طرح‌های مختلف رینگ و چند رنگ متفاوت برای سقف را سفارش دهد. اورا ۵ با طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محوری به ترتیب ۴،۴۷۱، ۱،۸۳۳، ۱،۶۴۱ و ۲،۷۲ متر، از محصول قبلی این برند یعنی اورا Good Cat در تمام جهات بزرگتر است. قوای حرکتی اورا ۵ از موتور برقی ۱۵۰ کیلووات (۲۰۱ اسب بخار) ساخت Hycet تامین می‌شود. این خودرو مجموعه باتری لیتیوم آهن فسفات ساخت SVOLT را نیز به همراه دارد، که فعلاً از ظرفیت آن اطلاعی نداریم. بنابر مدارک MIIT، اورا ۵ می‌تواند به حداکثر سرعت ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

«اورا به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه گریت وال، نخستین کراس‌اوور برقی ساخت خود را معرفی کرده‌است. نام اورا ۵ در جریان نظرسنجی عمومی از بین سه گزینه شامل Cat ۵، Cat 5a، انتخاب شده‌است. آقای Lü Wenbin مدیر برند اورا اعتقاد دارد که عدد ۵ در کنار نام اورا، یک ترکیب ساده و قابل شناسایی برای مشتریان چینی و بین‌المللی و همچنین بستری جدید برای نامگذاری محصولات بعدی این برند را پدید آورده‌است. بنابر تصاویر اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، اورا ۵ از زبان طراحی خاطره‌انگیز این برند پیروی می‌کند، که چراغ‌های بیضی جلو، جلوپنجره بدون منفذ و فرم منحنی بخش عقب بدنه را نمایش می‌دهد. طبق اسناد MIIT، اورا ۵ به صورت استاندارد به سقف پانوراما

موسوم به VQ35DE بهره گرفته شده است. این پیشران به لطف سیستم زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ نیسان VVEL و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها قادر به تولید حداکثر ۲۰۵ اسب بخار قدرت و ۳۵۴ نیوتون متر گشتاور است. در عین حال گیربکس CVT قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو این خودرو منتقل می کند. نیسان ماکسیما S مدل ۲۰۲۳ با کارکرد ۹۰ هزار کیلومتر و وضعیت بدنه سالم در بازار امارات متحده عربی ۱۲۹ هزار و ۵۰۰ درهم ارزش دارد.

ماکسیما سدان با کیفیت و محبوب نیسان است و نسل هشتم این سدان سائیز بزرگ خانوادگی که از دهه ۸۰ میلادی روی خط تولید نیسان حضور داشته، با کد A36 شناخته می شود. این نسل از ماکسیما به لطف زبان جدید طراحی نیسان، استایل بسیار اسپرت و جذاب تری به خود گرفت. کابین ماکسیما نسل هشتم نیز در آخرین مدل خود یعنی ۲۰۲۳ میلادی با تغییراتی همراه شده تا فضای لوکسی را برای سرنشینان بهار مغان آورد. در عین حال در نسخه S این مدل از یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳.۵ لیتری تنفس طبیعی



نیسان ماکسیما گران قیمت!



در جلسه شبکه خدمات پس از فروش شرکت نگین تندیس الماس اعلام شد:

واردات خودروهای هیبریدی «نگین تندیس الماس» در آینده افزایش خواهد یافت



«برنامه فعالیت شرکت نگین تندیس الماس، افزایش واردات خودروهای هیبریدی و برقی تویوتا، مرسدس بنز و اسمارت در آینده است؛ چراکه مصرف کنندگان به سمت استفاده از این نوع خودروها خواهند رفت.

شرکت نگین تندیس الماس که واردات و خدمات پس از فروش خودروهای سواری تویوتا، مرسدس بنز و اسمارت را در ایران برعهده دارد، برای بالا بردن سطح خدمات پس از فروش خود، دوره آموزشی فنی خدمات پس از فروش خودروهای سواری برقی و هیبرید را با مدرسان بین المللی برگزار کرد این دوره آموزشی برای نخستین بار توسط تعدادی از نیروهای خدمات پس از فروش که مدت ۳۰ سال فعالیت داشتند، برگزار شد. این دوره آموزشی مربوط به خودروهای با انرژی نوین یعنی خودروهای برقی و هیبرید (برقی، بنزینی) برگزار شد.

مدیر خدمات پس از فروش شرکت نگین تندیس الماس با اعلام این مطلب در نشست پرسنل شبکه نمایندگان گفت: «ما پیش از آن که به فکر واردات بی رویه و بدون خدمات باشیم، ابتدا به دنبال توسعه شبکه خدمات پس از فروش استاندارد خود هستیم.»

امیر حسین پارسا افزود: «مشتري زمانی از یک خودرو راضی است که شبکه پشتیبان آن را هم در کنار خود ببیند و نگاه مدیرعامل محترم شرکت، جناب آقای مهندس مهدی منصوری نیز همین است.»

وی گفت: «جلسه ای که امروز تشکیل شده با هدف آموزش نیروهای فنی مهندسی شبکه نمایندگان شرکت نگین تندیس الماس در سطح کشور و برای تعمیر و نگهداری بهتر خودروهای با پیشران نوین است.»

مدیر خدمات پس از فروش شرکت نگین تندیس الماس گفت: «این جلسات آموزشی ۴ روز طول می کشد و در خاتمه نفرات برگزیده فنی ما قادر به ارائه خدمات به انواع خودروهای هیبریدی مرسدس بنز و تویوتا خواهند بود. ما معتقدیم همان طور که در واردات پیشگام هستیم، باید در خدمات پس از فروش نیز پیشرو باشیم.»

پارسا با اشاره به این که این جلسات ویژه خودروهای هیبریدی و برقی است گفت: «در آینده ای نه چندان دور، بازار در اختیار این نوع از خودروها خواهد بود و به مرور این نوع خودروها جایگزین خودروهای بنزینی خواهند شد؛ بنابراین ما باید خود را برای آن زمان آماده کنیم؛ چراکه مشتریان خواستار آن هستند.»

وی با اشاره به این که این شرکت در سال ۱۳۹۴ تاسیس شده و تنها در یک سال گذشته حدود ۲۷۰۰ دستگاه از انواع خودروهای مرسدس بنز و تویوتا ساخت کشورهای ژاپن و چین را وارد کرده است، افزود: «آلایندگی خودروها امروز تبدیل به یک مشکل جدی شده و به همین دلیل شرکت نگین تندیس الماس همواره به دنبال واردات خودروهای با آلایندگی کم است؛ از جمله خودروهای b23X و b24X (سری مکس) که به زودی وارد کشور خواهند شد.»

مدیر خدمات پس از فروش شرکت نگین تندیس الماس هدف از برگزاری کلاس های آموزشی را سرویس دهی منظم به این نوع خودروها ذکر کرد و افزود: «زمان برگزاری این کلاس ها ۶۰ درصد تئوری و ۴۰ درصد کارگاهی و عملی است و افرادی که در این دوره حضور دارند، نیروهای برگزیده فنی ما هستند که زیر نظر اساتید بین المللی آموزش می بینند.»

وی با اشاره به این که شرکت ۱۸ نمایندگی در سراسر کشور دارد، گفت: «ما در استان های تهران، آذربایجان های شرقی و غربی، البرز، خوزستان، کرمان، خراسان رضوی و جنوبی، فارس، سمنان، گیلان، کرمانشاه و بوشهر نمایندگی داریم.»

پارسا گفت: «ما خود را متعهد به خدمات پس از فروش مناسب و استاندارد می دانیم و هدف ما آن است که گارانتی این شرکت روی هر خودرویی که ثبت شود، نشان دهنده خدمات استاندارد ما به مشتریان باشد و نیاید مشتری را در «جاده» تنها گذاشت.»

در ادامه این جلسه جناب «گن داخوی» مدرس دوره گفت: «خودروهای بنزینی و سایر انواع سوخت های فسیلی در حال تبدیل شدن به خودروهای برقی و هیبریدی هستند و مشتریان این نوع خودروها به دلیل ویژگی های آن ها انتظارات جدید و سرویس دهی بهتری از تولید کننده و وارد کننده دارند.»

وی افزود: «باید آموزش ها را افزایش داد تا در کنار مشتریان قدیمی تر، مشتریان جدید نیز راضی بمانند.»

داخوی با اشاره به این که این دوره های آموزشی ۴ روزه است، گفت: «امنیت و ایمنی خودرو، آموزش سیستم هیبرید و چگونگی کارکرد آن و تهیه یک «کاتالوگ تعمیر» از اهداف این کلاس ها است.»

هدف اصلی این شرکت ارائه خودروهایی با بالاترین کیفیت و مطابق با نیازها و سلاقی مشتریان خاص پسند است. ابتکارات این شرکت سبب شده است خودروهای وارداتی به ویژه برند تویوتا با قیمت های رقابتی وارد بازار کشور شوند. راهبردی شرکت برای حضور در بازار، کاهش قیمت ها با هدف توسعه بازار است؛ بنابراین همواره سعی کرده تا محصولات خود را با حداقل سود به دست مصرف کننده برساند.



هدف اصلی این شرکت ارائه

خودروهایی با بالاترین کیفیت و مطابق با نیازها و سلاقی مشتریان خاص پسند است. ابتکارات این شرکت سبب شده است خودروهای وارداتی به ویژه برند تویوتا با قیمت های رقابتی وارد بازار کشور شوند. راهبردی شرکت برای حضور در بازار، کاهش قیمت ها با هدف توسعه بازار است؛ بنابراین همواره سعی کرده تا محصولات خود را با حداقل سود به دست مصرف کننده برساند.





دوخت قرمز بوده که دسته‌دنده اسپرت بسیار جذاب است. از نظر مشخصات فنی در نسخه هر تیج ادیشن شاهد نصب همان موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳ لیتری توین-توربو هستیم که می‌تواند حداکثر ۴۰۰ اسب بخار قدرت را در دور ۶۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۷۵ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۵۱۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان می‌آورد. همچنین گیربکس ۶ سرعت دنده‌دستی و ۹ سرعته اتوماتیک وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌ها را بر عهده دارد.

کمبانی نیشان چندی پیش از نسخه اسپرت وهای-پرفورمنسی Z با پسوند هر تیج ادیشن رونمایی کرد. این نسخه نسبت به نئیسو تفاوت‌های بسیاری دارد. به عبارت دیگر، از قطعات فیبر کربنی و مشکی پیاپویی نیز بهره گرفته که در رکاب این کوپه اسپرت، خطوط طلایی استفاده شده است. زیرارینگ‌های ۱۹ اینچی آلیاژ-آلومینیوم فورج شده Z هر تیج ادیشن طلایی رنگ بوده و با نصب اسپویلر فیبر کربنی و اکروزهای بزرگ اسپرت، هیجان را دوچندان می‌کند. کابین این نسخه از نیشان Z مملو از چرم و



نسخه اسپرت‌تر
از نیشان «Z»

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تولید داخلی منجی کشور حتی زیر فشار تحریم

تأمین مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان حتی با ارز توافقی یا بدون انتقال ارز باید پذیرفته شود تا تولید بتواند بدون توقف و حتی زیر فشار ادامه



فعال شدن مکانیسم ماشه و افزایش نرخ ارز، صنعت خودرو و قطعه‌سازی را با شرایط تازه‌ای روبه‌رو کرده است. تأمین مواد اولیه، چه از بازار داخلی و چه از مسیر واردات، با هزینه‌های بیشتری همراه شده و ادامه تولید نیازمند رویکردی انعطاف‌پذیر در مدیریت منابع ارزی است. استفاده از همه مسیرهای ممکن، از منابع بانکی تا واردات بدون انتقال ارز بدون نیاز به ذکر منشأ و نرخ‌های توافقی، در کنار اختصاص ارز بانک مرکزی و تزریق به‌موقع نقدینگی، می‌تواند جریان تولید



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

را حفظ کرده و از کاهش تیراژ جلوگیری کند.

ماشه؛ بازگشت تحریم‌ها و شوک اولیه بازار

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در ارزیابی پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم فعال شدن مکانیسم ماشه بر صنعت قطعه و بازار ارز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان کرد: «به صورت مستقیم، با فعال شدن مکانیزم ماشه، تحریم‌ها باز می‌گردد و ممکن است شوک اولیه‌ای ناشی از تبعیت شرکت‌های فعال خارجی، به‌خصوص شرکت‌های چینی که با ایران همکاری می‌کردند



یا برخی شرکت‌هایی که تا امروز از تحریم‌های آمریکا تبعیت نمی‌کردند، اما حالا با تحریم‌های سازمان ملل مواجه می‌شوند، به وجود بیاید. این تحریم‌ها چون از سوی سازمان ملل هستند و مکانیسم ماشه آن‌ها را باز می‌گرداند، ممکن است شوک دفعی و کوتاه‌مدتی ایجاد شود.»

وی ادامه داد: «به هر حال بخش خصوصی همیشه این توان را دارد که تحریم‌ها را دور بزند. البته دور زدن تحریم‌ها هزینه دارد و این هزینه زمانی قابل تأمین است که نقدینگی مناسب وجود داشته باشد و سازوکار مقابله با تحریم یا دور زدن آن و همچنین حمایت و پوشش لازم از شرکت‌هایی که موفق به دور زدن تحریم‌ها می‌شوند، ایجاد شود. به طور کلی اگر در داخل کشور مکانیسم ماشه داخلی فعال‌تر از مکانیسم بین‌المللی عمل کند، صنعت قطعه، خودرو سازی و سایر صنایع کشور از پا نخواهد افتاد و امکان ادامه فعالیت وجود دارد.»

محبی‌نژاد همچنین تصریح کرد: «با وجود این، صنعت قطعه و صنایع مرتبط به‌طور حتم با مشکلات و چالش‌های بسیار زیادی مواجه خواهند شد، اما اگر اکنون مجموعه سیاست‌گذاران صنعت خودرو، دولت و مجلس به اجماع و جمع‌بندی واحدی برسند و بیش از ۳۰ نهاد دخیل در این صنعت به استراتژی و فرماندهی واحد متمرکز دست یابند، می‌توان در برابر چالش‌های ناشی از فعال شدن مکانیسم ماشه مقاومت کرد.»

مواد اولیه داخلی، جلوتر از وارداتی گران می‌شوند

این مقام صنفی، در پاسخ به این پرسش که افزایش نرخ ارز در هفته‌های اخیر چه اثری بر قیمت مواد اولیه و وارداتی و داخلی گذاشته است؟ اظهار داشت: «افزایش نرخ ارز در هفته‌های اخیر، با وجود وعده‌ها و تعهداتی که بانک مرکزی در خصوص مهار نرخ ارز داده، به‌طور مشخص و قطعی تأثیر مستقیم و فوری بر افزایش نرخ نهاده‌ها گذاشته است.»

وی در ادامه درباره نحوه تأثیر این تغییرات بر روند تولید اضافه کرد: «مواد اولیه داخلی، به‌ویژه آن‌چه در بورس کالا عرضه می‌شود، حتی زودتر از مواد اولیه وارداتی تحت تأثیر تغییرات نرخ ارز قرار می‌گیرد. علت آن است که این مواد داخلی با نرخ فوب خلیج فارس عرضه و در اثر رقابت، گاهی با قیمتی بالاتر از نرخ‌های جهانی معامله می‌شود. بنابراین، اگر نرخ ارز مبادله افزایش یابد، قیمت مواد اولیه داخلی نیز ناگزیر بارشده همراه خواهد شد.»

محبی‌نژاد، درباره فشار هزینه ناشی از جهش ارزی در قراردادهای جاری با خودروسازان بیان داشت: «در این قراردادها همیشه تأخیر وجود دارد. اغلب پس از سه‌ماه نخست سال قیمت‌ها بازنگری می‌شود و در سه‌ماه دوم نیز همین روند تکرار می‌شود. بنابراین، اثر جهش ارزی نیز با فاصله زمانی در قراردادهای دیده می‌شود. در نیمه نخست سال، خودروسازان در برابر افزایش نرخ نهاده‌های تولید و به تبع آن نرخ قطعات، مقاومت جدی کرده‌اند و حال اگر موج افزایش نرخ ارز نیز اضافه شود، شرایط سخت‌تر خواهد شد.»

وی با اشاره به فرآیند اصلاح قیمت‌ها افزود: «به‌رورزسانی قیمت باید سریع انجام شود. ابتدا صورت‌های مالی ارائه و قیمت جدید دریافت می‌شود و در نهایت قیمت جدید فروش‌ها به بورس اعلام می‌شود. این فرآیند مستقیم بر ارزش سهام خودروسازان و توان آن‌ها برای دریافت قیمت‌های جدید از شورای رقابت و سازمان حمایت تأثیر می‌گذارد.»

محبی‌نژاد تأکید کرد: «توصیه ما این است که قطعه‌سازان و خودروسازان در اسرع وقت قیمت‌ها را به‌روز کنند، زیرا این اقدام به نفع همه خواهد بود.»

بخش خصوصی همیشه این توان را دارد که تحریم‌ها را دور بزند. البته دور زدن تحریم‌ها هزینه دارد و این هزینه زمانی قابل تأمین است که نقدینگی مناسب وجود داشته باشد و سازوکار مقابله با تحریم یا دور زدن آن و همچنین حمایت، ایجاد شود

افزایش نرخ ارز، با وجود وعده‌ها و تعهداتی که بانک مرکزی در خصوص مهار نرخ ارز داده، به‌طور مشخص و قطعی تأثیر مستقیم و فوری بر افزایش نرخ نهاده‌ها گذاشته است. به‌طوری که مواد اولیه داخلی، حتی زودتر از مواد اولیه وارداتی تحت تأثیر تغییرات نرخ ارز قرار می‌گیرد



هوندا «ریجلاین» محبوب و جذاب



«تا امروز دو نسل از هوندا ریجلاین به عنوان یک پیکاپ میان سائیز روی خط تولید این خودروساز قرار گرفته است. ریجلاین نسل دوم از اواخر سال ۲۰۱۶ میلادی به بعد روی خط تولید هوندا قرار گرفت. نسل دوم ریجلاین کمی عضلانی تر و مدرن تر شده که به زبان جدید طراحی این کمپانی مزین است. در نمای جلو چراغ های نسبتا کشیده که خط افقی جلو پنجره آن را به دو بخش تقسیم کرده و جلو پنجره نسبتا عریض، چهره جسورانه به این پیکاپ بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ های عمودی مزین به LED

و حجم پردازی صریح کاملا زیبا و جذاب است. کابین این پیکاپ کاملا زیبا و مدرن است و فضای کاملا مدرنی را در اختیار سرنشینان می گذارد. قلب تپنده هوندا ریجلاین را یک موتور ۶ سیلندر وی-۵، شکل ۳، ۵ لیتری آنمفسر یک تشکیل می دهد که موسوم به J35Y6 است. این موتور به لطف سیستم تایمینگ متغیر منحصر بفرد هوندا i-VTEC و سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۲۹۰ اسب بخار قدرت و ۳۶۵ نیوتن متر گشتاور را به کمک گیربکس ۹ سرعته ساخت کمپانی ZF به چهار چرخ منتقل کند.

چرا ابزارهای تامین مالی زنجیره ای خود بانک ها هنگام تخصیص ارز مورد قبول واقع نمی شود؟

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور، در توضیح چگونگی اختلال چرخه تامین مالی قطعه سازان بر اثر جهش نرخ ارز به «دنیای خودرو» گفت: «در حال حاضر ابزار پوشش ریسک ارزی در عمل، محدود به وام های ریالی است که با آن بتوان ارز را تسویه کرد و سپس بدهی ریالی به بانک ایجاد شود. با این حال، به دلیل کمبود نقدینگی، همکاری بانک ها در این زمینه محدود است. برخی بانک ها چنین امکانی را فراهم می کنند، اما این میزان پاسخگوی نیاز گسترده قطعه سازان نیست.»

محبی نژاد ادامه داد: «مهم ترین ابزارهای تامین مالی زنجیره ای شامل اوراق گام، ال سی داخلی، برات الکترونیکی و اس سی اف داخلی هستند که برای تامین مالی زنجیره تولید خودرو طراحی شده اند تا میان قطعه سازان رده یک و دو و تامین کنندگان قابل معامله و رد دین باشند. با این حال بانک مرکزی به عنوان یکی از بزرگ ترین تامین کنندگان ارز، باید این اوراق را به جای پول نقد بپذیرد، چرا که این ابزارها در عمل، نقش شبه پول دارند. پرسش اینجاست که چرا نظام بانکی که خود مبدع و مشوق تامین مالی زنجیره ای است، از پذیرش این ابزارها در روز تخصیص ارز خودداری می کند.»

وی تصریح کرد: «اگر بانک مرکزی بتواند در زمان تامین ارز، به جای پول نقد از ابزارهای تامین مالی زنجیره ای مانند اس سی اف، ال سی داخلی بک تویک، اوراق گام یا خرید دین استفاده کند، هم نوسانات نرخ ارز تا حدی کنترل می شود و به نوعی پوشش ریسک ارزی یا هجینگ ایجاد خواهد شد و هم مشکل نقدینگی قطعه سازان کاهش می یابد. زیرا با بالا رفتن نرخ ارز یا قیمت نهاده های تولید، توان خرید نقدی صنعت خودرو به همان نسبت کاهش پیدا می کند، اما پذیرش این ابزارها توسط بانک مرکزی می تواند بخشی از این فشار را بر طرف کند.»

افزایش تولید؛ راهکار مهار و حتی کاهش تورم

محبی نژاد، در پاسخ به این پرسش که روند صعودی ارز چه مشکلاتی در تامین مواد اولیه وارداتی مانند فولاد آلیاژی، مواد پلیمری خاص و قطعات نیمه ساخته ایجاد کرده و چه سهمی از این مشکلات به بازار داخلی منتقل شده است؟ اظهار داشت: «ابزارهایی مانند اس سی اف و سازو کارهای تهاتر می توانند تا حدی به صادرات در مقابل واردات کمک کنند. به تازگی نیز مصوباتی در بانک مرکزی در حال جمع بندی است که بر اساس آن بخشی از واردات به صورت بدون انتقال ارز آزاد می شود؛ این موضوع می تواند خود یک گشایش در روند تامین مواد اولیه وارداتی باشد.»

وی ادامه داد: «مشکل اصلی همچنان نرخ ارز است. اگر نرخ های بازار آزاد یا توافقی رسمیت پیدا کرده و خودروسازان نیز آن را بپذیرند، بر قیمت قطعات اثر مستقیم خواهد گذاشت. اما در این شرایط حداقل شاهد رونق توری خواهیم بود، نه رکود توری. رکود توری زمانی رخ می دهد که ارز و نقدینگی برای تولید موجود نباشد؛ در این حالت تولید را کد شده، تیراژ کاهش می یابد و اشتغال با خطر جدی مواجه می شود. این وضعیت به مراتب مخرب تر از وجود تورم همراه با رونق تولید است.»

محبی نژاد با اشاره به این که تولید در هر شرایطی نجات بخش کشور است، تاکید کرد: «برای عبور از این وضعیت باید ارز مواد اولیه وارداتی را با از منابع بانک مرکزی تامین کنیم و یا به صورت بدون انتقال ارز و با نرخ توافقی اجازه تولید ادامه پیدا کند. هم خودروسازان و هم نهادهایی مانند شورای رقابت و سازمان حمایت باید این نرخ های توافقی را بپذیرند. در چنین حالتی کمترین مشکل به بخش واردات میحتاج تولید، حتی با فعال شدن مکانیسم ماشه، منتقل می شود. اگر این روند با افزایش تولید همراه باشد، تورم نه تنها قابل مهار خواهد بود بلکه می تواند کاهش هم پیدا کند.»

این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که آیا حرکت به سمت جایگزینی مواد اولیه داخلی به شکل گسترده در حال انجام است و کیفیت و هزینه این جایگزین ها با نمونه های وارداتی چگونه است؟ گفت: «در حوزه بر خی مواد، مانند مواد پلیمری، تنها پلیمرهای پایه در داخل کشور تولید می شود و پلیمرهای مهندسی که برای صنایع پیشرفته ضروری هستند، در کشور تولید نمی شوند. تولید این مواد نیازمند سرمایه گذاری ثابت با حجم نقدینگی بالا و همچنین برخورداری از فناوری و دانش فنی پیشرفته است؛ مواردی که در حال حاضر در کشور وجود ندارد.»

وی افزود: «در نتیجه، ما همچنان وابسته واردات دسته ای از مواد اولیه خاص مانند پلیمرهای مهندسی، چیپ های خاص و قطعات الکترونیکی هستیم. تیراژ اقتصادی تولید این اقلام در دنیا به چند ۱۰ میلیون عدد می رسد، اما در ایران به دلیل محدود بودن بازار به چند ۱۰۰ هزار یا چند میلیون عدد، سرمایه گذاری در این حوزه را توجیه اقتصادی ندارد و بازگشت سرمایه آن تضمین شده نیست.»

محبی نژاد تاکید کرد: «به همین دلیل، در شرایط فعلی، سرمایه گذار داخلی برای تولید این مواد وجود ندارد و وابستگی به واردات این اقلام به صفر نخواهد رسید.»

ضرورت تزریق فوری ۴۰ همت به ۲ خودروساز

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور گفت: «سیاست های پولی دولت یا بانک مرکزی برای کاهش فشار نقدینگی و ارز روشن است؛ بر این اساس در کوتاه مدت باید ۲۰ همتی که وزارت صمت از بانک مرکزی درخواست کرده، فورا به دو خودروساز بزرگ اختصاص یابد تا به سرعت به زنجیره تامین تزریق شود و از مرگ این صنعت جلوگیری کند. ما همچنین ۱۰ همت برای سایر خودروسازان در خواست کرده ایم که به نظر می رسد جزو درخواست رسمی وزارت صنایع از بانک مرکزی نبوده است.»

وی افزود: «در میان مدت باید قیمت گذاری خودرو به هر شیوه قانونی ممکن اصلاح شود. در حوزه ارزی نیز تا حد امکان تامین و تخصیص ارز توسط بانک مرکزی انجام گیرد و در موارد کسری، مجوز واردات بدون انتقال ارز یا با ارز متقاضی بدون ذکر منشأ تسهیل و با نرخ توافقی مواد اولیه تولید فراهم شود؛ نرخ هایی که باید هم خودروساز و هم مشتری کالای اساسی بپذیرند.»

محبی نژاد ادامه داد: «با فرض تداوم افزایش نرخ ارز، تنها راه حفظ تیراژ تولید این است که تامین نقدینگی همپای تورم و رشد نرخ ارز انجام شود و کسری ارز از طریق راهکارهای مکمل مانند واردات بدون انتقال ارز یا از محل ارز مشتری، بدون ذکر منشأ و با پذیرش بانک مرکزی و نظام بانکی اجرا شود.»

وی افزود: «سازمان های دولتی طلبکار از خودروساز و قطعه ساز، مانند بیمه، مالیات، برق، گاز و آب، نیز باید مطالبات خود را از طریق ابزارهای تامین مالی زنجیره ای بپذیرند و تنها پول نقد مطالبه نکنند تا این ابزارها بتوانند به درستی عمل کنند.»

ضرورت فرماندهی واحد در صنعت خودرو

محبی نژاد در پاسخ به این پرسش که چشم انداز نرخ ارز و بودجه ارزی صنعت قطعه تا پایان سال چگونه پیش بینی می شود و چه هشدار کلیدی باید به سیاست گزاران برای جلوگیری از بحران جدی ارائه داد؟ گفت: «نیاز ارزی کل صنایع کشور بیش از ۵۰ میلیارد یورو است و چشم انداز نرخ ارز تا پایان سال بیش از آن که به عوامل اقتصادی وابسته باشد، تحت تاثیر مسائل سیاسی رقم می خورد. پیش بینی نرخ تا پایان سال دشوار است و اقتصاددان ها سناریوهای خوش بینانه، واقع بینانه و بدبینانه متفاوتی مطرح کرده اند.»

وی هشدار داد: «برای جلوگیری از بحران، نباید ۳۰ نهاد مختلف هر یک جداگانه تصمیم گیری کنند؛ فرماندهی صنعت خودرو باید واحد و سیاست گذاری متمرکز و دارای ضمانت اجرا باشد. اتحاد مواضع در تامین نقدینگی، سپس ارز و مواد اولیه و اصلاح قیمت گذاری خودرو از اولوی های فوری است.»

این مقام صنفی در پایان تاکید کرد: «در بلندمدت باید از تصدی گری دولتی کاسته شود و نقش دولت و مجلس به سیاست گذاری، نظارت و هدایت راهبردی محدود گردد؛ این رویکرد می تواند مسیر صحیح توسعه صنعت خودرو را تضمین کند.»



اگر بانک مرکزی بتواند در زمان تامین ارز، به جای پول نقد از ابزارهای تامین مالی زنجیره ای مانند اس سی اف، ال سی داخلی بک تویک، اوراق گام یا خرید دین استفاده کند، هم نوسانات نرخ ارز تا حدی کنترل می شود و به نوعی پوشش ریسک ارزی یا هجینگ ایجاد خواهد شد و هم مشکل نقدینگی قطعه سازان کاهش می یابد.

سیاست های پولی دولت برای کاهش فشار نقدینگی و ارز روشن است؛ بر این اساس در کوتاه مدت باید ۲۰ همتی که وزارت صمت از بانک مرکزی درخواست کرده، فورا به دو خودروساز بزرگ اختصاص یابد تا به سرعت به زنجیره تامین تزریق شود و از مرگ این صنعت جلوگیری کند. ما همچنین ۱۰ همت برای سایر خودروسازان در خواست کرده ایم که به نظر می رسد جزو درخواست رسمی وزارت صنایع از بانک مرکزی نبوده است.

در میان مدت باید قیمت گذاری خودرو به هر شیوه قانونی ممکن اصلاح شود. در حوزه ارزی نیز تا حد امکان تامین و تخصیص ارز توسط بانک مرکزی انجام گیرد و در موارد کسری، مجوز واردات بدون انتقال ارز یا با ارز متقاضی بدون ذکر منشأ تسهیل و با نرخ توافقی مواد اولیه تولید فراهم شود؛ نرخ هایی که باید هم خودروساز و هم مشتری کالای اساسی بپذیرند.

با فرض تداوم افزایش نرخ ارز، تنها راه حفظ تیراژ تولید این است که تامین نقدینگی همپای تورم و رشد نرخ ارز انجام شود و کسری ارز از طریق راهکارهای مکمل مانند واردات بدون انتقال ارز یا از محل ارز مشتری، بدون ذکر منشأ و با پذیرش بانک مرکزی و نظام بانکی اجرا شود.

ضرورت فرماندهی واحد در صنعت خودرو

محبی نژاد در پاسخ به این پرسش که چشم انداز نرخ ارز و بودجه ارزی صنعت قطعه تا پایان سال چگونه پیش بینی می شود و چه هشدار کلیدی باید به سیاست گزاران برای جلوگیری از بحران جدی ارائه داد؟ گفت: «نیاز ارزی کل صنایع کشور بیش از ۵۰ میلیارد یورو است و چشم انداز نرخ ارز تا پایان سال بیش از آن که به عوامل اقتصادی وابسته باشد، تحت تاثیر مسائل سیاسی رقم می خورد. پیش بینی نرخ تا پایان سال دشوار است و اقتصاددان ها سناریوهای خوش بینانه، واقع بینانه و بدبینانه متفاوتی مطرح کرده اند.



با ۸ میلیون تومان افزایش در بازار ۷۸۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد. از سوی دیگر کوئیک GX نیز روز گذشته با افزایش قیمت ۸ میلیون تومانی در بازار ۶۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شد. با توجه به آن چه گفته شد می توان نتیجه گرفت هاچ بک های داخلی در بازه زمانی یادشده حداکثر تا ۱۰ میلیون تومان رشد قیمت داشته اند.

باتوجه به شرایط فعلی و نوسانات نرخ ارز، قیمت خودرو نیز تغییرات محسوسی داشته است. بر این اساس طی ۱۰ روز اخیر، قیمت انواع خودرو در بازار تا حدی افزایش یافته است. بررسی ها حاکی از آن است که قیمت پژو ۲۰۷ دنده ای سقف پانوراما روز گذشته در بازار با ۱۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۱۰۵ میلیون تومان رسید. همچنین اطلس G



رشد قیمت ۱۰ میلیون تومانی هاچ بک ها

بازار خودرو زیر سایه دلار؛ حباب قیمتی با دلالی و جو روانی!

نکته نگران کننده این است که برخلاف بازار جهانی که با مازاد عرضه و افت تقاضا روبه رو است، در ایران همچنان خودرو به عنوان کالای سرمایه ای تلقی می شود. این نگاه نادرست نه تنها ثبات بازار را از بین می برد، بلکه زمینه ساز رشد حبابی قیمت هاست. در شرایط فعلی اگر نرخ ارز در محدوده موجود باقی بماند، احتمال کاهش قیمت وجود دارد؛ اما عبور دلار از مرز ۱۲۰ هزار تومان، قطعاً بازار خودرو را با موج تازه ای از گرانی روبه رو خواهد کرد.

اما حضور پررنگ دلالتان و سفته بازارن موجب شکل گیری قیمت های غیر واقعی در این بخش از بازار شده است. انتشار کوتاه ترین خبر سیاسی یا اقتصادی، مانند احتمال فعال شدن مکانیسم ماشه، کافی است تا فضای روانی بازار به هم بریزد و خودروهایی که ارزش واقعی آن ها حدود ۲ میلیارد تومان است، تا سقف ۳ میلیارد تومان قیمت گذاری شوند. این روند باعث می شود خریداران نگران از افزایش بیشتر، به طور شتاب زده وارد بازار شوند و در نهایت قیمت های کاذب تثبیت شود.

بازار خودرو در ایران این روزها بار دیگر نشان داده بیش از آن که از منطق عرضه و تقاضا تبعیت کند، به نرخ ارز گره خورده است. طی هفته گذشته روند کاهشی قیمت ها به طور ناگهانی متوقف شد و حتی برخی مدل ها با افزایش یک تا دو میلیون تومانی همراه شدند؛ تغییری که هم زمان با توقف افت نرخ ارز رخ داد و نشان داد وابستگی کامل بازار خودرو به دلار همچنان پابرجاست. هر چند خودروسازان داخلی عرضه مناسبی داشته اند و در ظاهر کمبودی وجود ندارد،

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های 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
کی ام بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۳۰	۳۰	▲
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳۰	▲
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۲۰	▲
کی ام بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۴۰	۲۰	▲
ام وی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
ام وی ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۴۶۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
فردا D11 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
فردا SX5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
دیدگیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۹۰	۴۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
رئیسکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۸۰	۴۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۱۰	۱۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۴۳۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	●

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 ۳۵۰	۰	●
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 النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سراتو ۲۰۰۰ سی سی اتوماتیک IGT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
کیا سلتنوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا bZ4X ۱۵۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا کر اس هیبرید ۲۰۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	●
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	●
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	●
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	●
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	●
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	●
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
بی وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
بی وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۰	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۵	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۷	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۸	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۶	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۲	۴	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۵	۰	●
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۶	۰	●
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۶	۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۷۱	۳	▼
کوئیک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۷	۳	▼
کوئیک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۶	۲	▼
کوئیک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۵	۳	▲
کوئیک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۶	۲	▼
کوئیک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۳	۱	▼
کوئیک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۲	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۷۰	۱۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۹۷	۲	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۹۰	۸	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۲	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۰	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۶۵	۱۰	▲
کارون (پادار ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵	۱۰	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۶	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۷	۱۵	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۸۷	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۵	۸	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۷۴	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۱۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۹۰	۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۲۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۴۳	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۳۲	۱۳	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۶۳	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۱۷	۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۳۹	۱۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۲۹	۱۴	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۸۰	۱۱	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۲۰	۲۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۵	۲	▼
ریا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۹۰	۳	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۸۱	۴	▼

وی گفت: «ماموران پس از انجام تحقیقات میدانی و کار دقیق پلیسی و طی هماهنگی با مقام قضائی از محل مذکور بازدید کرده و در نتیجه این عملیات ۱۷ هزار و ۵۰۰ لیتر روغن موتور خارجی که فاقد اسناد و مدارک معتبر گمرکی بود کشف شد.»

فرمانده انتظامی استان اصفهان با بیان این که ارزش کالاهای کشف شده توسط کارشناسان مربوطه ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است، اظهار داشت: «کشف محموله کالاهای قاچاق و بر خورد قاطع با قاچاقچیان کلان در اولویت های ماموریتی این فرماندهی قرار دارد و اجازه نخواهیم داد عده ای سودجو با قانون گر بزی به دنبال رسیدن به اهداف شوم خود باشند.»

فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف محموله ۱۷ هزار و ۵۰۰ لیتری روغن موتور قاچاق به ارزش ۲۵ میلیارد ریال در پارکینگ یک منزل مسکونی خبر داد.

به گزارش «مهر» سردار حمید علینقیان پور در جمع خبرنگاران اظهار داشت: «ماموران پلیس آگاهی فرماندهی انتظامی شهرستان فلاورجان در راستای اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز و شناسایی محل های انبار کالای قاچاق، با اشراف اطلاعاتی خوب خود از نگهداری محموله کالای قاچاق در پارکینگ منزلی مسکونی در یکی از محلات سطح شهر مطلع شده و رسیدگی به موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»



کشف محموله ۲۵ میلیاردی روغن موتور قاچاق



براساس دستور اتاق اصناف؛

نگهداری از قوطی های خالی روغن موتور ممنوع شد

کاهش تقلب و اعتماد آفرینی

یکی از نتایج مهم این سیاست، افزایش سطح اطمینان و اعتماد مصرف کننده نهایی و کارگاه های خدماتی به اصالت روغن موجود در بازار خواهد بود. با ممنوعیت تجمع قوطی های مصرف شده، دسترسی فعالان بازار سیاه روغن تقلبی به ظرف های اورجینال محدود و امکان اسکن، رهگیری و تشخیص تقلب راحت تر می شود. بر این اساس، مشتریان هنگام تعویض روغن در مراکز معتبر، اطمینان بیشتری به اصل بودن محصول و سلامت موتور خود خواهند داشت. آنچه این ممنوعیت را پراهمیت می کند، تاثیر مستقیم آن بر کاهش احتمالات کلاهبرداری، کاستن هزینه های تعمیر و نگهداری موتور ها، و حتی تقویت جایگاه برندهای معتبر روغن داخلی است که محصولات اورجینال و اصل ارائه می کنند. این روند در عین حال منجر به شکل گیری فضای رقابتی سالم تر میان تولید کنندگان خواهد شد، زیرا آن ها برای حفظ سهم بازار و جلب اعتماد مصرف کننده ناچار به ارتقای شفافیت در زنجیره توزیع هستند.

تاثیرات اقتصادی و فنی بر تولید کنندگان روغن موتور

تغییر در سیاست های بسته بندی و جمع آوری قوطی، برای تولید کنندگان بزرگ و متوسط روغن موتور چالش و فرصت های جدیدی به ارمغان خواهد آورد. از یک سو، تولید کنندگان معتبر، با افزایش فروش مستقیم و کاهش گردش محصولات تقلبی در بازار، می توانند از سهم بازار بیشتری برخوردار شوند. همچنین، مدیریت بهتر برند، استاندارد سازی بیشتر خطوط بسته بندی، تطبیق با ضوابط ردیابی و کاهش هزینه های ناشی از گردش کالاهای برگشتی از دیگر مزایای این سیاست است. از سوی دیگر، تغییرات اجباری در پروسه های جمع آوری و دفع قوطی ها، ممکن است هزینه های اضافی برای تولید کنندگان و نیز مراکز تعویض روغن به دنبال داشته باشد. به طور مثال، اگر ظروف فلزی از چرخه تولید حذف شوند یا جای خود را به گزینیهایی جایگزین دهند، به روزرسانی خطوط بسته بندی و سرمایه گذاری مجدد در تجهیزات ضرورت خواهد یافت. همچنین تولید کنندگان قوطی های فلزی دچار کاهش تقاضا شده و احتمالاً به سمت بازارهای دیگر یا تولید ظروف جایگزین سوق داده خواهند شد. تمامی این موارد نیازمند همسویی میان دولت، نهادهای صنعتی، شرکت های بسته بندی، فعالان لجستیک و حتی باز یافت کنندگان است تا هزینه اضافی از منافع حاصل از سالم سازی بازار فراتر نرود و انگیزه فعالان اصلی تضعیف نشود.



سازمان ملی استاندارد ایران و الزامات سازمان بهداشت و مواد غذایی است. هر چند مقررات ابلاغ شده اخیر بیشتر جنبه کنترلی و نظارتی دارد، اما مقررات مرتبط با بسته بندی، تایید مواد مورد استفاده، ثبت اطلاعات محصول، رعایت استانداردهای بهداشتی، هویت سنجی محصول و شرایط دفع و بازیافت را شامل می شود.

طبق استاندارد ملی و نیز الزامات بین المللی (نظیر ISO 18601/18602 و مقررات اتحادیه اروپا مانند PPWR)، تولید کنندگان و عرضه کنندگان موظفاند برای بسته بندی محصولات شیمیایی، ایمنی ظروف، نوع مواد مصرفی، اطلاعات دقیق روی برچسب، امکان ردیابی، شرایط نگهداری و دفع ظروف را رعایت کنند و این ضوابط باید در تمام چرخه عمر محصول به کار بسته شود. دستورالعمل جدید اتاق اصناف، در راستای بندهای نظارتی قانون نظام صنفی و ضوابط خاص فرآورده های شیمیایی مصرفی، ظرفیت قانون گذاری برای ارتقای سلامت جامعه و حفظ بازار رقابتی شفاف را گسترش داده است. لذا اکنون نظارت بر معدوم سازی، ثبت خروج قوطی ها و آموزش واحدهای صنعتی بخشی الزامی از استانداردهای خدمات پس از فروش صنایع خودرو به شمار می رود.

در مهرماه ۱۴۰۴، اتاق اصناف ایران با صدور یک دستورالعمل تازه، ممنوعیت نگهداری قوطی های خالی روغن موتور در مغازه های تعویض روغن را ابلاغ کرد. علت اصلی این تصمیم، مقابله با پدیده رایج و خطرناک عرضه روغن موتور تقلبی و بی کیفیت از طریق سوءاستفاده از قوطی های فلزی مصرف شده عنوان شد. این سیاست، در عین حال که واکنش های متفاوتی را از سوی تولید کنندگان، مراکز تعویض روغن و مصرف کنندگان برانگیخته، تاثیرات مهمی بر ساختار بازار، زنجیره تامین، قیمت تمام شده، آینده صنعت بسته بندی، امنیت فنی خودروها و حتی موضوعات زیست محیطی به جا خواهد گذاشت

دلایل و انگیزه های قانونی ممنوعیت قوطی های فلزی روغن موتور

بر اساس اعلام اتاق اصناف ایران، نگهداری قوطی های خالی روغن موتور در واحدهای صنعتی تعویض روغنی به منظور جلوگیری از سوءاستفاده از ظروف خالی و مقابله با عرضه روغن موتور تقلبی ممنوع شده است. معاون بازرسی و نظارت این نهاد تصریح کرده که واحدهای صنعتی موظفاند پس از تخلیه کامل ظروف روغن، نسبت به معدوم سازی یا امحای آن ها اقدام کنند. این اقدام بخشی از پویش ملی تضمین سلامت مصرف کننده، ارتقای کیفیت خدمات و مقابله با عرضه فرآورده های غیراستاندارد عنوان شده است. تقلب در بازار روغن موتور، به ویژه از طریق پرکردن مجدد قوطی های اورجینال ولی مصرف شده با روغن های ناسالم یا بی کیفیت، همواره به عنوان یک معضل جدی شناخته شده است. مصرف کننده به نیروی بسته بندی اورجینال و ظاهر مقوای فلزی اطمینان می کند و تشخیص اصالت محصول برای او دشوار است. این مساله باعث شده قوطی های مصرف شده فلزی برای شبکه تقلب فرصتی کلیدی فراهم آورند؛ ظرفی که با ریختن روغن تصفیه شده یا غیراستاندارد، به راحتی مجدداً روانه بازار می شود. همچنین از منظر نظارتی، جمع آوری و معدوم سازی قوطی ها به سازمان های ذربط امکان می دهد فرآیندهای کنترل و ردیابی را موثرتر انجام دهند و احتمال سوءاستفاده توسط دلالان و سودجویان را کاهش دهند. بنابراین، این ممنوعیت پاسخی ضروری به چالشی است که هم اعتماد عمومی را تضعیف کرده و هم پایداری تکنیکی موتور خودروها را تهدید می کند.

چارچوب قانونی و مقررات نظارتی مربوط به بسته بندی روغن موتور

مقررات کنونی بسته بندی روغن موتور در ایران، تلفیقی از ضوابط ملی اتاق اصناف، دستورالعمل های

XTRIM
BORN FOR MORE

TX
بالذت برانید





«کمپانی تویوتا اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی هاچ‌بک‌های -پر‌فورمنسی خود را با نام کرو‌لا GR به بازار جهانی عرضه کرد. این خودرو از نظر قوای محرکه دارای تکنولوژی منحصر به فردی است که برای نخستین بار تویوتا در دنیای خودرو آن را اجرایی کرد. به عبارت دیگر موتور ۳ سیلندر خطی ۱.۶ لیتری را طراحی و تولید کرده که به لطف تکنولوژی پر‌خوران توپین توربو (توربوشارژهای دوقلو)، سیستم ترمیم‌نگ متغیر هوشمند نسل جدید تویوتا، سیستم پاشش سوخت مستقیم تویوتا D-4ST و اعمال

موتور ۳ سیلندر فوق‌العاده «تویوتا»



تلگرام Telegram

خودتحریمی؛ دشمن صنعت خودرو

با توجه به این که از ششم مهرماه سال جاری مکانیسم ماشه و تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان به‌صورت رسمی آغاز شد، پیش‌بینی می‌شود صنعت خودرو و همچنان مانند سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ با چالش‌های بسیاری مواجه شود. با این حال کارشناسان معتقدند آثار سوء خودتحریمی بر صنعت خودرو و کشورمان بیش از تحریم‌های خارجی است. حال سوال این است که با توجه به شرایط فعلی صنعت و بازار خودرو، بهترین راه حل برای برطرف‌سازی خودتحریمی‌ها چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

در حال حاضر وزارت صمت به‌عنوان مهم‌ترین متولی و سیاست‌گذار صنعت خودرو، می‌تواند با هدف خنثی‌سازی تاثیر تحریم‌های داخلی و خارجی بر این صنعت، با اتخاذ سیاست‌های راهبردی و تصمیمات درست و به‌موقع، گام مهمی در این راستا بردارد. درواقع کاهش تاثیر خودتحریمی‌ها بر صنعت خودرو و به تبع آن رشد و توسعه این صنعت ممکن نخواهد بود، مگر آن که وزارت صمت به‌صورت جدی به این بخش ورود کند و با تکیه بر تجربیات سال‌های قبل، بهترین سیاست‌ها را در این زمینه اتخاذ کند.

سیفی

اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، اقتصاد کشور را به‌صورت کامل تحت تاثیر قرار می‌دهد. با این حال تاثیر منفی خودتحریمی‌ها بر صنعت خودرو از تحریم‌های خارجی کمتر نیست و باید برای رفع آن چاره‌اندیشی شود. درواقع خودتحریمی‌ها در بخش‌هایی مانند گمرک و تخصیص ارز برای واردات قطعه، در شرایط فعلی، به سهم خود مانع دستیابی صنعت خودرو به جایگاهی می‌شود که شایسته آن است. درعین حال این مساله شامل حال کلیه صنایع می‌شود و شایسته است وزارت صمت با اتخاذ تدابیر مناسب به فکر راهکاری برای کاهش تاثیر منفی تحریم‌ها بر اقتصاد کلان کشور باشد.

عابدینی

Message



صدای ما

۸۸۲۰۶۷۶۱

قیمت بالای

«خودرو چینی مدل ۱۳۹۹ دارم و چندی پیش در زمان حرکت چراغ EPS پشت آمپر خودرویم روشن شد. با مراجعه به نمایندگی کارشناس فنی گفت یکی از سنسورهای این سیستم معیوب شده و باید تعویض شود. درعین حال قطعه مذکور در بخش قطعات نمایندگی موجود نبود؛ بنابراین مجبور شدم برای تهیه آن به بازار لوازم‌کی مراجعه کنم که در نهایت چندین فروشگاه این قطعه را با قیمت نسبتاً بالا عرضه می‌کردند.

۰۹۹۲*۵۱۱۷

عرضه لاماکو فلو توسط «آرین پارس موتور» با قیمت قطعی و تحویل فوری



یا آدرس اینترنتی به نشانی <http://sales.lamaco.ir> اقدام کنند.

معرفی محصول لاماکو فلو

لاماکو فلو، خودرو جدید شرکت آرین پارس موتور با طراحی محافظه کارانه اما مدرن معرفی شده است. طراحی خارجی این خودرو با جلوپنجره بزرگ، چراغ‌های زاویه‌دار و تزئینات کرومی، جلوه‌ای اسپرت و متمایز دارد. نمای جانبی با خطوط حجم‌دهی دقیق، پویایی و استحکام بدنه را تقویت می‌کند و نمای عقب با چراغ‌های LED سه‌بعدی، تکمیل‌کننده هویت بصری خودرو است.

طراحی داخلی نیز با رنگ‌بندی دوگانه، نمایشگر مرکزی و امکانات رفاهی متنوع، فضای کابینی ارگونومیک و جذاب را ارائه می‌دهد.

لاماکو فلو مجهز به پیش‌برنده ۱.۵ لیتری توربوشارژر با توان ۱۴۳ اسب‌بخار و گشتاور ۲۴۰ نیوتن‌متر است که در کنار گیربکس CVT، رانندگی نرم، اقتصادی و مناسب برای ترافیک شهری را فراهم می‌سازد. سیستم تعلیق جلو مک‌فرسون و عقب تورشن بیم، عملکرد مناسبی در رانندگی شهری ارائه می‌دهد. ترمزهای دیسکی خنک‌شونده در جلو و امکانات ایمنی نظیر دوا بریک، ABS، EBD، ESP، HAC، HDC، TPMS، ایر فلیکس، ایمنی خودرو را در سطح قابل قبولی نگه می‌دارد.

در بخش تجهیزات رفاهی، لاماکو فلو امکاناتی چون ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای، فرمان چرمی دی‌کات، پوشش Soft Touch ترم داخلی، کروز کنترل، سانروف پانورامیک، نمایشگر ۸.۸ اینچی، سیستم صوتی با ۶ بلندگو، تودوزی چرم، تنظیم برقی نور چراغ‌ها، آینه‌های گرم‌کن برقی، دوربین دید عقب، سنسور نور و باران و اتصالات USB و AUX ارائه می‌دهد. این خودرو در مجموع گزینه‌ای مناسب و رقابتی در دره خودروهای میان‌رده برای خانواده‌ها و کاربران شهری به‌شمار می‌رود.



پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۰۸

نظر سنجی Poll

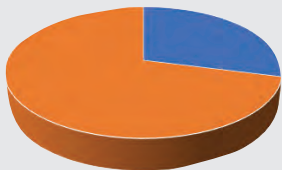
۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما حضور مستمر دانش‌آموزان در فعالیت‌های پارک‌های ترافیکی تا چه اندازه می‌تواند آن‌ها را در آینده به رانندگانی قانون‌مدار تبدیل کند؟ در پاسخ به این پرسش ۲۹ درصد به گزینه یک یعنی تاثیر چندان‌ی ندارد و ۷۱ درصد به گزینه دوم یعنی بسیار موثر است رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۲۹ درصد

گزینه ۲ ۷۱ درصد



پیامک SMS

خودرو اسپرت مرسدس بنز

قصه خرید مرسدس بنز A250 هاچ‌بک مدل ۲۰۲۲ به صورت گذر موقت را دارم؛ خصوصیات و امکانات این خودرو به لحاظ فنی و رفاهی چیست؟
۰۹۱۲*۳۲۲۳

«پیش از این که به پرسش شما پاسخ داده شود، باید این نکته را بدانید که خودروهای آلمانی به دلیل کیفیت و تکنولوژی بسیار بالای ساخت پیش‌رانه با شرایط سوختی کشورمان هماهنگی چندان‌ی ندارند. بنابراین پیش از ورود خودرو به کشور به دقت کتابچه راهنمای آن را مطالعه و براساس آن از خودرو نگهداری کنید. هاچ‌بک ساب کامپکت سگمنت C محبوب مرسدس بنز یا همان A کلاس در آوریل سال ۲۰۱۸ میلادی با استایلی متفاوت و تکنولوژی نوین به بازار آمد. درواقع چهارمین نسل از کلاس A که با کد W177 شناخته می‌شود، زبان جدید طراحی مرسدس بنز را به نمایش گذاشت. درحقیقت A کلاس جدید بر پایه و پلت‌فرم MFA2 مرسدس بنز شکل گرفته است. این خودرو ساب کامپکت لوکس در چند نسخه به بازار عرضه شده است. امانسخه مورد بررسی مادر این مطلب مدل A250 فورماتیک است. تناسب‌های عالی بدنه و خطوط نرم و اورهنگ‌های کوتاه جلو و عقب پروفیل این هاچ‌بک اسپرت را جذاب کرده‌اند. چهره خودرو با چراغ‌های زاویه‌دار و LED مشابه A-شکل و جلوپنجره ۶ ضلعی ستاره‌نشان و ورودی‌های هوا درون سپر، تهاجمی و البته زیبا به نظر می‌رسد. در نمای عقب چراغ‌های مشابه قطره آب و حجم‌پرداز صریح و دیفیوزر و اگرزهای دوزنق‌های نمای اسپرت از یک هاچ‌بک را به نمایش می‌گذارد. فضای داخلی A250 فورماتیک حس سوار شدن به یکی از سدان‌های لوکس مرسدس بنز را برای شما تداعی خواهد کرد.

زیرا استفاده از چرم با کیفیت آلکانترا، پوشش جبر و قطعات دکوراتیو کرومی ایسن حس را القا می‌کند. درعین حال قرارگیری دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی یکی برای کلاستر (پشت آمپر) و دیگری برای کنسول میانی، فضای مدرنی را فراهم کرده است. طراحی درچه‌های کروی‌شکل سیستم تهویه مطبوع، سقف بزرگ سانروف و نورپردازی توسط LED های نواری از جمله موارد خاص کابین A250 فورماتیک هستند. طراحی صندلی‌های اسپرت ارگونومی، غربل‌کفر مان AMG و قرارگیری دو پدال شیفت‌ر آلومینیومی در پشت آن رانندگی با یک خودرو تمام‌اسپرت را در اختیار شما می‌گذارد. فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی برای این هاچ‌بک اسپرت مرسدس بنز در نظر گرفته شده است. از جمله آپشن‌هایی مانند دوربین دید عقب، دوربین ۳۶۰ درجه‌ای، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با کانال مجزا برای سرشینان عقب، سقف بزرگ سانروف، نمایشگر کنسول میانی با قابلیت اتصال اپل کارپلی و اندروید اتو، سیستم صوتی برمستر با ۱۲ بلندگو، هدآپ دیسپلی، نوربالای اتوماتیک، سیستم حفظ حرکت بین خطوط، سیستم پایش نقاط کور، سیستم شناسایی عابر پیاده، سیستم ترمز اضطراری خودکار، کروز کنترل پیشرفته، سیستم آنالیز ترافیکی و سیستم پیشگیری از برخورد جلو. اما مهم‌ترین بخش این خودرو پیش‌رانه آن است.

زیر کاپوت این هاچ‌بک اسپرت مرسدس بنز یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژر قرار دارد. این موتور مجهز به سیستم‌های توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم است. این پیش‌رانه ۲ لیتری توربوشارژر توانایی تولید حداکثر ۲۲۱ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۸۰۰ آرپی‌ام دارد. گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک برای انتقال قدرت و گشتاور به‌چهار چرخ تعبیه شده است. نصب گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک شتاب خودرو را تسریع و سبب کاهش مصرف سوخت نیز می‌شود. به‌طوری که این هاچ‌بک اسپرت به‌صورت سیکل ترکیبی ۶.۶ لیتر در هر صد کیلومتر بنزین می‌سوزاند. حداکثر سرعت این هاچ‌بک اسپرت ۲۴۹ کیلومتر بر ساعت است.



رشد محدود تولید تایر در نیمه نخست امسال



بررسی عملکرد صنعت تایر در ۶ ماهه نخست سال جاری نشان می‌دهد روند تولید در بیشتر واحدهای بورسی این حوزه افزایشی بوده، اما مجموع تولید کل نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد چشمگیری نداشته است. براساس داده‌های منتشر شده در سامانه کدال، بخشی از واحدهای تایر سازی توانسته‌اند تولید خود را در این بازه زمانی افزایش دهند؛ در حالی که برخی دیگر با افت عملکرد مواجه شده‌اند. میزان تولید برخی واحدها حتی تا چند ده درصد کاهش یافته و در مقابل،

تعدادی نیز رشد دورقمی را به ثبت رسانده‌اند. جمع‌بندی این آمار نشان می‌دهد مجموع تولید تایر در میان شرکت‌های فعال این بخش (بدون احتساب بزرگ‌ترین تولیدکننده بورسی) به حدود ۸۳ هزار و ۶۷۶ تن رسیده که در مقایسه با ۶ ماهه نخست سال گذشته تنها معادل ۱.۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد. این روند بیانگر آن است که اگرچه در ظاهر تولید در اغلب کارخانه‌ها رو به افزایش گذاشته، اما اثر منفی افت تولید در برخی واحدها موجب شده رشد کلی صنعت تایر بسیار محدود باشد.

واردات بی‌رویه آینده تایر سازی را مبهم کرده است؛

بازار تایر در تنگنای ارزی و سامانه‌ای

است. رشد بیش از ۳۰ درصدی بهای مواد اولیه در ماه‌های اخیر، هزینه تولید را بالا برده و دیر یا زود به افزایش قیمت در بازار منجر خواهد شد. هرچند دولت با سیاست‌های دستوری در پی کنترل قیمت‌هاست، اما تجربه نشان داده این سیاست‌ها در عمل تنها موجب ایجاد فاصله میان نرخ‌های دولتی و آزاد و در نتیجه افزایش رانت و فساد می‌شود. چنین فاصله‌ای تقاضای کاذب ایجاد کرده و توزیع عادلانه را دشوارتر می‌سازد.

از سوی دیگر، بازار تایر در حال حاضر در شرایطی نزدیک به اشباع قرار دارد. واردات گسترده در سال‌های گذشته، ورود برخی صنوف غیرمرتبط به‌عرصه تجارت تایر و عرضه کالا به‌صورت اعتباری، فضای رقابتی بازار را شدیدتر کرده است. در چنین شرایطی بسیاری از فروشندگان حاضر هستند با حداقل سود فعالیت کنند تا تنها سهم خود را در بازار حفظ کنند.

در مجموع، چشم‌انداز صنعت تایر در کوتاه‌مدت چندان روشن نیست. وابستگی شدید به نرخ ارز، حضور پررنگ سامانه‌ای که کارآمدی آن محل تردید است و فشار ناشی از واردات بی‌رویه و قاچاق، این صنعت را در نقطه‌ای قرار داده که نیازمند بازنگری جدی در سیاست‌های کلان است. اگر دولت به‌جای سیاست‌های دستوری، مسیر تامین ارز و سازوکارهای قانونی واردات و توزیع را شفاف و تسهیل کند، می‌توان امیدوار بود که بازار تایر از وضعیت کنونی خارج شود. در غیر این صورت، مصرف‌کنندگان همچنان باید منتظر افزایش قیمت تدریجی و ادامه بی‌ثباتی در این بازار باشند.

بازار تایر کشور در سال‌های اخیر از جمله حوزه‌هایی بوده که به‌طور مستقیم تحت تأثیر نوسانات ارزی و سیاست‌های نظارتی قرار گرفته است. امروز بیش از هر زمان دیگر، این صنعت



میان فشار افزایش نرخ ارز، محدودیت‌های ناشی از سامانه فروش و موج واردات تایرهای خارجی قرار دارد؛ وضعیتی که نه تولیدکنندگان و نه مصرف‌کنندگان، از آن رضایت ندارند. واقعیت این است که دلار در تعیین قیمت تایر نقشی اساسی ایفا می‌کند. تایرهای وارداتی به‌صورت مستقیم با نرخ ارز جابه‌جایی می‌شوند و تایرهای تولید داخل نیز به‌دلیل وابستگی به مواد اولیه خارجی، از افزایش دلار بی‌نصیب نمی‌مانند. این وابستگی ارزی به‌ویژه در شرایطی که تامین ارز به شکل قطره‌چکانی انجام می‌شود، زمینه‌ساز کمبود در بازار و رشد تدریجی قیمت‌هاست. در کنار این مساله، سامانه فروش تایر همچنان به‌عنوان یکی از گره‌های اصلی باقی مانده است. اگرچه هدف اولیه آن تنظیم بازار و مدیریت توزیع عنوان شده بود، اما در عمل نه تنها مشکلات فعالان این صنعت را حل نکرده، بلکه مسیرهای قانونی عرضه و تقاضا را نیز با محدودیت‌های تازه‌ای روبه‌رو کرده است. تصمیم‌گیران دولتی حذف این سامانه را غیرممکن می‌دانند و تاکید دارند که تخصیص ارز و کالا برای بسیاری از صنایع از همین مسیر انجام می‌شود. با این حال برخی طرفداران سامانه نیز اذعان دارند که اصلاحاتی باید صورت گیرد تا روند کار برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان تسهیل شود.

اما آن‌چه بیش از همه بازار تایر را تحت فشار قرار داده، ترکیب این سیاست‌های سختگیرانه با رشد واردات بی‌رویه و قاچاق است. برندهای ناشناخته، به‌ویژه از چین، طی سال‌های اخیر بازار را در قبضه خود گرفته‌اند و رقابت ناپرابری را با تولیدکنندگان و واردکنندگان رسمی ایجاد کرده‌اند. این روند موجب کاهش حاشیه سود فعالان رسمی و افزایش بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان به کیفیت کالا شده است.

افزایش نرخ ارز در بازارهای موازی نیز به‌طور مستقیم بر هزینه مواد اولیه تولید تایر تأثیر گذاشته



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



انجام شد. تیم اکس پنگ با استفاده از رانندگان مختلف، به صورت چرخشی هدایت خودرو را بر عهده داشت تا امکان رانندگی مداوم با سرعت‌های بالا فراهم شود. در طول مسیر، از شارژ سریع استفاده شد و هر توقف شارژ بین ۱۰ تا ۱۲ دقیقه طول کشید. نکته قابل توجه این که این رکورد پس از آن به دست آمد که برنامه اولیه به دلیل شرایط نامساعد جوی شامل باران سنگین و مه غلیظ متوقف شد. تیم اکس پنگ پس از بهبود شرایط، آزمون را از ابتدا آغاز کرد و توانست رکورد تازه‌ای را به ثبت برساند. پیش‌تر در ماه ژوئن (خرداد ۱۴۰۴)، خودرو شیائومی YU7 مکس موفق شده بود با متوسط سرعت بیش از ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت و ۲۰ بار شارژ سریع، رکورد ۲۹۴۴ کیلومتر را ثبت کند.

اکس پنگ P7 با پیمودن ۳۹۶۱ کیلومتر در ۲۴ ساعت، رکورد شیائومی YU7 را شکست و رقابت خودروهای برقی چینی را وارد مرحله جدیدی کرد. اکس پنگ P7 موفق شد در یک آزمون طاقت‌فرسای ۲۴ ساعته، نام خود را به عنوان سریع‌ترین خودرو برقی در این رقابت‌های ثبت کند. به گزارش رسانه‌های خودرویی چین، شرکت اکس پنگ (XPeng) توانست با مدل جدید P7 رکورد تازه‌ای را در آزمون دوام ۲۴ ساعته به ثبت برساند. این خودرو در طول شبانه‌روز، مسافتی معادل ۳۹۶۱ کیلومتر را طی کرد و رکورد قبلی شیائومی YU7 را که ۳۹۴۴ کیلومتر بود، با اختلاف ۱۷ کیلومتر پشت سر گذاشت. این آزمون در یک پیست بسته و با شرایط کنترل شده



رقابت برقی سازان چینی در رکورد ۲۴ ساعته

رشد قیمت وارداتی‌ها پس از فعال شدن مکانیسم ماشه

بلا تکلیفی در بازار خودرو هر روز بیشتر می‌شود!

میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۴۳ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (درجه سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۸۸۷ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۲۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما رتقایافته (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۲۲ میلیون تومان، تارا دنده ۷L پلاس (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۰ میلیون تومان و شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که اکس‌تیرم ۷۷ (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان و ام‌وی ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورت تیج توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان، تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فولکس تی‌رایک ۱۵۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و بی‌وای دی سالگ پلاس (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.



و ۵۰۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان طی ۱۲ روز رسیده است. این خودرو در بازه زمانی بررسی شده، افزایش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی معادل ۵.۷ درصد را تجربه کرده است. البته در میان خودروهای بررسی شده، کمترین رشد قیمت مربوط به خودرو کیا سلتوس است که بهای آن از ۴ میلیارد تومان در اول مهرماه به ۴ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان در دوازدهم مهرماه رسیده که به معنای افزایش قیمت ۵۰ میلیون تومانی معادل ۱.۲ درصد بوده است.

داخلی‌ها در بازار ارزان شدند
خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۳

کردند. رکورددار قیمت در میان خودروهای بررسی شده، فیات ۵۰۰ است. در حالی که این مدل در ابتدای مهرماه ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قیمت‌خورده بود، بهای آن با رشد ۵۰۰ میلیون تومانی، در روز گذشته به ۴ میلیارد تومان رسید. افزایش قیمت این خودرو معادل ۱۴.۲ درصد بوده است. دومین خودرویی که در این بازه زمانی بارش قیمت مواجه شده است، تویوتا کرولا توربو بود که قیمت آن از ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان در اول مهرماه به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در دوازدهم مهرماه رسید. این خودرو افزایش قیمت ۲۰۰ میلیون تومانی معادل ۷ درصد را تجربه کرده است. خودرو دیگری که در رتبه سوم افزایش قیمت قرار می‌گیرد، فولکس ID4 است که قیمت آن از ۳ میلیارد

ارز تخصیصی تا شهر یورماه امسال بوده است.

بنابراین با بازگشت تحریم‌ها به اقتصاد ایران، اگر سیاست‌گذار تصمیم به محدودیت یا توقف واردات بگیرد (مانند آن چه در سال ۱۳۹۷ متأثر از اعمال تحریم‌های ثانویه با خروج دونالد ترامپ از توافق هسته‌ای از برجام شاهد آن بودیم) احتمال پرواز قیمت در بازار خودروهای وارداتی بیش از پیش دیده می‌شود. در این جای قیمت ۱۰ مدل خودرو وارداتی طی ۱۲ روز یعنی از اول تادوازدهم مهرماه مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته است. در حالی بررسی بازار این خودروها از رشد ۴۱ درصدی حکایت دارد که در این میان سه مدل خودرو یعنی جتا V5S، هیوندای کونا و هیوندای اکسنت ثبت قیمتی را تجربه



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

بررسی بازار خودروهای وارداتی در بازه زمانی اول مهرماه تا روز گذشته نشان می‌دهد قیمت‌ها به طور میانگین ۴۱ درصد افزایش یافته است. فعال شدن مکانیسم ماشه و رشد بازارهای ارز و طلا از مهم‌ترین دلایل این افزایش عنوان می‌شود.

با این حال، بلا تکلیفی در سیاست‌های تعرفه‌ای و تخصیص ارز و همچنین احتمال تکرار ممنوعیت واردات مشابه سال ۱۳۹۷ در پی بازگشت تحریم‌های بین‌المللی این گمانه را تقویت کرده که بازار خودروهای وارداتی در ایران دوباره با موج تازه‌ای از رشد قیمت مواجه شود. فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های شورای امنیت بازار خودرو ایران را با شوک‌های روانی و نااطمینانی مواجه کرده است؛ هر چند تأثیرپذیری خودروهای داخلی و مونتاژی از این اتفاق پررنگ‌تر بوده اما شاهد روند صعودی قیمت

خودروهای وارداتی نیز در مدت اخیر هستیم. به دنبال انتشار اخبار مربوط به تحولات سیاسی در کشور، بازارهای ارز و طلا نیز افزایش قیمت را تجربه کردند و در پی افزایش نرخ دلار به بالای ۱۰۰ هزار تومانی، مقاومت ارزی خودرو نیز در مقابل این ارز شکست و در حالی که از اواخر سال گذشته ارتباط خطی میان دلار و خودرو قطع شده بود، باز هم این پیوند برقرار شد. فعال شدن اسنپ‌ک با بازگشت تحریم‌ها در پسامانده، از جنبه‌های مختلف بر تجارت ایران به ویژه در بخش نفت اثر گذار خواهد بود و همین موضوع تأمین ارز واردات خودرو را با آما و اگرهای فراوانی مواجه کرده است. این در حالی است که با ورود به نیمه دوم سال، تکلیف سر نوشت واردات خودروهای خارجی هنوز مبهم است؛ به گونه‌ای که به گفته مقامات وزارت صمت ارز تخصیصی به این بخش در سال جاری صفر بوده و هنوز سامانه ثبت سفارش باز نشده است. این در حالی است که به گواه آمارهای بانک مرکزی، خودرو کماکان صدرنشین

حضور پر قدرت «گروه بهمن» در نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو تبریز ۱۴۰۴



«گروه بهمن امسال با سبکی کامل و متنوع از محصولات خود در نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو تبریز ۱۴۰۴ حضور پیدا می‌کند. این نمایشگاه از ۱۶ تا ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تبریز برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند هم‌روزه از ساعت ۱۵ تا ۲۱ از غرفه‌های مختلف بازدید کنند.

در بخش سواری و پیکاپ، شرکت بهمن موتور تازه‌ترین محصولات خود از جمله فیدلیتی XB1، کراس‌اور مونتاژی جدید شوال ۶، فیدلیتی پرستیژ و همچنین پیکاپ‌های کاپرا B1 تک‌کابین و کاپرا A1 با گیربکس اتوماتیک را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار خواهد داد. زیرمجموعه بی‌ام‌کارز نیز با حضور پررنگ خود نمایشی از همکاری‌های بین‌المللی گروه بهمن ارائه می‌دهد و محصولاتش چون مزدا ۳، سدان برقی مزدا E26، سدان هیبریدی و لوکس هونگچی H5PHEV و محصول مدرن و به‌روز اوتار ۱۱ را به نمایش خواهد گذاشت. در حوزه خودروهای تجاری و سنگین، شرکت بهمن دیزل با عرضه کامیونت جدید فورس CNG F38، کمپرسی سنگین امپاور BD460 و کامیون فورس ۱۲ تن، توانمندی‌های خود را به نمایش می‌گذارد. همچنین سیبا موتور با محصولات فاو شامل کامیون کمپرسی و کشنده جفت‌محور، حضور پررنگی در بخش خودروهای باری خواهد داشت.

در بخش حمل‌ونقل عمومی، شرکت اسناجیدترین اتوبوس‌های خود شامل مدل‌های ۱۲ متری بین‌شهری، ۱۸ متری شهری و همچنین اتوبوس برقی ۱۲ متری را به نمایش می‌گذارد تا بازدیدکنندگان با توانایی‌های این برند در توسعه حمل‌ونقل پاک و مدرن آشنا شوند. حضور گسترده و هماهنگ گروه بهمن در نمایشگاه تبریز ۱۴۰۴ نشان‌دهنده استراتژی این گروه برای پوشش کامل نیازهای بازار ایران از خودروهای سواری و کراس‌اور تا کامیون، کشنده و ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. این نمایشگاه فرصت مناسبی برای علاقه‌مندان و فعالان صنعت خودرو خواهد بود تا از نزدیک با جدیدترین محصولات و برنامه‌های توسعه‌ای گروه بهمن آشنا شوند.

با حضور رئیس هیات عامل «ایدر» انجام شد؛

انعقاد قرارداد هوشمندسازی خودروهای متصل در نمایشگاه الکامپ



«در هشتمین نمایشگاه الکامپ، مرکز گسترش فناوری اطلاعات (مگفا) و شرکت هوشمندسازان خودرو کارن با حضور معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل ایدر، یک قرارداد مهم در حوزه‌های هوشمندسازی خودروهای متصل فناوری امضا کردند.

هدف از این همکاری، ایجاد یک اکوسیستم جامع در حوزه هوشمندسازی حمل‌ونقل است که شرکت کارن به عنوان یک شرکت دانش‌بنیان که در حوزه خودرو متصل دارای ثبت اختراع و مجوز تولید داخل است و با همکاری مگفا که در حوزه هوشمندسازی و اقتصاد دیجیتال پیشرو است، در این اکوسیستم با ارائه راهکارهای نوین، نیازهای بازار پس از فروش، ناوگان‌های حمل‌ونقل و همچنین نیازهای آینده صنعت خودروسازی در جهت رضایت مشتریان قدم برداشته و به عنوان نخستین اپراتور خودرو متصل در کشور، در راستای ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل ایمن، کارآمد، هوشمند و یکپارچه، ایفای نقش می‌کند. با توجه به برنامه‌ریزی‌های کلان کشور برای اجرای سیستم حمل‌ونقل هوشمند و سند توسعه خدمات خودرو متصل، این همکاری می‌تواند پاسخی استراتژیک به ضرورت‌ها و اهداف ذیل باشد:

■ توسعه زیرساخت حمل‌ونقل هوشمند: از طریق تنظیم‌گری و تسهیل توسعه ارتباطات خودرو با زیرساخت‌ها و شبکه‌های سایر خودروها.
■ ارتقای ایمنی و سلامت رانندگی: با بهره‌گیری از فناوری‌هایی مانند تحلیل رفتار راننده و آمارده‌سازی هوشمند. ■ کاهش زمان خدمات امدادی و پیش‌بینی هوشمندانه امداد خودرویی از طریق تحلیل داده‌های دریافتی از خودرو به منظور کاهش هزینه و تسریع در خدمات امدادی به مشتریان. ■ بهینه‌سازی مصرف انرژی و کاهش آلاینده‌ها: از طریق پایش لحظه‌ای آلاینده‌ها و مدیریت هوشمند ناوگان. ■ هوشمندسازی ناوگان‌های حمل‌ونقل

هوشمندسازی در حوزه خودرو متصل باعث دریافت اطلاعات بر خط خودرو، کاهش هزینه‌ها، تسریع در امداد رسانی هوشمند و پایش لحظه‌ای سلامت خودرو و پیشگیری قبل از خرابی خودرو می‌شود که در نهایت موجب ارتقای رضایت مشتریان خواهد شد.

ریلی هم در بحث افزایش عمق تولید داخل اقداماتی صورت گرفته و در این صنعت ۲۰۰ همت سرما به‌گذاری در بخش‌های مختلف انجام شده است. «در صنعت ریلی قابلیت ساخت ۶ هزار دستگاه انواع زیرساخت وجود دارد که سال گذشته فقط ساخت ۷۷۲ دستگاه عملی شده است. بر این اساس در آینده راه آهن سمنان به شبکه ریلی باری کشور متصل می‌شود و با این اقدام بار صنعتی شرق تهران و قم روی ریل خواهد رفت. همین‌طور سابقه ساخت لکوموتیور در مینا به دهه ۸۰ و انعقاد قرارداد ۱۵۰ دستگاه لکوموتیو برمی‌گردد و آن قرارداد پایه‌گذار ساخت لکوموتیو در کشور بود.»

«مهر: فرشاد مقیمی، مدیر عامل ایدرو در مراسم امضای قراردادهای تامین ناوگان ریلی با بیان این که جلسات متعددی را با هدف رفع مسائل صنایع مرتبط با وزارت راه و شهرسازی برگزار کردیم، گفت: «با توجه به تکالیف برنامه هفتم در حوزه دریایی، جاده‌ای و ریلی همکاری خوبی را با مجموعه وزارت راه و شهرسازی آغاز کردیم. در حوزه جاده یک‌هزار و ۲۲۴ دستگاه اتوبوس در حال ساخت است و از ماه آینده تحویل دهی اتوبوس‌ها آغاز می‌شود و هر ماه ۱۰۰ دستگاه اتوبوس تحویل داده خواهد شد.»

وی افزود: «دستورالعمل تعمیرات، نوسازی و اسقاط کشتی و شناورها به‌اجرا می‌رسد و در حوزه



تحویل اتوبوس‌های ساخت داخل آغاز شد



تاکسی‌های اینترنتی سفرهای شبانه را پوشش می‌دهند

شب خوابی رانندگان غیربومی زیر سقف خودرو

«در ساعات نیمه‌شب و بامداد تهران، گرچه حجم تقاضای سفر اندک است، اما ماموریت‌های خاص همچنان ادامه پیدا می‌کند. مسافران پروازهای سحرگاهی و قطارهای دیر هنگام برای رسیدن به مقصد ناچارند به رانندگان تاکسی اینترنتی اتکا کنند. بخشی از این رانندگان از استان‌هایی می‌آیند که دست کم پنج ساعت با پایتخت فاصله دارند و برای چند روز در تهران مستقر می‌شوند و ماموریت‌هایی فشرده را اجرا می‌کنند. نبود مراکز اقامت ارزان یا هرگونه پشتیبانی مناسب آن‌ها را وادار کرده تا کابین خودرو را به محل خواب و استراحت تبدیل کنند؛ شیوه‌ای که در کنار مزایای قابل توجه برای مسافران، خطرات جدی برای سلامت و ایمنی راننده ایجاد می‌کند.

اما چاره‌ای جز پذیرش هر سفر و استفاده از هر فرصت درآمدی ندارد. هرچند کرایه سفرهای شبانه تفاوت زیادی با ساعات روز ندارد، اما رانندگان غیربومی با پذیرش تقریباً همه درخواست‌ها، سفرهای متوالی را در طول شبانه‌روز انجام می‌دهند و همین رویکرد آن‌ها را به ماموریت‌های چندروزه سوق می‌دهد. سه تا پنج روز اقامت، اجرای سفرهای سودآور و بازگشت پیش از آن که هزینه‌ها از درآمد پیشی گیرد به الگوی رایج تبدیل شده است.

علی، راننده‌ای از لرستان، نیز گفت: «حجم مسافر در تهران نسبت به شهرهای کوچک خیلی بیشتر است. آخرین ماه باید چک پاس کنم و به همین دلیل به تهران آمدم تا از هر فرصت درآمدی استفاده کنم.» وی اضافه کرد که در شهر خود شاید روزانه سه یا چهار سفر ثبت کند، اما در تهران می‌تواند در یک شب تعداد مشابه یا حتی بیشتر انجام دهد که به‌طور مستقیم به درآمد قابل توجه منجر می‌شود.

«اقامت در خودرو: راه‌حل اقتصادی با پیامدهای منفی هزینه اقامت در هتل یا مهمان‌پذیر برای بسیاری از رانندگان، سنگین و خارج از توان مالی است، بنابراین خوابیدن داخل خودرو به‌عنوان راه‌حل جایگزین رایج شده است. صندلی عقب به تخت موقت تبدیل می‌شود و پتو و بالش مأمونی ساده ایجاد می‌کنند؛ برخی حتی چراغ مطالعه قابل حمل یا شارژر همراه دارند تا انتظار میان سفرها را راحت‌تر سپری کنند.

مهدی، دانشجوی یکی از دانشگاه‌های تهران، گفت: «هزینه خوابگاه و خوراک بالاست. با چند روز مسافر کشی امیدوارم بخشی از شهریه ترم آینده را فراهم کنم. چند شب است که

چرخه کاری کم‌تقاضا اما هدفمند بازار سفرهای نیمه‌شب و بامداد تهران محدودهای کوچک اما مشخص دارد و ظرفیت آن به مسیرهایی چون فرودگاه امام خمینی، فرودگاه مهرآباد، ایستگاه راه‌آهن و ترمینال‌های مسافربری شبانه محدود می‌شود. این سفرها زمان‌بندی خاص دارند و معمولاً خارج از پوشش تاکسی‌های شهری یا وسایل حمل‌ونقل عمومی قرار می‌گیرند و برای مسافران ارزش حیاتی پیدا می‌کنند.

محمد، راننده‌ای از تبریز، در مسیر منتهی به فرودگاه مهرآباد به «دنیای خودرو» گفت: «کرایه‌ها حتی در کلان‌شهرهای دیگر آن قدر پایین است که دخل و خرج زندگی‌ام با هم نمی‌خواند. ناچارم چند بار در سال راهی تهران شوم و دو تا سه روز بدون وقفه کار کنم و حتی در ساعات نیمه‌شب مسافر قبول کنم.» به گفته وی، ایستادن طولانی در صف‌های مجازی اپلیکیشن و انتظار برای درخواست بعدی خستگی ذهنی زیادی ایجاد



برای مسافری که باید پرواز یا قطار را از دست ندهد، به معنای آرامش خاطر است.

همچنین راننده‌ای از زنجان اظهار داشت: «هر روز اولین مسافر را از خیابان جمهوری به مهرآباد رساندم. او گفته بود چند بار با آژانس‌های محلی تماس گرفته اما به دلیل محدودیت خدمات موفق به یافتن تاکسی نشده و تنها این سرویس آنلاین را پیدا کرده است.»

ثبت مسیر، پرداخت دیجیتال و امکان پیگیری سفر، امنیت بیشتری برای مسافر ایجاد می‌کند و تجربه حمل‌ونقل راحتی در ساعات نامتعارف پایدار نگه می‌دارد. علاوه بر آن، حضور این رانندگان در نزدیک‌ترین محل به مراکز حمل‌ونقل اصلی، نرخ لغو سفر را به حداقل می‌رساند و حجم مسیرهای بدون مسافر را کاهش می‌دهد.

خودرویم به خانه موقت من تبدیل شده است.» وی ادامه داد: «خوابیدن در خودرو به‌خصوص در خیابان‌های خلوت و تاریک، علاوه بر مشکلات جسمی، حس ناامنی می‌دهد.» این راه‌حل در ظاهر اقتصادی به‌نظر می‌رسد، اما سرمایه‌های سحرگاهی زمستان، گرمای روزهای داغ تابستان، مشکلات بهداشتی، نبود تهویه و خطرات امنیتی، سلامت و امنیت راننده را تهدید می‌کنند.

«مزایای حضور رانندگان غیرساکن برای مسافران این رانندگان با حضور چندروزه خود سفر مطمئن در ساعات کم‌تقاضا را ممکن می‌کنند و دسترسی به خدمات حمل‌ونقل در بازه‌های زمانی فاقد وسایل عمومی را تضمین می‌کنند. درخواست تاکسی آنلاین در چهار صبح و دریافت پاسخ فوری

خطر خستگی و کاهش کیفیت خدمات

سفرهای شبانه اگرچه سودمندند، اما خطرات جدی نیز دارند. خوابیدن در خودرو، به‌ویژه در محوطه‌های شلوغ یا پرسروصدا، کیفیت استراحت را کاهش می‌دهد و خستگی تجمعی را بالا می‌برد. طبق استاندارد‌های ایمنی، رانندگان باید پس از ۸ تا ۱۰ ساعت کار استراحت کامل داشته باشند، اما بسیاری بیش از ۱۲ ساعت پشت فرمان می‌مانند و توان تمرکز خود را از دست می‌دهند. این فشار باعث افت کیفیت رانندگی، افزایش خطا و بالا رفتن تأخیر یا لغو سفرها می‌شود.

تهران فاقد مراکز رسمی برای استراحت این رانندگان است و پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی نیز بسته‌های اقامت یا همکاری با مهمان‌پذیرها ندارند، بنابراین رانندگان ناچارند در خودرو و حاشیه خیابان استراحت کنند. این شرایط روی کیفیت خدمات اثر می‌گذارد و می‌تواند رضایت مسافران را کاهش دهد.

پیامدهای اقتصادی و راه‌حل‌ها

رانندگان غیرساکن بخشی از سفرهای نیمه‌شب و بامداد تهران را پوشش می‌دهند و کمبود ناوگان را جبران می‌کنند، اما نبود زیرساخت اقامتی فشار مضاعف بر آن‌ها وارد می‌کند و فرسودگی جسمی را تشدید می‌کند.

برای رفع این مشکل باید مراکز استراحت مجهز به سرویس بهداشتی، دوش، امکانات خواب ایمن و اینترنت، در نزدیکی پایانه‌ها، ایستگاه‌های مترو و مناطق تجاری ایجاد شود. همچنین پلتفرم‌های تاکسی آنلاین می‌توانند با اقامتگاه‌های ارزان‌قیمت قرارداد همکاری ایجاد کنند و بین تخفیف ارائه دهند. اجرای طرح پارک رایگان شبانه در مکان‌های امن نیز فشار هزینه‌ای را کاهش می‌دهد.

چنین اقداماتی سلامت و انگیزه رانندگان را حفظ می‌کند، کیفیت خدمات را ارتقا می‌دهد و امنیت سفر در ساعات کم‌تقاضا را تضمین می‌کند و در نهایت به افزایش اعتماد عمومی به سرویس‌های آنلاین منجر می‌شود.

AMICO NEW
M2631 D
Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD
Exhaust and engine retarder brake



Autoworld.ir

یکشنبه ۱۳ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۰۹

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

Maintenance on the go!

Get "My Hyundai Mobile App" now and get everything from service appointments to helpful answers to your questions.



Download on the App Store

GET IT ON Google Play

حرکت همراه با امکان تعمیر و نگهداری!

مارس سال ۲۰۲۱ میلادی بود که کمپانی هیوندای از اس پووی گراس اور ساب کامپکت جدیدش با نام بایون رونمایی کرد. این کمپانی در سال ۲۰۲۲ میلادی در کمپین تبلیغاتی خود تصویری از این خودرو را به نمایش گذاشت که عبارت «حرکت همراه با امکان تعمیر و نگهداری» در کنار آن درج شده بود. در حقیقت هدف هیوندای از این تبلیغ معرفی نرم افزار «MyHyundai» بود که می توان در آن پاسخ هرگونه سوال یا وقت سرویس و تعمیر را برای این خودرو تعیین و دریافت کرد.

HYUNDAI

لزوم احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



متأسفانه آمار تصادفات در کشور هر ساله رو به افزایش است. کارشناسان از جمله دلایل این امر را بی توجهی برخی رانندگان به قوانین راهنمایی و رانندگی می دانند. به عنوان مثال گاه مشاهده می شود که برخی رانندگان خودرو در ساعات شب حین رانندگی در بزرگراه ها و معابر پرترافیک شهری، با سرعت هرچه بیشتر پیش می روند و به این نکته توجه ندارند که هرگونه سهل انگاری در چنین شرایطی می تواند چه عواقب تلخ و ای بسا جبران ناپذیری برای شان به دنبال داشته باشد. البته مأموران پلیس راهنمایی و رانندگی با مشاهده تخلفاتی از این دست، با راننده خاطی برخورد کرده و وی را جریمه می کنند؛ با این حال شایسته است شهروندان و به خصوص رانندگان خودروهای سبک و سنگین به قوانین راهنمایی و رانندگی توجه بیشتری داشته باشند تا از بروز سوانح ناگوار هرچه بیشتر جلوگیری به عمل آید. درعین حال توجه به بحث فرهنگ سازی از سوی پلیس و دیگر نهادهای مربوطه نیز می تواند به خودی خود سهم قابل توجهی در کاهش آمار تخلفات رانندگی در سطح شهر و کشور داشته باشد. در همین راستا برگزاری کلاس های آموزشی برای آن دسته از رانندگان که رفتارهای پرخطر دارند، گزینه مناسبی است که در صورت توجه به آن، شاهد پایین آمدن آمار تصادفات به شکل محسوسی خواهیم بود. در نهایت ارتقای کیفیت زندگی در شهرهای بزرگ و پرجمعیت کشور تنها در سایه رعایت قوانین از سوی کلیه شهروندان و درعین حال نقش آفرینی نهادهای مختلف به ویژه پلیس راهنمایی و رانندگی میسر خواهد بود و هرگونه سهل انگاری در این رابطه می تواند هزینه های جانی و مالی بسیاری را به جامعه تحمیل کند.

روز گذشته قیمت انواع خودرو در بازار افزایش یافت

کی ام سی J7 با ۵۳ میلیون تومان افزایش در بازار ۲ میلیارد و ۳۷۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جی تی با ۳۰ میلیون تومان افزایش در بازار ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک G با ۸ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۱۹۶ میلیون تومان ارزش گذاری شد



تارا V1 دستی با ۵ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۹۲ میلیون تومان ارزش گذاری شد



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir