



یک قطعه ساز در گفت و گو
با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
رشد ۲۵ درصدی هزینه
تامین مواد اولیه و قطعات
ناشی از تحریم ها

۱۴ صفحه



چرا فورد «موستانگ»
رقبای اروپایی را مغلوب کرد؟

۸ صفحه

استارت
Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

عرضه خودرو در بورس
ثمربخش خواهد بود؟

در روزهایی که اقتصاد کشور بیش از هر زمان دیگری
به اعتماد، شفافیت و کارایی نیاز دارد، بازخوانی
سرنوشت عرضه خودرو در بورس کالا، به خوبی ...

۲ صفحه

تیترهای امروز

Titles

افت فروش اسپرت‌ترین محصولی که تولید
نخستین مونتاژ کار آمریکایی است؛

چالش‌های «فورد» در فروش
خودروهای اسپرت

۶ صفحه

رشد قیمت محسوس
خودروهای مونتاژی در بازار

۱۰ صفحه

یزد تایر تندیس «واحد نمونه
صنعتی کشور» را کسب کرد

۱۳ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه:

چطور با بیمه خودرو از جریمه و
ضرر مالی جلوگیری کنیم؟

۲ صفحه

امضای تفاهم‌نامه میان انجمن واردکنندگان
خودرو و جامعه ممیزی و بازرسی ایران؛

استانداردسازی
واردات خودرو در دستور
کار قرار گرفت

۳ صفحه

قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است؟

نیسان زامیاد آپشنال
در بازار آزاد به یک
میلیارد تومان رسید!

۷ صفحه

حواشی پیرامون یک شایعه:

سوخت فعلا
گران نمی شود!

افزایش نرخ دلار و بنزین همیشه برای جامعه ایران
نگران کننده بوده؛ زیرا بالا رفتن قیمت این دو بر اقتصاد...

۱۵ صفحه

ترخیص و آماده‌سازی خودروهای «بامو» برای تحویل به مشتریان

۷ صفحه



LUCANO

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کوراالتایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



نسل اول سری ۸ بودند. ویژگی‌های خاص نسخه ادیشن M هریتیج اما به رنگ‌ها محدود نمی‌شود و این نسخه با سقف فیبر کربنی بانوارهای سبک رنگ M و رینگ‌های آلیاژی ۲۰ اینچی خاص ارائه می‌شود. بکج M اسپرت نیز که آپشن سفارشی است، به صورت استاندارد ارائه می‌شود و شامل ترمزهای ار تقاء یافته، کالیپرهای مشکی و تزئینات خارجی مشکی بیشتر است. داخل کابین نیز تغییرات چشمگیری دارد. صندلی‌های M اسپرت با چرم مرینو مشکی و آلکانترا با دوخت الماسی روکش شده‌اند. آلکانترا سقف، داشبورد و بخش‌هایی از پنل‌های در را پوشانده و داشبورد با فیبر کربن مات تزئین شده است.

بامو M850i ادیشن M هریتیج با رنگ‌های کلاسیک سری ۸ دهه ۹۰ و تولید محدود ۵۰۰ دستگاه، پایان این کوپه لوکس را جشن می‌گیرد. بامو قصد دارد سری ۸ را با پیش‌رانه نوستالژیک بدرقه کند. برای این کوپه لوکس که سال آینده از روی خط تولید کنار خواهد رفت، نسخه تولید محدودی به نام ادیشن M هریتیج معرفی شده که به سری ۸ نسل E31 دهه ۹۰ اشاره دارد. این مدل بر پایه M850i xDrive گرن کوپه ساخته شده و تنها در ۵۰۰ دستگاه تولید می‌شود. خریداران می‌توانند از میان رنگ‌های ویژه‌ای شامل قرمز درخشان، آبی مورس، مشکی کاسموس، سبز آکسفورد یا پنش دیتونا یکی را انتخاب کنند. این‌ها رنگ‌های قابل انتخاب برای



رنگ‌های کلاسیک برای خداحافظی با سری ۸

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

چطور با بیمه خودرو از جریمه و ضرر مالی جلوگیری کنیم؟

بیمه ایجاد می‌کند و هم انگیزه‌ای برای رانندگی ایمن فراهم می‌آورد.

این کارشناس حوزه بیمه گفت: «انتخاب شرکت بیمه معتبر و دارای مجوز رسمی اهمیت بالایی دارد. با گسترش بیمه‌های غیرمعتبر و کارگزاری‌های غیرمجاز، مالکان در صورت انتخاب نادرست با خطرات جدی مواجه می‌شوند. شرکت‌های معتبر تضمین می‌کنند که در صورت حادثه، خسارت به‌موقع پرداخت شود و مالک از حقوق خود محافظت کند.» کاتوزیان تأکید کرد: «برای بهره‌مندی کامل از بیمه خودرو، مالکان باید بیمه خود را به‌موقع تمدید کنند، سابقه عدم خسارت را پیگیری و ارائه دهند، از پوشش‌های جدید مانند افت قیمت خودرو استفاده کنند، شرکت بیمه معتبر انتخاب کنند و رفتار رانندگی خود را با قوانین مطابقت دهند، رعایت این نکات نه تنها باعث کاهش ریسک مالی می‌شود، بلکه استفاده بهینه از مزایای بیمه را نیز تضمین می‌کند. آگاهی و مدیریت صحیح بیمه خودرو می‌تواند مانع از زیان‌های مالی غیرضروری و افزایش هزینه‌ها در آینده شود.»

او در پایان گفت: «با توجه به پیچیدگی‌های بازار بیمه خودرو و تغییرات مداوم مقررات، توصیه کارشناسان روشن است: اطلاع‌رسانی، انتخاب درست شرکت بیمه و مدیریت رفتار رانندگی، سه ستون اصلی کاهش ریسک و هزینه برای مالکان خودرو هستند.»

علاوه‌بر افزایش هزینه، خودرو بدون بیمه در زمان تصادف یا خسارت هیچ پوششی ندارد که ریسک مالی مالک را بالا می‌برد. خوشبختانه بیمه مرکزی در بازه‌های مشخص سال طرح‌هایی برای بخشودگی جرایم درگیر ارائه می‌دهد که مالکان می‌توانند از آن‌ها بهره‌مند شوند و بخشی از هزینه‌های اضافی را جبران کنند.

او به‌اهمیت پوشش خسارت افت قیمت خودرو اشاره کرد و گفت: «از دی‌ماه ۱۴۰۳، بیمه شخص ثالث خسارت ناشی از کاهش ارزش خودرو پس از حادثه را تا ۲۰ درصد ارزش خودرو پوشش می‌دهد. این پوشش برای مالکان بسیار مهم است؛ زیرا در بسیاری از تصادفات، هزینه تعمیرات تنها بخشی از ضرر مالی است و کاهش ارزش خودرو پس از حادثه می‌تواند میلیون‌ها تومان ضرر اضافه ایجاد کند. استفاده از این پوشش، امنیت مالی بیشتری برای مالکان فراهم می‌کند و آن‌ها را در برابر افت قیمت بعد از تصادف محافظت می‌کند.»

وی افزود: «از سال ۱۴۰۵، محاسبه حق بیمه بر اساس رفتار راننده انجام شد. تاریخچه تصادفات، سرعت و رعایت قوانین رانندگی مستقیماً بر هزینه بیمه اثرگذار خواهد بود. این تغییر می‌تواند رانندگان پرخطر را وادار کند رفتار خود را اصلاح کنند و در مقابل، رانندگان قانون‌مند از تخفیف واقعی بهره‌مند شوند. این سیاست هم عدالت بیشتری در تعیین حق



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بازار بیمه خودرو طی سال‌های اخیر با تغییرات چشمگیری مواجه شده و نرخ‌ها و پوشش‌های بیمه‌ای با سرعت در حال تحول است. در این شرایط، مالکان خودرو برای مدیریت هزینه‌ها و کاهش ریسک مالی خود نیازمند آگاهی دقیق از نکات مهم بیمه هستند. اعظم کاتوزیان، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی نکات کلیدی و کاربردی برای مالکان پرداخت و نکاتی را تشریح کرد که هر خودروداری باید از آن‌ها اطلاع داشته باشد. او گفت: «یکی از مهم‌ترین مسائل برای مالکان، توجه به تخفیف‌های عدم خسارت است. بسیاری تصور می‌کنند این تخفیف به خودرو منتقل می‌شود؛ در حالی که واقعیت این است که تخفیف به مالک تعلق دارد. بنابراین هنگام خرید خودرو جدید، حتماً سابقه عدم خسارت خود را به شرکت بیمه ارائه کنید تا از تخفیف واقعی بهره‌مند شوید و از پرداخت هزینه اضافی جلوگیری کنید.»

به گفته وی، جریمه دیرکرد تمدید بیمه یکی دیگر از عوامل مهم افزایش هزینه بیمه است. وی افزود: «برای خودروهای کمتر از ۴ سیلندر، مبلغ جریمه روزانه حدود ۱۵ هزار و ۵۹۸ تومان است.

می‌شد، می‌توانست بخش مهمی از کسری بودجه دولت را جبران کند. در همین حال، کاهش دستوری قیمت‌ها در شرایطی که تورم عمومی و نرخ ارز روند صعودی داشته، معنایی جز تضعیف بنیان مالی خودروسازان ندارد. چگونه می‌توان از شرکتی انتظار کیفیت، نوآوری و ارتقای بهره‌وری داشت، در حالی که سیاست‌گذار حتی اجازه تطبیق قیمت با هزینه واقعی تولید را نمی‌دهد؟ نتیجه چنین رفتارهایی، تشدید زیان انباشته، افت انگیزه در تولید و نهایتاً کاهش عرضه در بازار است؛ یعنی همان وضعیتی که بار دیگر سفره دلالتان را رنگین‌تر می‌کند. ریشه بحران نه در بازار، بلکه در نگاه سیاست‌گذار نهفته است. نگاه پوپولیستی که به‌جای اصلاح ساختارها ترجیح می‌دهد با تصمیم‌های مقطعی رضایت کوتاه‌مدت مردم را بخرد؛ بی‌آن که بهای سنگین آن در بلندمدت را بسنجد. در اقتصادی که عرضه و تقاضا مسیر طبیعی خود را طی نمی‌کنند، هر گونه دست‌وراز بالا، دیر یا زود با مقاومت بازار مواجه می‌شود و نتیجه‌اش همان آشفته‌گی کنونی است. امروز، بیش از هر زمان دیگری، سیاست‌گذاری در صنعت خودرو نیازمند تکیه بر اقتصاد رفتاری و دانش تحلیل بازار است. به‌جای صدور بخشنامه و مصوبه، باید رفتار مصرف‌کننده، انگیزه تولیدکننده و منطق سرمایه‌را شناخت. تنها با چنین رویکردی می‌توان جریان پول را از سفته‌بازی به سمت تولید هدایت و نفع جمعی جامعه را تأمین کرد. صنعت خودرو در ایران نه از کمبود ظرفیت تولید رنج می‌برد، نه از نبود تقاضا؛ مساله در بی‌اعتمادی ساختاری میان دولت، بازار و مردم است. بازگشت به سازوکار شفاف و رقابتی بورس کالا، نه یک انتخاب سیاسی، بلکه ضرورتی اقتصادی برای بقا و اصلاح این صنعت است.

در روزهایی که اقتصاد کشور بیش از هر زمان دیگری به اعتماد، شفافیت و کارایی نیاز دارد، بازخوانی سرنوشت عرضه خودرو در بورس کالا، به‌خوبی عمق مشکل در تصمیم‌سازی‌های کلان را نشان می‌دهد. طرحی که در آغاز قرار بود مسیر جدیدی برای مقابله با رانت، دلالتی و قیمت‌گذاری دستوری باشد، امروز خود قربانی همان سیاست‌هایی شده است که برای اصلاح آن‌ها طراحی شده بود. خودرو در بورس کالا با هدف ایجاد شفافیت در معاملات و حذف واسطه‌ها عرضه شد. تجربه‌های نخستین در این باره نشان می‌دهد با اندکی شجاعت در تصمیم‌گیری، می‌توان بازار خودرو را از سلطه واسطه‌ها خارج و به سمت رقابت سالم سوق داد. با این حال، در میانه راه، فشار برخی نهادهای موضع‌گیری‌های غیرکارشناسی باعث شد این مسیر اصلاحی ناتمام بماند. وزارت صمت و شورای رقابت که انتظار می‌رفت حامی منطق بازار باشند، عملاً با بازگشت به سیاست‌های دستوری، موتور شفافیت را از حرکت بازداشتند. نتیجه این رویکرد، همان شد که پیش‌تر بارها در اقتصاد ایران تجربه شده بود: زیان تولیدکننده، زیان مصرف‌کننده و سودهای نجومی دلالان. براساس برآوردها، تنها در مورد یکی از خودروسازان بزرگ، واسطه‌ها در پنج سال گذشته بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان از اختلاف قیمت کارخانه تا بازار سود بردهند؛ رقمی که اگر در مسیر مالیات‌گیری و تولید هدایت



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

را کاهش می دهد و همچنان برد الکتریکی قابل قبولی ارائه می دهد. رانندگان می توانند با شارژ برقی یا پر کردن باک بنزین، برد بیشتری داشته باشند. کارما که از خاکستر فیسکر اتوموتیو پر خاسته، ابتدا قصد داشت مدل های تمام الکتریکی را عرضه کند؛ اما با توجه به استقبال کمتر از انتظار در بخش خودروهای لوکس الکتریکی، استراتژی خود را تغییر داد و تمرکزش را روی پیشرفته های بردافزا گذاشته است. گیسرا از سه ماهه چهارم ۲۰۲۵ با قیمت پایه حدود ۱۶۵ هزار دلار راهی بازار می شود. کوپه آماریس هم در سال ۲۰۲۶ با قیمت تقریبی ۲۰۰ هزار دلار به بازار خواهد آمد.

در حالی که قرار بود گیسرا مدلی تمام الکتریکی باشد، حالا کارما این خودرو را با پیشرفته هیبریدی بردافزا معرفی کرده که با قیمت ۱۶۵ هزار دلار عرضه خواهد شد. کارما اتوموتیو در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ از دو مدل جدید خود رونمایی کرد. این خودروها کوپه آماریس که اوایل هفته معرفی شد و سدان گیسرا هستند که روز جمعه به نمایش در آمد. هر دو خودرو از قوای محرکه بردافزا بهره می برند که در آن یک پیشرفته درون سوز صرفا به عنوان ژنراتور عمل می کند و به شارژ باتری های پر دازد تا برد خودرو را افزایش دهد. این طراحی امکان استفاده از پکیج باتری کوچک تر را فراهم می کند که وزن

سدان نیمه برقی «کارما» برای طرفداران خودروهای کلاسیک



امضای تفاهم نامه میان انجمن وارد کنندگان خودرو و جامعه ممیزی و بازرسی ایران؛

استانداردسازی واردات خودرو در دستور کار قرار گرفت

رقابت سالم میان وارد کنندگان رسمی، ضمن ارتقای سطح کیفی محصولات، زمینه رشد بازار و بهبود خدمات پس از فروش را فراهم می کند. در بلندمدت، این همکاری می تواند منجر به توسعه یک سیستم پایدار و علمی برای مدیریت استاندارد خودروهای وارداتی شود.

در مقیاس کلان، این تفاهم نامه نشان دهنده بلوغ نهادی بخش خصوصی و آمادگی آن برای خودتنظیمی و ارتقای استاندارد هاست. اجرای دقیق مفاد تفاهم نامه می تواند مسیر واردات رسمی و مطمئن را بازتعریف کرده و الگویی برای سایر بخش های صنعتی ایجاد کند. علاوه بر این، همکاری میان انجمن وارد کنندگان و جامعه ممیزی و بازرسی، زمینه ساز شکل گیری بازاری شفاف، رقابتی و مسئولانه خواهد بود که در نهایت به نفع کل اقتصاد و جامعه است.

با تشکیل کمیته های تخصصی، آموزش نیروهای فنی، تدوین دستورالعمل های کاربردی و نظارت مستمر، می توان انتظار داشت که «بازار خودروهای وارداتی در ایران به سطح بالاتری از کیفیت، ایمنی و خدمات پس از فروش» دست یابد و مصرف کنندگان با آسودگی خاطر بیشتری نسبت به خرید خودرو اقدام کنند.

نشست و امضای تفاهم نامه همچنین پیامی روشن برای فعالان اقتصادی و سیاست گزاران دارد: بخش خصوصی می تواند بسا برنامه ریزی هدفمند، خودتنظیمی و همکاری حرفه ای، فرآیندهای پیچیده صنعتی را سامان دهد و جایگاه مصرف کننده و بازار را ارتقا بخشد.

در نهایت، این تفاهم نامه نه تنها به بهبود استاندارد و ایمنی خودروهای وارداتی کمک می کند، بلکه مسیر توسعه صنعتی، ارتقای دانش فنی و تقویت اعتماد عمومی به بازار خودرو را نیز هموار می سازد. این گام مهم، آغاز فصل جدیدی در تعامل میان نهادهای تخصصی و فعالان بخش خصوصی است و می تواند

سازمان ملی استاندارد و وزارت صمت را فراهم می کند و می تواند الگویی برای سایر بخش های صنعتی نیز باشد. یکی از نکات برجسته تفاهم نامه، تشکیل کمیته های مشترک تخصصی با حضور نمایندگان هر دو نهاد است. این کمیته ها وظیفه دارند مشکلات فنی و اجرایی را بررسی کرده، گزارش های اصلاحی تهیه کنند و راهکارهای عملیاتی را به مراجع ذی ربط ارائه دهند. همچنین این کمیته ها به عنوان بازوی مشورتی و اجرایی برای سازمان ملی استاندارد و وزارت صمت عمل خواهند کرد و زمینه تصمیم گیری های سریع و دقیق را فراهم می کنند.

در این چارچوب، جلسات دوره ای با حضور کارشناسان فنی و نمایندگان انجمن وارد کنندگان برگزار می شود تا روندها و شاخص های عملکردی بررسی شده و هر گونه نقص یا گلوگاه به سرعت شناسایی و اصلاح شود. این سازوکار باعث افزایش «شفافیت و پیش بینی پذیری بازار» می شود و از هر گونه تصمیم گیری سلیقه ای یا غیراصولی جلوگیری می کند.

امضای تفاهم نامه علاوه بر جنبه فنی، پیام روشن مسئولیت پذیری اجتماعی بخش خصوصی را نیز منتقل می کند. فعالان بازار خودرو با این اقدام نشان دادند که نه تنها به منافع اقتصادی خود توجه دارند، بلکه برای حفظ حقوق مصرف کننده و ارتقای استانداردهای صنعتی نیز گام های عملی برمی دارند.

از منظر مصرف کننده، اجرای دقیق مفاد تفاهم نامه به معنای تضمین کیفیت، اصالت و ایمنی خودروهای وارداتی است. این اقدام از ورود خودروهای کم کیفیت یا ناسازگار با استانداردهای فنی ایران جلوگیری کرده و به افزایش اعتماد عمومی نسبت به بازار واردات خودرو کمک می کند.

برای صنعت خودرو نیز تفاهم نامه اهمیت فراوانی دارد. شفافیت در فرآیند واردات، کاهش هزینه ها و زمان ترخیص و ایجاد

گفت: «فعالان رسمی این حوزه همواره با مشکلاتی مانند تفسیر متفاوت استانداردها، طولانی بودن مراحل تایید نوع خودرو و عدم هماهنگی میان دستگاه های نظارتی روبه رو بوده اند. امضای این تفاهم نامه، مسیر ورود خودروها را شفاف و استاندارد می کند و مانع از واردات خودروهای فاقد کیفیت و اصالت خواهد شد.» ملکان افزود: «هدف ما از این همکاری صرفا تسهیل واردات نیست؛ بلکه ایجاد بازاری مسئولانه، منظم و قابل پیش بینی است. همکاری با جامعه بازرسی ایران اعتماد مصرف کننده را تقویت کرده و جایگاه بخش خصوصی در نظام استاندارد کشور را ارتقا می دهد. ما به دنبال فرآیندی علمی هستیم که خودرو پیش از ورود به کشور با استانداردها و الزامات لازم تطبیق داشته باشد.»

وی همچنین به نقش آموزش فنی وارد کنندگان اشاره کرد و افزود که برنامه های آموزشی و آشنایی با استانداردهای جهانی، توانایی انتخاب خودروهای با کیفیت و با خدمات پس از فروش مطلوب را افزایش می دهد.

در ادامه سعید تاجیک، رئیس هیات مدیره جامعه ممیزی و بازرسی ایران، تفاهم نامه را حرکتی فراتر از یک سند اداری دانست و آن را گامی در جهت نهادینه سازی فرهنگ کیفیت و خودتنظیمی بخش خصوصی خواند: «این تفاهم نامه فرصتی است تا مسیرهای جدیدی برای تدوین دستورالعمل های تخصصی و آموزش نیروهای فنی ایجاد شود. هدف مشترک ما حمایت از حقوق مصرف کننده، ارتقای سطح کیفی بازار و جلوگیری از ورود خودروهای بی کیفیت است. نظارت موثر باید از مبدأ آغاز شود تا خودرو وارداتی از همان ابتدا با شاخص های ایمنی، آلایندگی و عملکردی منطبق باشد.»

تاجیک افزود: «ایجاد کمیته های مشترک و برگزاری نشست های منظم، امکان بررسی مشکلات، تهیه گزارش های اصلاحی و ارائه توصیه های عملی به مراجع ذی ربط مانند



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

روز ۱۳ مهرماه سال جاری، نشست رسمی با حضور اعضای هیات مدیره «انجمن وارد کنندگان خودرو» و «جامعه ممیزی و بازرسی ایران» در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان تهران برگزار شد و طی آن، تفاهم نامه همکاری سه ساله میان دو نهاد به امضا رسید. این نشست با حضور جمعی از فعالان برجسته صنعت خودرو، کارشناسان فنی و نمایندگان رسانه های تخصصی برگزار شد و محور اصلی آن، ارتقای کیفیت، ایمنی، عملکرد و انطباق زبست محیطی خودروهای وارداتی و ایجاد سازوکاری شفاف و پایدار برای نظارت فنی و کنترل کیفیت بود.

امضای تفاهم نامه، پاسخی عملی به نیاز بازار برای استانداردسازی و شفاف سازی فرآیند واردات خودرو است. مسئولان حاضر در نشست تاکید کردند که همکاری دو نهاد می تواند نقطه عطفی در سامان دهی بازار واردات خودرو، ایجاد رقابت سالم و ارتقای اعتماد مصرف کننده باشد. این توافق، علاوه بر جنبه فنی، بسار معنایی اجتماعی و اقتصادی نیز دارد؛ زیرا تضمین کیفیت و ایمنی خودروهای وارداتی مستقیما با سلامت و رفاه مصرف کنندگان و نیز ثبات بازار مرتبط است. علاوه بر محورهای فوق، تفاهم نامه بر محرمانه بودن اطلاعات فنی و تجاری تاکید دارد و سازوکاری برای حل اختلاف از طریق کمیته مشترک و هیات داورى پیش بینی شده است. این چارچوب، از بروز اختلافات حقوقی پیچیده جلوگیری کرده و امکان نظارت دوره ای و ارزیابی عملکرد را فراهم می کند. مدت اعتبار تفاهم نامه سه سال تعیین شده و با توافق طرفین قابل تمدید است. در جریان نشست، هادی سلیمانی ملکان، رئیس هیات مدیره انجمن وارد کنندگان خودرو با اشاره به تجربه طولانی وارد کنندگان در مواجهه با چالش های استانداردسازی

X5

MVM
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 ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نگاه

View



هادی محمدپور

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

مزیت عرضه خودروهای وارداتی در بورس کالا

«بورس کالا با ایجاد بستری رقابتی باعث می‌شود خودروهای وارداتی به‌جای قیمت‌گذاری و فروش با سودهای کلان توسط شرکت‌های واردکننده در فضایی شفاف و قانونمند و با قیمت‌های واقعی به‌فروش برسند.

همچنین با فروش خودروهای وارداتی در بورس کالا زمینه رقابت‌پذیری در صنعت خودرو فراهم شده و مصرف‌کنندگان با اطمینان و رضایت خاطر بیشتری نسبت به خرید خودرو اقدام خواهند کرد.

از سوی دیگر، شفافیت در فرآیند عرضه خودرو در بورس کالا ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

حضور خودرو در بورس نه تنها موجب تعادل در قیمت‌ها می‌شود، بلکه منافع مشترکی برای مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌همراه دارد.

اعتماد به‌مردم در چنین طرح‌هایی همواره نتیجه‌بخش بوده و امروز نیز بورس کالا ظرفیت مناسبی برای ساماندهی بازار خودرو فراهم کرده است. همچنین با افزایش عرضه خودرو در بورس کالا می‌توان قیمت‌ها را کنترل کرد و یکی از عوامل کنترل قیمت همین مساله است. ذکر این نکته ضروری است که هیچ بهانه‌ای از سوی دولت، واردکنندگان و خودروسازان داخلی برای مانع‌ت از ورود خودروهای با کیفیت به‌شور قابل قبول نیست؛ چرا که اگر هدف از واردات خودرو کمک به حفظ منافع مصرف‌کننده و بهبود کیفیت خودروهای داخلی است، باید فرآیند واردات خودرو به‌شور را تسریع کرد. این درحالی است که محدودیت‌های ارزی از مهم‌ترین چالش‌ها در حوزه واردات خودرو است؛ به‌هر حال تخصیص ارز به کالاهای اساسی و تجهیزات صنعتی باید در اولویت اصلی باشد؛ اما با این وجود وزارت صمت و بانک مرکزی به‌دنبال تقویت مسیر ارزی واردات خودرو هستند تا با رفع مشکلات ارزی واردات شاهد ورود خودروهای با کیفیت به‌کشور باشیم.

از سویی، مدیریت در سیستم توزیع ارز اتفاقات خوبی را در حوزه واردات خودرو رقم خواهد زد. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات صنعت خودروسازی در یک دهه اخیر که موجب گله‌مندی مردم و تذکراتی از سوی مجلس شده، کیفیت پایین و قیمت بالای خودروهای داخلی است؛ اما با واردات خودرو می‌توان نگاه مردم را به‌سمت خرید خودروهای با کیفیت سوق داد و نظارت بر خودروسازان داخلی را با جدیت بیشتری دنبال کرد.

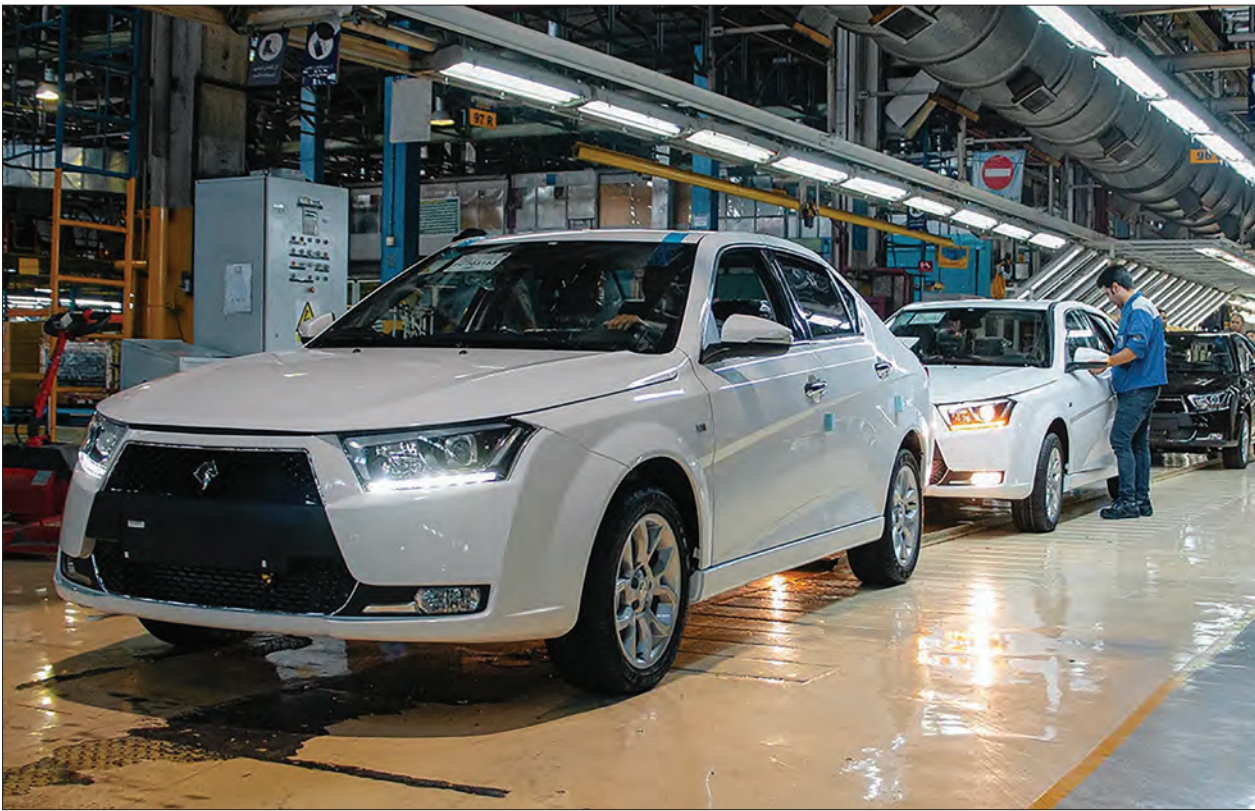
لمان، تنها در ۲۴ دستگاه ساخته می‌شود و ادای احترامی به پیروزی مک‌لارن F1 GTR در لمان سال ۱۹۹۵ است؛ یعنی خودرویی که موری خودش آن را طراحی کرده بود. هرچند قلب تپنده و گیربکس این سوپرکار از T.50 به‌عبارت گرفته‌شده اما به‌گفته GMA. تقریباً همه چیز دیگر از نو خلق شده است. بدنه جدید با ضریب درگ پایین، از خودروهای مسابقه‌ای لانگ‌تیل خاطر‌انگیز دهه‌های ۸۰، ۹۰ و ۲۰۰۰ مثل ماترا-سیمکا MS660، پورشه ۹۱۷ و آلفارومئو Tipo 33/3 الهام گرفته است. این خودرو با اسپیلتز جلو، رکاب‌های جانبی، بال عریض عقب و دیفیوزر دو کاناله غول‌پیکر، اثر زمینی واقعی را به‌نمایش می‌گذارد.

گوردون موری لمان GTR که برای ادای احترام به مسابقه لمان ساخته شده، تنها در تیراژ ۲۴ دستگاه تولید خواهد شد که برابر با ساعات مسابقه لمان است. گوردون موری اتوموتیو (GMA) متخصص خلق سوپرکارهای خاص و تولید محدود است. T.50 و T.33، هر کدام با تولید تنها صد دستگاه، از کمپاب‌ترین و خواستنی‌ترین خودروهای اسپرت دنیا هستند؛ اما برای عشق‌ماشین‌های خاص‌پسند، این هم کافی نبود و حالا GMA با لمان GTR، جواهری حتی انحصاری‌تر به‌میدان آمده است. لمان GTR سوپرکاری با پیش‌رانه ۷12 و گیربکس دستی، از ذهن خلاق گوردون موری زاده شده است. این خودرو و به‌افتخار هر ساعت از مسابقه افسانه‌ای

تیراژ تولید سواری در شهریور ۱۴۰۴ رشد ۵۶ درصدی داشت؛

«ایران خودرو» در مسیر جهش پایدار تولید

ایران خودرو با وجود فشارهای تحریم، کمبود انرژی و نوسانات ارزی، توانسته چرخه تولید را پایدار نگه دارد و گامی تازه در مسیر توسعه صنعتی کشور بردارد



ایران خودرو در این زمینه توانسته است با بیش از یک‌هزار و ۲۰۰ واحد قطعه‌ساز داخلی همکاری نزدیک برقرار کند. پرداخت به‌موقع مطالبات، تامین مواد اولیه از مسیرهای مطمئن و ایجاد برنامه‌های مشترک تحقیق و توسعه، از جمله سیاست‌هایی است که باعث افزایش کیفیت قطعات و کاهش توقف خطوط تولید شده است.

این هم‌افزایی نه تنها به نفع ایران خودرو، بلکه به نفع کل صنعت خودرو کشور است؛ چرا که باعث اشتغال پایدار، افزایش ظرفیت تولید ملی و رشد صادرات قطعات می‌شود.

چشم‌انداز: ایران خودرو در مسیر تثبیت جایگاه صنعتی

اکنون که آمارها رشد ۵۶ درصدی تولید سواری را در ماه شهریور نشان می‌دهند، بسیاری از تحلیلگران معتقدند ایران خودرو در مسیر تبدیل شدن به یک بنگاه صنعتی پایدار و فناوری‌محور قرار گرفته است.

چالش‌هایی همچون تامین ارز، هزینه‌های بالای انرژی و نیاز به نوسازی تجهیزات هنوز باقی است؛ اما نحوه عبور این شرکت از بحران‌های اخیر نشان داده است که «مدیریت مبتنی بر بهره‌وری» می‌تواند حتی در سخت‌ترین شرایط نیز موفق عمل کند.

در واقع، ایران خودرو از یک شرکت صرفاً تولیدکننده به «نماد پایداری صنعتی ایران» تبدیل شده است؛ نمادی که توانسته در دوران دشوار، موتور حرکت صنعت خودرو کشور را روشن نگه دارد.

آن‌چه امروز در خطوط تولید ایران خودرو جریان دارد، حاصل مجموعه‌ای از تصمیمات سنجیده، اصلاح ساختار، اتکا به دانش داخلی و پیوند مستحکم میان تولیدکننده و قطعه‌ساز است.

ایران خودرو؛ از مقاومت صنعتی تا بازآفرینی تولید دستیابی به رشد ۵۶ درصدی در تولید خودروهای سواری در شرایط فعلی، به‌نوعی بیانگر «مقاومت صنعتی» است. ایران خودرو با وجود تحریم‌های چندلایه و نوسانات بازار ارز، مسیر خود را از طریق توسعه ساخت داخل، بازطراحی زنجیره تامین و همکاری نزدیک با قطعه‌سازان بازتعریف کرده است.

ایران خودرو تلاش کرده تا نگاه خود را از «تولید صرف» به «مدیریت برند و رضایت مشتری» تغییر دهد. توسعه پلت‌فرم IKP، عرضه مدل‌های جدید در سگمنت‌های اقتصادی و کراس‌اوور و بهبود خدمات پس از فروش، بخشی از همین مسیر است.

سرمایه‌گذاری در آینده؛ از برقی‌سازی تا پلت‌فرم ملی

ایران خودرو در کنار تثبیت تولید محصولات بنزینی، برنامه گسترده‌ای را برای توسعه خودروهای هیبریدی آغاز کرده است. همکاری با مراکز دانش‌بنیان، دانشگاه‌ها و شرکت‌های داخلی در زمینه باتری و موتورهای الکتریکی، گامی است که می‌تواند این خودروساز را به سطح رقابتی جدیدی برساند.

از سوی دیگر، پروژه‌های مرتبط با پلت‌فرم ملی و طراحی موتورهای کم‌مصرف در فاز اجرایی قرار گرفته‌اند. این اقدامات، چشم‌انداز روشنی از ورود ایران خودرو به بازارهای صادراتی را نشان می‌دهد؛ بازاری که در سال‌های آینده می‌تواند در آمد ارزی قابل توجهی برای کشور به همراه داشته باشد.

حمایت از زنجیره تامین؛ هم‌افزایی با قطعه‌سازان رشد تولید بدون تقویت زنجیر تامین ممکن نیست.

عملکرد ایران خودرو در پایان شهریور نشان از تحولی چشمگیر در بخش خودروهای سواری دارد؛ جایی که تولید با رشد ۵۶ درصد نسبت به سال قبل همراه بوده است. این رشد در حالی به دست آمده که صنعت کشور با چالش‌هایی چون ناترازی انرژی، تحریم‌ها و جنگ ۱۲ روزه روبرو بوده است. با این همه، این خودروساز توانسته با حفظ ثبات و برنامه‌ریزی موثر مسیر خود را ادامه دهد و نشانه‌هایی از افزایش بهره‌وری و پایداری تولید را به‌نمایش بگذارد.

عبور از بحران، بازگشت به مسیر رشد در شرایطی که بسیاری از صنایع کشور با فشارهای ناشی از تحریم، کمبود نقدینگی، محدودیت در تامین قطعات و بحران انرژی مواجه هستند، خبر رشد ۵۶ درصدی تولید ایران خودرو در شهریورماه ۱۴۰۴ را باید نه تنها یک آمار مثبت، بلکه یک نقطه عطف صنعتی تلقی کرد. این اتفاق در دل تنگنای اقتصادی رخ داده و نشان می‌دهد بزرگ‌ترین خودروساز کشور توانسته با تکیه بر توان مدیریتی، داخلی‌سازی قطعات و نوسازی فرآیندها، از مرحله بقا عبور کند و به مرحله رشد بازگردد.

بخش خصوصی با بازمهندسی خطوط تولید، اصلاح فرآیند تامین قطعات، تمرکز بر پلت‌فرم‌های جدید داخلی و همچنین انضباط مالی در زنجیره تامین از جمله عواملی است که زمینه‌ساز جهش تولید شده است.

به‌ویژه در بخش خودروهای سواری، ایران خودرو توانسته است از مدل تولید سنتی فاصله بگیرد و به سمت تولید مبتنی بر تقاضا و برنامه‌ریزی بازار حرکت کند. به گفته کارشناسان، این رشد نه ناشی از انباشت خودروهای ناقص، بلکه حاصل افزایش بهره‌وری واقعی خطوط تولید و کنترل دقیق بر فرآیندهای لجستیک است.

تولید ۲۴ دستگاه

«گوردون موری»

به احترام لمان



پیگیری يك موضوع

Follow up



داریوش باقر جوان

مدیر کل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

ظرفیت بالای ناوگان جاده‌ای کشور در شرایط بحران

«در شرایطی که اجرای مکانیسم ماشه و تحریم‌های جدید می‌تواند بر بخش‌های زیرساختی کشور اثرگذار باشد، حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان یکی از ارکان اقتصادی اهمیت بسزایی در تامین نیازهای صنعت دارد. از همین رو داریوش باقر جوان، مدیر کل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، وضعیت ظرفیت ناوگان، چاب‌جایی مسافران، چالش‌های نوسازی و رویکردهای مدیریت بحران را تشریح کرد.

وضعیت حمل و نقل جاده‌ای در شرایط بحرانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

مادر سازمان راهداری ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل متعددی داریم که می‌توانند در مواقع اضطراری فعال شوند. زیرساخت‌ها و فرآیندهای مرتبط با تسهیل عبور و مرور در ایام خاص یا بحران، از پیش شناسایی و آماده‌سازی شده‌اند. پدافند غیرعامل و مدیریت بحران همواره بخش جدایی‌ناپذیر برنامه‌های ماست و در تمامی مراحل طراحی، اجرا و نظارت لحاظ می‌شود.

در صورت بروز بحران و افزایش ناگهانی تقاضا برای جابه‌جایی، آیا ناوگان موجود پاسخگو است؟

بله؛ خوشبختانه ظرفیت ناوگان جاده‌ای کشور بسیار فراتر از نیاز فعلی است. در حال حاضر روزانه حدود ۲ میلیون صندلی در شبکه حمل‌ونقل عمومی وجود دارد؛ درحالی که تقاضای واقعی بین ۴۵۰ تا ۵۰۰ هزار نفر است. به‌همین دلیل هیچ نگرانی از بابت تامین ظرفیت وجود ندارد. سازوکارهای مدیریت بحران و کنترل تقاضا تدوین شده و به‌صورت دقیق اجرا می‌شود تا در هر شرایطی پاسخگوی مردم باشیم.

آمار جابه‌جایی مسافران در فصل تابستان چگونه بود؟

از ابتدای تابستان تا پایان شهریور، حدود ۳۷ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر در سراسر کشور با ناوگان عمومی جابه‌جا شدند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰ درصد رشد داشته است. طبق آمار ما، استان‌های تهران، اصفهان، خراسان رضوی، آذربایجان شرقی و فارس بیشترین حجم سفرها را به‌خود اختصاص داده‌اند. این رشد نشان می‌دهد مردم اعتماد بسالایی به ناوگان جاده‌ای دارند و خدمات ارائه‌شده نسبت به گذشته بهبود یافته است.

زاپاس

Spare Tire

بیست‌ونهمین نمایشگاه تبریز؛ عرصه نمایش جدیدترین محصولات ایران خودرو



به‌فرد تجربه رانندگی خودروهای شوال ۲، فوتون و تارا است که برای علاقه‌مندان به دنیای خودرو فراهم شده است.

نمایشگاه بین‌المللی خودرو تبریز از ساعت ۱۵ تا ۲۱ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تبریز برگزار می‌شود.

مسافری وانا و وانا با کاربری آمبولانس را نیز از نزدیک مشاهده کنند.

علاوه بر این، شرکت ستاره ایران به‌عنوان نماینده رسمی مرسدس‌بنز نیز دو مدل محبوب GLB و C Class از برند جهانی مرسدس‌بنز را به‌نمایش خواهد گذاشت.

یکی از ویژگی‌های برجسته این رویداد، فرصت منحصر

بین‌المللی تبریز، از ۱۶ تا ۱۹ مهرماه میزبان علاقه‌مندان صنعت خودرو خواهد بود تا علاوه بر خودروهای جدید «شوال ۲» و «سفر RV» در کنار ر، ا تارا توربوشارژ و پیکاپ فوتون اتوماتیک در بخش خودروهای سواری، محصولات تجاری نیمه‌سنگین و سنگین شامل کامیون کشنده فوتون H۵، کامیونت آرنالاس کمپرسی، ون

ایکوپرس - گروه صنعتی ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشور با نسل جدیدی از خودروهای خود در نمایشگاه بین‌المللی خودرو تبریز حاضر می‌شود. این نمایشگاه، فرصتی استثنایی برای تجربه کاربری خودروهای سواری و تجاری ایران خودرو از نزدیک است. ایران خودرو در سالن شهریار نمایشگاه

جدید کوروت CX نام دارد. حرف X به معنای ۱۰ است که یعنی این کانسپت را باید کوروت C10 بدانیم. هر چند کانسپت برنامه‌ای برای تولید CX ندارد، اما تایید کرده که این کانسپت الهام‌بخش زبان طراحی آینده کوروت خواهد بود. این کانسپت تمام عناصر ظاهری اصلی کوروت دماغه تیز و چراغ‌های دوگانه عقب را دارد؛ اما جزئیات آن با کوروت C8 تولیدی فاصله زیادی دارد. طراحان جنرال موتورز در میشیگان با همکاری گروه آیرودینامیک مونواسپریت در کارولینای شمالی، بدنه‌ای فوق‌العاده آیرودینامیک خلق کرده‌اند.

شورولت در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ از کانسپت‌های کوروت CX و CX.R ویزن گرن توریسو با طراحی آینده‌نگرانه رونمایی کرد که الهام‌بخش نسل بعدی کوروت است. طراحان شورولت مدت‌هاست که کار روی طراحی نسل بعدی کوروت را آغاز کرده‌اند. در همین راستا، چند ماه پیش استودیوی طراحی پیشرفته جنرال موتورز در بریتانیا نخستین کانسپت آینده‌نگرانه کوروت را رونمایی کرد. حدود ۳ ماه بعد، طراحان پاسادنا کانسپتی خیره‌کننده معرفی کردند و حالا در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ کانسپت دیگری از کوروت معرفی شده که شاید بهترین آن‌ها باشد. این کانسپت

ایده‌های شورولت برای آینده «کوروت»



ویژه‌ها

باید از ظرفیت ایرانیان خارج از کشور برای تامین ارز واردات خودرو استفاده کرد



«دبیر کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی گفت: «لازم است سخت‌گیری‌ها نسبت به واردات خودرو با منشا ارز خارجی و بدون انتقال ارز کنار گذاشته شده و فرآیند واردات خودرو با تضمین خدمات پس از فروش به کشور تسهیل شود. «بهر روز محبی نجم‌آبادی اظهار داشت: «همان‌طور که در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو پیش‌بینی شده باید از ظرفیت ایرانیان خارج از کشور برای تامین ارز واردات خودرو استفاده کرد.»

دیگه چه خبر؟

تسهیل واردات مواد اولیه تولید باراهاندازی تالار دوم ارزی



«رئیس کمیسیون صادرات اتاق ایران گفت: «واگذاری کوتاژهای صادراتی بین صادرکننده و واردکننده در بازار دوم انجام خواهد گرفت.» محمد لاهوتی درباره راهاندازی بازار دوم اظهار کرد: «رویکرد این بازار بسیار نزدیک به نظرات بخش خصوصی است و شکل‌گیری آن در اصل با پیگیری‌های اتاق و همکاری مرکز مبادله امکان‌پذیر شد.»

توئیتر!

صنعتگران در حوزه‌های تحقیق و توسعه سرمایه‌گذاری بیشتری کنند



«معاون صنایع عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «صنایع باید سرمایه‌گذاری بیشتری در حوزه‌های تحقیق و توسعه داشته باشند.» ابراهیم شیخ افزود: «به‌خاطر محدودیت‌هایی که تحریم برای ما ایجاد کرده، روند انتقال تکنولوژی با کندی مواجه است؛ اما ما صنعتگران خوبی داریم که حیات خودشان را حفظ کرده و صنعت را توسعه می‌دهند.»

زیرمجموعه «سایپا» در مسیر تثبیت درآمد و تولید گام برمی‌دارد؛

درآمد ۱۱ همتی «پارس خودرو» در نیمه نخست امسال



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت پارس خودرو در تازه‌ترین گزارش مالی خود اعلام کرده است در ۶ ماهه نخست سال جاری، بیش از ۱۰ هزار و ۹۲۰ میلیارد تومان درآمد از محل فروش محصولات خود کسب کرده است. بخش عمده این درآمد مربوط به فروش محصولات گروه Q۲۰۰، سهند و... بوده است. براساس آمار منتشرشده، گروه Q۲۰۰ با تولید حدود ۲۴ هزار دستگاه، بیشترین سهم را در سبد تولیدی پارس خودرو طی این مدت به‌خود اختصاص داده است. در همین بازه زمانی، بیش از ۲۶ هزار دستگاه از این گروه به فروش رسیده که نشان‌دهنده تقاضای بالای بازار برای این مدل‌ها و مدیریت موثر موجودی انبار شرکت است. در شهریورماه نیز عملکرد فروش پارس خودرو قابل توجه بوده است.

مجموع فروش شرکت در این ماه به ۲ هزار و ۲۴۰ میلیارد تومان رسید که از این رقم، یک‌هزار و ۸۳۶ میلیارد تومان مربوط به گروه Q۲۰۰ است. این رقم بیانگر ادامه روند مناسب فروش این گروه و تثبیت جایگاه آن در بازار خودروهای داخلی است. تثبیت درآمد پارس خودرو از محل فروش محصولات متنوع، ضمن بهبود جریان نقدینگی شرکت، می‌تواند نقش مهمی در پایداری تولید، حفظ اشتغال و ارتقای سطح فناوری خطوط تولید



ایفا کند. همچنین استمرار تثبیت فروش و تمرکز بر محصولات پرتقاضا می‌تواند موقعیت رقابتی شرکت را در بازار خودرو کشور تقویت کرده و زمینه را برای سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه توسعه محصولات و ارتقای کیفیت فراهم سازد. درآمد مناسب پارس خودرو در نیمه نخست سال، علاوه بر بهبود شاخص‌های

مالی شرکت، می‌تواند پیامدهای مثبتی در چند سطح مختلف برای صنعت خودرو و بازار خودرو به‌همراه داشته باشد. از منظر اقتصادی، تحقق بیش از ۱۰ هزار و ۹۲۰ میلیارد تومان درآمد در بازه ۶ ماهه به‌معنی افزایش جریان نقدینگی و تقویت توان مالی شرکت برای پوشش هزینه‌های جاری و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای است. این موضوع باعث می‌شود پارس خودرو بتواند بخشی از منابع مالی خود را به نوسازی خطوط تولید، افزایش ظرفیت ساخت قطعات داخلی و توسعه فناوری‌های جدید اختصاص دهد. در نتیجه، بهره‌وری تولید افزایش یافته و هزینه‌های تمام‌شده کاهش می‌یابد.

در بُعد صنعتی، رشد فروش به‌ویژه در گروه Q۲۰۰ نشان می‌دهد محصولات جدید شرکت توانسته‌اند نظر بازار را جلب کنند و نیاز مصرف‌کنندگان را تا حدی برآورده سازند. این روند می‌تواند انگیزه پارس خودرو را برای ادامه بهبود طراحی، ارتقای سطح ایمنی و کیفیت خودروها افزایش دهد. همچنین درآمدزایی پایدار شرکت به آن اجازه می‌دهد تا در حوزه خدمات پس از فروش و ارتقای رضایت مشتریان سرمایه‌گذاری بیشتری انجام دهد. ایجاد شبکه خدمات گسترده‌تر، دسترسی آسان‌تر به قطعات یدکی و بهبود پشتیبانی فنی از جمله اقداماتی است که می‌تواند پیگیری شود. در مجموع روند صعودی درآمد پارس خودرو نه تنها نشانه رشد فروش و تقویت جایگاه این شرکت در بازار است، بلکه می‌تواند به‌عنوان موتور محرکی برای پایداری تولید، افزایش بهره‌وری و ارتقای فناوری در صنعت خودرو ایران عمل کند.

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت صنعتی «محورسازان ایران خودرو»

میزان درآمد
شهریورماه637
میلیارد تومانمیزان رشد درآمد
۶ ماهه

35%

میزان درآمد ۶ ماهه
میلیارد تومان

4.645

شرکت صنعتی «محورسازان ایران خودرو» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۶۴۵ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چرا؟

راه حل میانه برای حل مشکلات صنعت خودرو

«خودروسازان معتقدند در ۱۵ سال گذشته روش‌های قیمت‌گذاری و فروش خسارات جبران‌ناپذیری را برای صنعت و بازار و مردم به‌دنبال داشته است؛ بنابراین باید در مصوبات شورای رقابت و محاسبات قیمت تجدید نظر جدی شود و یا مسیرهای دیگری انتخاب شود که در دسترس‌ترین راهکار، عرضه خودرو در بورس کالا است.

برای چه؟

الزامات عرضه خودرو در بورس کالا

«با توجه به این مسأله و اصرار خودروسازان در این زمینه، کارشناسان بر این اصل تاکید می‌کنند که در صورت اجرای راهکار عرضه در بورس، هم‌زمان با توسعه عرضه در بورس، باید سیاست‌های کنترلی مانند شفافیت اطلاعاتی، محدودیت خرید برای مصرف‌کنندگان غیرواقعی و رصد دقیق معاملات در دستور کار قرار گیرد.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandoz@autoworld.ir

شانس برنده شدن شما در قرعه‌کشی ایران خودرو واقعا چقدر است؟

«حاضر جواب: می‌گویند شانس بعضی‌ها در زندگی مثل ترمز پراید است؛ گاهی کار می‌کند، گاهی نه! حالا تصور کنید در مرحله جدید فروش ایران خودرو، ۴۶ میلیون نفر برای ۷۳ هزار دستگاه خودرو ثبت‌نام کرده‌اند. یعنی اگر همه متقاضیان در یک اتوبان در صف خرید خودرو قرار گیرند، فقط نفر جلویی می‌تواند سوئیچ را بگیرد و بقیه باید بوق بزنند تا شاید در دور بعد نوبتشان شود! می‌گویند شانس میانگین برنده شدن حدود ۱.۵ درصد است؛ یعنی تقریباً به اندازه شانس پیدا کردن جای پارک در حوالی خیابان ولیعصر تهران در ساعت ۶ عصر! با این تفاوت که جای پارک گاهی پیدا می‌شود، اما ماشین نه!

چالش انحصار در صنعت خودرو؛ قانون واحد، تفسیرهای متفاوت!

«حاضر جواب: در میزگرد مربوط به انحصار، هر طرف قانون را مثل دفترچه بیمه‌اش تفسیر کرد. یکی گفت: «ما انحصار نداریم، فقط همه جاده‌ها به ما ختم می‌شود!» دیگری گفت: «خودرو کالای انحصاری است، چون هر کس بخواهد بخرد، مجبور است از همان دو نفر بخرد!» بورس کالا هم وارد بحث شد و گفت: «ما بستر شفاف عرضه‌ایم»، که البته مردم پرسیدند: «شفاف مثل شیشه دودی؟ یا مثل فاکتور نهایی تحویل؟» در نهایت نتیجه جلسه مثل خودروهای تولید داخل بود: ظاهرش نو، اما موتور تصمیم‌گیری هنوز روشن نشده است.

بازار سرمایه راهگشای صنعت خودرو

«حاضر جواب: در نشست تامین مالی صنعت قطعه‌سازی گفته شد «بازار سرمایه می‌تواند راهگشا باشد». مردم هم گفتند: «بله، فقط کاش راهش از بورس تا جیب تولیدکننده کوتاه‌تر بود!» کارشناسان تاکید کردند بحران نقدینگی می‌تواند تولید را متوقف کند؛ انگار تازه یادش‌ان آمده که «قطعه» بدون «پول» مثل موتور بدون بنزین است، صدایش درمی‌آید، ولی حرکتی نمی‌کند. پیشنهاد شد اوراق تامین مالی منتشر شود؛ یعنی خودروساز از مردم پول بگیرد تا بعداً همان مردم از او ماشین بخرند. ما هم دعای کنیم تا قبل از تحویل اوراق، مدل خودرو عوض نشود!

خالی‌فروشی در صنعت خودرو!

«حاضر جواب: اصطلاح خالی‌فروشی در طلا تازه مد شده، اما خودروسازها سال‌ها پیش طلایه‌دارش بودند. در اوایل دهه ۹۰ بعضی‌ها ماشین را پیش‌فروش کردند، ولی فقط پیش‌فروش‌مانند! حالا دوباره بحث خالی‌فروشی بالا گرفته است. البته مردم می‌گویند «ما عادت داریم، چون سال‌هاست در جاده‌ها هم داریم با صندلی خالی کنار راننده سفر می‌کنیم تا سهمیه بنزین بیشتر شود!»

افزایش قیمت لاستیک در راه است؟

«حاضر جواب: رئیس انجمن تایر گفته چون ارز دیر تخصیص یافته و مواد اولیه گران شده، باید قیمت لاستیک ۱۰ درصد افزایش یابد. کارشناسان گفتند: «یعنی تورم نمی‌چرخد، خودمون خودمون داریم!» مردم‌انگارانند؛ چون حالا قیمت لاستیک دارد از قیمت دوجرخه جلومی‌زند. بعضی‌ها پیشنهاد داده‌اند لاستیک را جدا بفروشند، ماشین را جدا هر کس هر دو را توانست بخرد، خودش مونتاژ کند.



ترمزها یا ترنس اکسل استفاده می‌شوند و چهار فن کوچک روی چراغ ترمز مرکزی دیده می‌شود. برخی جزئیات صرفاً نمایشی هستند و ممکن است به‌مدل تولیدی نرسند؛ اما انتظار می‌رود نسخه جاده‌ای شباهت زیادی به این کانسپت داشته باشد. لکسوس برخی قسمت‌ها را مخفی کرده و کانسپت مورد بحث بدون کابین داخلی نمایش داده شده؛ اما کاپوت نشان می‌دهد پیش‌رانه پشت محور جلو قرار که تأییدی بر استفاده از ترنس اکسل عقب است. تویوتا و لکسوس در توسعه این خودرو نسل قبلی مرسدس AMG GT را به‌عنوان معیار قرار داده‌اند؛ خودرویی که یکی از بهترین سوپر کارهای اسپرت و مسابقه‌ای موتور جلو در سال‌های اخیر بوده و از چیدمان پیش‌رانه V8 در جلو و ترنس اکسل عقب استفاده می‌کند.

این کانسپت که پیش‌نمایشی از سوپر کاری است که ما آن را LFR می‌نامیم، ترکیبی از طراحی LFA و LC500 به‌نظر می‌رسد. لکسوس هنوز جزئیات دقیقی درباره این خودرو منتشر نکرده؛ اما انتظار می‌رود به‌زودی اطلاعات بیشتری ارائه شود. آن چه می‌دانیم این است که سوپر کار جدید ژاپنی‌ها یک ماشین ديفرانسیل عقب با موتور V8 توثین توربو در جلو است و احتمالاً از گیربکس ترنس اکسل در عقب استفاده می‌کند. نسخه تویوتا هم از این سوپر کار وجود خواهد داشت که پایه‌ای برای ماشین مسابقه‌ای GT3 آینده تویوتا خواهد بود. این کانسپت ویژگی‌های جذابی دارد؛ مانند خروجی‌های اگزوز که زیر بال عقب قرار گرفته‌اند و درچه‌های بزرگ عقب که یادآور LFA هستند. درچه‌های بزرگ پشت پنجره‌ها احتمالاً برای خنک‌سازی



آینده لکسوس «LFA» در سال‌های آتی

لکسوس «ال اس» جدید راهی بازار ژاپن می‌شود



سدان بزرگ LS به‌عنوان نخستین محصول لکسوس در سال ۱۹۸۹ معرفی شد. نسل پنجم این خودرو از سال ۲۰۱۷ در بازار حضور دارد. این مدل در سال ۲۰۲۰ به‌روزرسانی شد و حالا با مدل ۲۰۲۶ در بازار ژاپن، تغییرات اندکی را تجربه می‌کند. مشتریان لکسوس LS به دو رنگ جدید سفید Nova Glass و آبی Deep میکا دسترسی دارند. با پرداخت مبلغ بیشتر در تیپ F اسپرت، کالیبرهای ترمز با رنگ قرمز و لوگوی نقره‌ای تزئین می‌شود. همچون بدنه، در فضای داخلی لکسوس LS مدل ۲۰۲۶ هم تغییر اساسی دیده نمی‌شود. کلیه تیپ‌های این خودرو به صورت استاندارد به دو نمایشگر دیجیتال ۱۱٫۲۳ اینچ

و گرمکن صندلی‌های جلو و عقب، مجهز شده‌اند. لکسوس LS500 به پیش‌رانه ۳٫۵ لیتر شش سیلندر V35A-FTS مجهز شده است، که ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت را از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به محور جلو یا هر دو محور انتقال می‌دهد. تیپ هیبرید یعنی LS500h هم پیش‌رانه شش سیلندر ۳٫۵ لیتر و دو موتور برقی را به همراه دارد. این مدل با ۳۵۹ اسب‌بخار قدرت نیز در دو تیپ محرک -عقب یا چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. لکسوس LS مدل ۲۰۲۶ در ژاپن با قیمت ۱۱٫۱۱ تا ۱۶٫۲۷ میلیون یین (۷۷ تا ۱۰۸ هزار دلار) به فروش می‌رسد.

میباخ «اس کلاس» را لوکس می‌کند

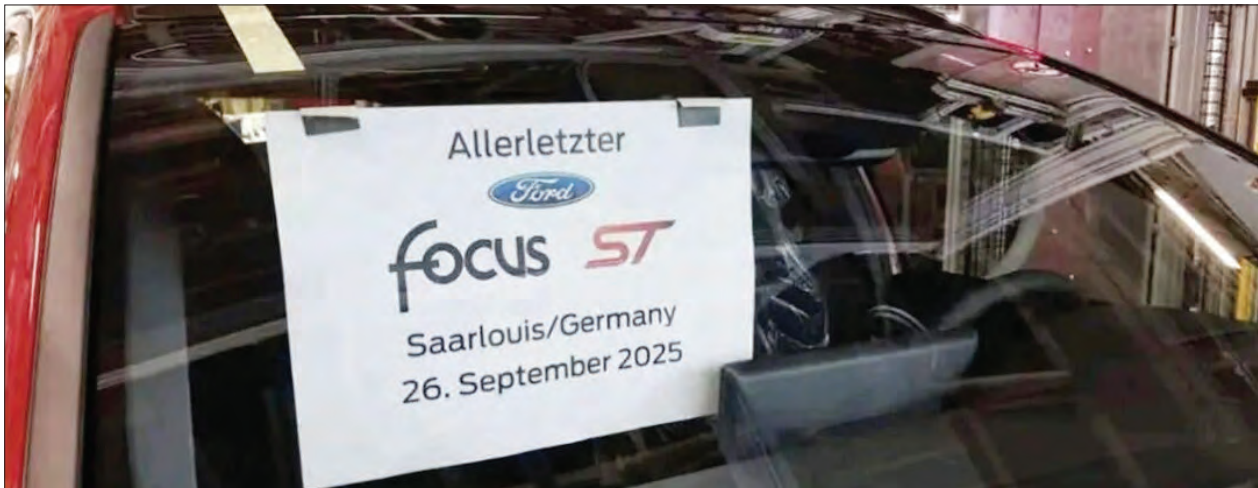


مرسدس از سال ۲۰۱۴ تاکنون، محصولات فوق لوکس خود را با برند مرسدس- میباخ عرضه می‌کند. از همان زمان تاکنون، مرسدس S کلاس به‌عنوان گل سرسبد محصولات این برند اشرافی شناخته می‌شود. حالا نسخه ویژه‌ای از این خودرو با لقب V12 Edition معرفی شده است. این مدل خاص بر مبنای مرسدس- میباخ S 680 و البته با الهام از میباخ زیپلین ۱۹۳۰ شکل گرفته است. بدنه این خودرو با ترکیب دو رنگ از مشکی Obsidian و سبزر زیتونی Manufaktur تزئین شده است، که بنابر اعلام سازنده، انجام آن به دو برابر حالت عادی محصولات میباخ یعنی ۱۰ روز زمان نیاز دارد. یک نوار باریک نقره‌ای، مرز

میان این دو رنگ را مشخص می‌کند. در نقاط مختلف بدنه مرسدس میباخ S کلاس V12 Edition شامل جزئیات جلونجره، هواکش‌های سپر جلو، نواحی اطراف شیشه‌های جانبی و بخش پایینی درها، می‌توان تزئینات کروم را مشاهده کرد. نشان ۱۲ در کنار لوگوی کروم میباخ نیز از جنس طلای ۲۴ عیار ساخته شده است. در فضای داخلی مرسدس میباخ S کلاس V12 Edition با روکش چرم قهوه‌ای روشن، ترمیم چوب گردو با روکش براق و عبارت 1of50 در کنسول میانی، مواجه هستیم.

افت فروش اسپرت‌ترین محصولی که تولید نخستین مونتاژ کار آمریکایی است؛

چالش‌های «فورد» در فروش خودروهای اسپرت



هزار و ۳۴۲ دستگاه خودرو فروخته است؛ در حالی که فولکس واگن بدون احتساب زیرمجموعه‌هایش، نزدیک به ۳۱۵ برابر این تعداد فروش داشته است. پایان کار ST همچنین نشان‌دهنده کوچک‌تر شدن روزافزون سگمنت هاچ‌بک‌های داغ در اروپاست. اخیراً به دلیل قوانین سخت‌گیرانه‌تر آلایندگی، هوندا سیویک تایپ R از این بازار حذف شد. هیوندای i20 N و i30 N نیز مدت‌هاست که از بازار کنار رفته‌اند و خودروهایی مانند پژو GTi 308 به‌خاطرهما پیوسته‌اند. البته هنوز گزینه‌هایی مانند فولکس واگن گلف GTI و R، کوپرا الفون، آئودی S3 و RS3، بامو M135i و مرسدس A35 و A45 در بازار حضور دارند؛ اما باز نزدیک شدن به قوانین آلایندگی یورو ۷ و احتمال پایان فروش خودروهای احتراقی جدید در سال ۲۰۳۵، به‌نظر می‌رسد دوران هاچ‌بک‌های اسپرت بنزینی رو به‌افول است. هرچند خودروسازان تلاش می‌کنند علاقمندان را به سمت جایگزین‌های برقی مانند آبارث 500e و فولکس واگن ID.3 سوق دهند، اما می‌توان بااطمینان گفت روزهای اوج این کلاس خودرویی به‌پایان رسیده و با خاموش شدن چراغ‌های خط تولید فوکس ST، یکی از فصل‌های درخشان تاریخ خودروهای اسپرت اروپا همیشه بسته شد.

در ساخت هاچ‌بک‌های اسپرت پایان داد. آخرین دستگاه‌از این خودرو محبوب روز جمعه، ۴ مهر ۱۴۰۴ (۲۶ سپتامبر ۲۰۲۵)، از خط تولید کارخانه زارلوتیس در آلمان خارج شد. هرچند تولید مدل‌های استاندارد فوکس هنوز ادامه دارد، اما این وضعیت نیز دیری نخواهد پایید و تولید این مدل هم در ماه نوامبر برای همیشه متوقف خواهد شد. با توجه به این که فورد ماه‌ها پیش ثبت سفارش برای فوکس ST را متوقف کرده بود، این اتفاق کاملاً قابل پیش‌بینی بود.

مرگ این مدل تنها چند سال پس از توقف تولید برادر کوچک‌ترش، فی‌یستا ST رخ می‌دهد. جیم فارلی، مدیرعامل فورد پیش‌تر در دفاع از حذف این هاچ‌بک‌ها گفته بود که این شرکت با وجود محبوبیت بالای این خودروها در میان مشتریان، سودآوری واقعی از فروش آن‌ها نداشته است. حذف فی‌یستا در سال ۲۰۲۳ و موندئو یک سال قبل از آن، ضربه سنگینی به حضور فورد در بازار اروپا زده است.

سه‌م بازار این شرکت در قاره سبز اکنون به تنها ۳٫۳ درصد کاهش یافته که پایین‌تر از هیوندای کیا (هر کدام با ۴ درصد) قرار می‌گیرد. طبق آمار انجمن خودروسازان اروپا (ACEA)، فورد در ۸ ماه نخست سال تنها ۲۶۰

مصاحبه‌ای تأکید کرد که این شرکت همچنان به آینده موس‌ت‌انگ متعهد است: «ما سرمایه‌گذاری زیادی روی موس‌ت‌انگ می‌کنیم. این پرفروش‌ترین کوپه اسپرت در جهان است.» شایعات حاکی از آن است که این سرمایه‌گذاری می‌تواند به گسترش خانواده موس‌ت‌انگ با تولید مدل‌هایی چون یک سدان، یک نسخه هیبریدی و حتی یک مدل اف‌رود منجر شود. بااین‌حال، فورد رسماً تأیید کرده که فعلاً خبری از تولید موس‌ت‌انگ کوپه تمام‌برقی نخواهد بود. در سوی دیگر ماجرا، کراس‌اور برقی موس‌ت‌انگ Mach-E با قدرت به پیش می‌تازد. این مدل در سه‌ماهه اخیر با فروش ۲۰ هزار و ۱۷۷ دستگاه، رشدی ۵۰٫۷ درصدی را تجربه کرده و فروش سالانه آن نیز با ۱۷٫۸ درصدافزایش به ۴۱ هزار و ۹۶۲ دستگاه رسیده است. این آمار به‌وضوح نشان می‌دهد ذائقه بازار به سمت خودروهای برقی و شاسی‌بلند تغییر کرده است.

هاچ‌بکی که از دهن افتاد!

از سوی دیگر آخرین فوکس ST از خط تولید خارج شد تا پایان دهه‌ها سنت هاچ‌بک‌های داغ اسپرت فورد رقم بخورد و یکی از رقبای گلف GTI میدان را ترک کند. فورد با توقف تولید فوکس ST به دهه‌ها سنت پرافتخار خود



فروش فورد موس‌ت‌انگ در سپتامبر سقوطی تاریخی را تجربه کرده و این خودرو نمادین را در مسیر ثبت بدترین سال فروش خود قرار داده است. زنگ خطر برای اسطوره آمریکایی به صدا درآمده و فورد به واسطه این محصول در آستانه ثبت بدترین سال فروش در تاریخ خود قرار گرفته است. موضوع البته صرفاً محدود به این کوپه اسپرت نمی‌شود، بلکه حذف سایر محصولات اسپرت نشان می‌دهد این کمپانی در فروش گزینه‌های جانی چندان خوب عمل نمی‌کند و شاید در آینده شاهد محصولات کسل‌کننده‌تری از آن‌ها باشیم.

اسبی که از نفس افتاده

این نگرانی پس از آن تشدید شد که این خودرو عضلانی در ماه سپتامبر ۲۰۲۵ تنها یک‌هزار و ۸۰۳ دستگاه فروش داشت که افتی ۳۲٫۴ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می‌دهد. اگرچه آمار کلی فروش فورد در سه‌ماهه سوم سال میلادی مثبت بوده، اما جزئیات خبر از یک واقعیت تلخ برای موس‌ت‌انگ خبر می‌دهد. با وجود رشد ۲٫۵ درصدی فروش این مدل در سه‌ماهه اخیر، عمده این موفقیت مدیون ماه‌های جولای و آگوست بوده و عملکرد سپتامبر یک شکست تمام‌عیار محسوب می‌شود. درمجموع، فروش موس‌ت‌انگ در سال جاری با کاهش ۱۰٫۱ درصدی به ۳۲ هزار و ۸۱۸ دستگاه رسیده؛ درحالی که این رقم در مدت مشابه سال ۲۰۲۴ برابر با ۳۶ هزار و ۴۸۵ دستگاه بود. این روند نزولی درحالی ادامه دارد که موس‌ت‌انگ تقریباً در بازار بی‌رقیب است.

با توقف تولید شورولت کامارو و دوج چلنجر، این خودرو یکی از آخرین بازماندگان نسل خودروهای اسپرت آمریکایی به‌شمار می‌رود. بااین‌حال، به نظر می‌رسد این جایگاه نیز نتوانسته جلو کاهش محبوبیت آن را بگیرد. با تمام این اوصاف، فورد قصد ندارد به این سادگی از نماد خود دست بکشد. جیم فارلی، مدیرعامل فورد اخیراً در



پورشه خاطرات ۹۱۱ «اس-تی» را زنده می‌کند

اولیه خود بازگردد. مهمترین ویژگی ظاهری پورشه S/T 911 مدل ۲۰۲۵، رنگ زرد روشن (Light Yellow) با کد رنگ ۱۱۷ است که به روش دستی، بدنه این کوپه اسپرت را پوشانده است. متخصصان بخش خودروهای سفارشی Sonderwunsch، حتی قطعات فیبر کربنی بدنه را نیز با این رنگ زیبا روکش کرده‌اند، که مطمئناً کار آسانی نیست. توجه داشته باشید که رنگ زرد light برای سال‌ها از کاتالوگ پورشه غایب بوده است، اما در خودروی سفارشی جدید، کاملاً به نمونه اصلی شباهت دارد. از دیگر ارجاعات خاطره‌انگیز به مدل اصلی در بدنه پورشه S/T 911 مدل ۲۰۲۵ می‌توان به رینگ‌های منیزیمی سبک وزن به رنگ نقره‌ای تیره، کالیپرهای مشکی رنگ ترمز و همچنین شماره ۴۱ روی درها، اشاره کرد.

پورشه در سال ۱۹۷۲ یک نسخه مسابقه‌ای از ۹۱۱ را با لقب S/T به مسابقات لمان اعزام کرد. با گذشت بیش از نیم قرن از این اتفاق، شاهد تولد دوباره نام 911 S/T هستیم، که پیشرفت مهندسی پورشه در نیم قرن اخیر را نمایش می‌دهد. این خودرو توسط برنامه خودروهای سفارشی پورشه یعنی Sonderwunsch شکل گرفته است، که امکان ساخت مدل‌های منحصر به‌فرد را برای مشتریان فراهم می‌کند. پورشه S/T 911 مدل ۱۹۷۲ پس از پیروزی در لمان، برای مدت‌ها از انتظار عمومی پنهان ماند و ظاهراً در شرایط بدی به‌سر می‌برد. خوشبختانه این خودرو در سال ۲۰۰۸ نجات پیدا کرد و در ایالت کالیفرنیا، تحت بازسازی قرار گرفت. پس از دو سال و نیم و صرف بیش از هزار ساعت زمان، پورشه S/T 911 توانست به‌ظاهر

خبر

News

ارزان‌سازی در نisan «سنتر»

پس از قطع تولید ورسا در سال ۲۰۲۵، سنتر» به محصول اقتصادی نisan در بازار آمریکا تبدیل شده است. این خودرو که در چین، ایران و برخی بازارهای دیگر به نام سیلفی شناخته می‌شود، حالا با تغییرات ظاهری اساسی و مدل ۲۰۲۶ به میدان می‌آید. طول، عرض و فاصله محوری نسل جدید نisan سنتر» به ترتیب ۱٫۸۱ و ۲٫۷ متر اعلام شده است، که در عرض تغییری نشان نمی‌دهد اما طول بدنه یک سانتی‌متر افزایش و فاصله محوری، ۲ میلی‌متر کاهش داشته است. ارتفاع هم ۵ میلی‌متر افزایش و فاصله کف تا سطح زمین هم ۲ میلی‌متر کاهش یافته است. در بدنه نسل جدید نisan سنتر» با چهره‌ای کاملاً متفاوت روبه‌رو هستیم.



که برداشتی جدید از جلونجره V-شکل نisan را به نمایش می‌گذارد. فرم رینگ‌ها، آینه‌های جانبی و کف خودرو نیز با توجه به آئودینامیک طراحی شده است. نisan سنتر» ۲۰۲۶ در چهار تیپ SR، S، SV، SL عرضه خواهد شد. خریدار می‌تواند رینگ‌های ۱۷، ۱۶ و ۱۸ اینچ را برای این خودرو سفارش بدهد. در فضای کابین نisan سنتر» ۲۰۲۶ با نمایشگر لمسی ۱۲٫۳ اینچ با پشتیبانی از اندروید اتو و اپل کارایی و صفحه‌نشان‌دهنده ۷ اینچ، روبه‌رو هستیم.

در تیپ‌های SV، SR و SL، ابعاد کلاستر به ۱۲٫۳ اینچ افزایش می‌یابد و نمایشگر هم از ارتباط بی‌سیم تلفن همراه، پشتیبانی می‌کند. تیپ SL که پس از مدت‌ها به بازار برمی‌گردد، مواردی شامل گرمکن فرمان، نورپردازی داخلی، آینه تیرم‌شونده، سانروف برقی، رینگ‌های ۱۷ اینچ و روکش چرم مصنوعی باکیفیت را به همراه دارد. تیپ SR نیز به واسطه طراحی نمای جلو، کروم تیره در جلونجره، باله عقب، رکاب‌های جانبی به رنگ مشکی، رینگ‌های ۱۸ اینچ و رنگ متفاوت سقف از سایر تیپ‌ها متمایز می‌شود. تمامی تیپ‌های به جز S، انتخابگر حالت رانندگی را به همراه دارند. با انتخاب حالت Sport، واکنش فرمان، پدال گاز و گیربکس CVT تغییر می‌کند.

دارد، اما همچنان به‌راحتی به‌عنوان یک لامبورگینی قابل شناسایی است. در نمای جلو، فنومنو با چراغ‌های زاویه‌دار و نیز، کاپوتی با دو خروجی هوای بزرگ و سپر اختصاصی با نوار همرنگ اسپلیتر، ظاهری تهاجمی دارد. فنومنو آن قدر پایین طراحی شده و چرخ‌ها آن قدر دقیق در دهانه گلگیرها جای گرفته‌اند که گویی چسبیده به گلگیرها هستند و این به جذابیت ظاهری خودرو افزوده است. تمام پنل‌های کناری خودرو با طراحی شش‌دند و دو ورودی هوای بزرگ پشت درها قرار گرفته‌اند. در عقب، لامبورگینی با کاور موتور فیبر کربنی اختصاصی و نمای کاملاً جدید عقب که عمدتاً از فیبر کربن ساخته شده، سنگ تمام گذاشته است.

لامبورگینی سوپراسپر تی تولید محدود بر پایه رونلتو است که تنها در ۲۹ دستگاه با همان قوای محرکه V12 هیبریدی ولی با قدرت بیشتر تولید می‌شود. این سوپرکار تولید محدود، فرمول آشنای سساخته‌های خاص لامبورگینی را دنبال می‌کند که طراحی افراطی، پرفورمنس بی‌نظیر و تعداد محدود از عناصر اصلی آن است. فنومنو بر پایه رونلتو با موتور V12 ساخته شده؛ اما طراحی کاملاً بازنگری شده‌ای دارد که هویتی متمایز در سبد محصولات لامبورگینی به آن می‌بخشد. در ظاهر، این گاو خشمگین جدید ایتالیایی در دست مثل یک لامبورگینی، دیوانه‌وار به‌نظر می‌رسد و در عین حال که با رونلتو تفاوت‌های آشکاری

توان بیشتر برای لامبو
رونلتو در نسخه «فنومنو»



قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است؟

نیسان زامیاد آپشنال در بازار آزاد به یک میلیارد تومان رسید!

با این حال تحلیلگران هشدار می‌دهند در صورتی که روند تحولات سیاسی اخیر به رشد دوباره نرخ دلار و عبور آن از سطوح بالاتر منجر شود، زمینه برای جهش جدید قیمتی در انواع خودرو فراهم می‌شود. به همین دلیل، رصد تحولات ارزی و سیاسی در هفته‌های پیش رو برای فعالان و خریداران بازار خودرو اهمیت بیشتری پیدا کرده است. بازار خودرو در هفته‌ای که گذشت تحت تأثیر رشد نرخ ارز، روزهای پرنوسانی را تجربه کرد و میزان تغییر قیمت وارداتی‌ها و مونتاژی‌ها در صدر بود؛ البته قیمت خودروهای داخلی نیز تا حدی افزایش یافت.

داخلی‌ها در بازار ارزان شدند

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۸ میلیون تومان و رشد بهای یک تا ۵۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌را (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۷۷۲ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان کاهش ۹۷۲ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۲۷ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی نیسان دوگانه آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۵ میلیون تومان و نیسان آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، اکستریم TXL (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۳۸۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان و لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا اسسپورت تیو ۲۵ (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، تیوتا لولین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، نیسان آتیم (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و کیا سلتوس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.



به گواه آمارهای بانک مرکزی، خودرو کماکان صدر نشین ارز تخصیصی تا شهر یورماه امسال بوده است. بنابر این بازار گشت تحریم‌ها به اقتصاد ایران، اگر سیاست‌گذار تصمیم به محدودیت یا توقف واردات به مانند سال ۹۷ بگیرد، احتمال پرواز قیمت در بازار خودروهای وارداتی بیش از پیش دیده می‌شود.

یک کارشناس بازار خودرو، در پاسخ به ابهامات مطرح و تأثیر بازگشت تحریم‌های جدید بر اوضاع واردات خودرو معتقد است که مکانیسم ماشه یا هر محدودیت و بحران اقتصادی دیگری که در کشور اتفاق بیفتد، اثر خود را بر کلیت فضای اقتصادی خواهد گذاشت. صنعت خودرو و کسب‌وکار مرتبط با آن نیز از این چارچوب اقتصادی جدا نیست.

آمارها نشان می‌دهد خودروهای مونتاژی با حساسیت بیشتری نسبت به تغییرات ارزی و تحریم‌ها مواجه شده‌اند؛ زیرا بخش عمده‌ای از قطعات آن‌ها وارداتی است. این موضوع سبب شده است رشد قیمت این خودروها نسبت به خودروهای داخلی سریع‌تر باشد. در مقابل، خودروهای داخلی نیز با جهش قیمت مواجه شده‌اند؛ اما این افزایش بیشتر تحت تأثیر روانی بازار و انتظار خریداران از افزایش قیمت‌های آینده است؛ مساله‌ای که با کاهش نوسانات ارزی و شفاف‌سازی تحولات سیاسی بین‌المللی می‌تواند تا حدی از فشار روانی بر بازار بکاهد.

خودروهای خارجی را با مشکل مواجه خواهد کرد. بررسی بازار خودروهای وارداتی در بازه زمانی اول مهرماه تا به امروز نشان می‌دهد قیمت‌ها به‌طور میانگین افزایش یافته است.

فعال شدن مکانیسم ماشه و رشد بازارهای ارز و طلا از مهم‌ترین دلایل این افزایش عنوان می‌شود. هرچند تأثیرپذیری خودروهای داخلی و مونتاژی از این اتفاق پرنرگ‌تر بوده، با این حال باتکلیفی 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 قیمتی مواجه شود؛ اتفاقی که در روزهای اخیر رخ داده و شاهد روند صعودی و پرواز قیمت خودروهای وارداتی در بازار هستیم.

به هر ترتیب اسنپ‌بک و بازگشت تحریم‌ها، از جنبه‌های مختلف بر تجارت و فروش نفت ایران اثرگذار خواهد بود و همین موضوع تأمین ارز واردات خودرو را با اما و اگرهای فراوانی مواجه کرده است. این در حالی است که با ورود به نیمه دوم سال، 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 ثبت‌سفارش باز نشده است. این در حالی است که

عوامل روانی و اقتصادی بر بازار است، برخی از خریداران تلاش کردند با خرید سریع، از افزایش احتمالی قیمت‌ها جلوگیری کنند. با این حال به اعتقاد کارشناسان بازار، اگر سیاست‌گذار نتواند با شفافیت و مدیریت عرضه این شرایط را کنترل کند، احتمال شکل‌گیری حبابی جدید در قیمت‌ها وجود دارد؛ حبابی که بیش از همه دود آن به‌چشم مصرف‌کننده واقعی می‌رود. اتفاقی که این روزها به جهت کندی عرضه خودرو در بازار رخ داده و برخی شرکت‌ها بدون آن که خودرو واقعی داشته باشند اقدام به فروش کرده‌اند؛ مساله‌ای که به گفته کارشناسان بازار نقش مهمی در بی‌اعتباری بازار و افزایش بی‌اعتمادی میان خریداران و فروشندگان داشته است.

فروشنده‌ها و خریداران در حین سود بیشتر از معامله دست کشیده‌اند و همین موضوع رکود و نوسان هم‌زمان قیمت‌ها را تشدید کرده است.

در هر حال فعال شدن مکانیسم ماشه می‌تواند پیامدهای قابل توجهی برای صنعت خودرو و کشور به‌همراه داشته باشد و در کنار التهاب بازار داخلی‌ها، در بخش واردات خودرو، تشدید محدودیت‌های بانکی و تجاری یکی از مهم‌ترین موانع به‌شمار می‌رود. قطع دسترسی به شبکه‌هایی نظیر سوئیفت و دشواری مبادلات دلاری و یورویی، هزینه واردات را افزایش داده و روند تأمین



احسان ناصر باایی

e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در نیمه دوم سال با ترکیبی از التهاب قیمتی و رکود معاملاتی روبه‌رو است. کارشناسان معتقدند فعال شدن مکانیسم ماشه، بازار خودرو ایران را با چالش‌های جدی مواجه کرده است و پیش‌بینی می‌کنند احتمال شکل‌گیری حبابی جدید در قیمت‌ها وجود دارد. بازار خودرو ایران در نیمه دوم سال ۱۴۰۴ شرایطی تازه و متفاوت را تجربه می‌کند؛ شرایطی که از یک سو به دلیل تغییرات بازار ارز و از سوی دیگر به دلیل سیاست‌های خودروسازان داخلی و وضعیت خودروهای وارداتی، فضای پرابهامی را رقم زده است. در این میان بازار خودرو و بازارهای ارز و طلا پس از مدت‌ها دوباره به هم رسیدند. ماهه‌ای بود که خودرو مسیرش را از جدا کرده بود و دیگر مانند گذشته نه از آن فرمان‌برداری می‌کرد و نه چشم به‌دست او داشت. اما در پی افزایش نرخ دلار به بالای ۱۱۰ هزار تومان، مقاومت ارزی خودرو نیز در مقابل دلار شکست و در حالی که از اواخر سال گذشته ارتباط میان دلار و خودرو قطع شده بود، باز هم این پیوند برقرار شده است.

البته بازار خودرو در ایران همیشه آینه‌ای از ریسک‌های اقتصاد کلان و سیاست خارجی بوده است و اکنون که اروپایی‌ها روند فعال‌سازی «مکانیزم ماشه» را برای بازگرداندن تحریم‌های شورای امنیت علیه ایران به‌جریان انداخته‌اند، پرسش اصلی این است که این رخداد چه اثری بر قیمت و آینده بازار خودرو ایران خواهد گذاشت؟ ابهام آینده بازار در حالی مطرح است که پس از آن که در ۶ ماهه نخست سال ثبات نسبی در قیمت‌ها دیده می‌شد، وقایع اخیر و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل و تحولات بازار از بار دیگر معادلات را به‌هم ریخته و منحنی قیمت‌ها در بازار خودروهای داخلی را در مسیر صعودی قرار داده است. از سویی خودروسازان داخلی با تکیه بر افزایش نرخ ارز، تمایل دارند قیمت محصولات کارخانه‌ای را بالا ببرند. در حالی که کاهش قدرت خرید و تردید مصرف‌کنندگان درباره آینده اقتصادی، باعث شده بازار خودروهایی که زمانی گزینش‌های جایگزین برای طبقه متوسط بودند، اکنون تقاضای چندانی نداشته باشند. درواقع بازار خودرو به‌ویژه پس از فعال‌سازی مکانیسم ماشه، با تحولات چشمگیری مواجه شده است و در کنار خواست خودروسازان، قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی با جهش کسابقه‌ای روبه‌رو شده و به‌نوعی باعث ایجاد نگرانی در میان خریداران و فروشندگان شده است.

البته در این روند که نمایانگر تأثیر مستقیم و فوری

ترخیص و آماده‌سازی خودروهای «بامو» برای تحویل به مشتریان



گروه پرشیاموبیلیتی (پرشیما خودرو) اعلام کرد نخستین محموله از خودروهای وارداتی این شرکت در گمرک بندر شهید رجایی مراحل پایانی ترخیص را طی می‌کند و به‌زودی پس از انجام فرآیند شماره‌گذاری، تحویل مشتریان خواهد شد. طبق اعلام این گروه خودروسازی، خودروهای یادشده از جدیدترین تولیدات برند بامو هستند که با هدف پاسخگویی به تقاضای روبه‌افزایش بازار خودروهای پریمیوم وارد کشور شده‌اند.

پرشیما خودرو به‌عنوان نماینده باسابقه واردات و خدمات پس از فروش خودروهای لوکس اروپایی، اعلام کرده است فرآیند ترخیص، آماده‌سازی و تحویل این خودروها مطابق با استانداردهای جهانی این برند انجام می‌شود.

محموله جدید شامل مدل‌های متنوعی از محصولات بامو است که برای پاسخ به سلائیق گوناگون طراحی شده‌اند. در میان آن‌ها می‌توان به بامو سری ۱ مدل ۲۰۲۰، سری ۲ مدل

225L و همچنین کراس اوورهای محبوب X1 و X2 اشاره کرد. افزون بر این، بخش قابل توجهی از این محموله را خودروهای برقی تشکیل می‌دهند؛ از جمله iX3، iX1 و سدان تمام‌برقی i3 که با فناوری‌های نوین، رانندگی بالار و رانندگی بی‌صدا، تجربه‌ای مدرن و دوستدار محیط‌زیست را برای خریداران به ارمغان می‌آورند.

پرشیما خودرو با بیش از دوده فعالیت در حوزه واردات و خدمات خودروهای لوکس، تأکید کرده است که ورود این مدل‌ها می‌تواند ضمن افزایش تنوع در بازار خودروهای پریمیوم، به ارتقای سطح رقابت میان واردکنندگان نیز کمک کند. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند عرضه مجدد محصولات برندهایی چون بامو می‌تواند نشانه‌ای از بازگشت تدریجی ثبات به بازار واردات خودرو باشد و در عین حال، فرصت تازه‌ای برای مشتریانی فراهم کند که به دنبال خودروهایی با فناوری‌های نوین، طراحی مدرن و خدمات پس از فروش مطمئن هستند.



پورشه ۹۱۱ همواره نماد عملکرد بالای یک خودرو اسپرت است. نسل هشتم این سوپر اسپرت موسوم به ۹۹۲ که یکی از موفق ترین و پرفروش ترین کوپه های جهان به شمار می رود، از سال ۲۰۱۸ میلادی مبتنی بر زبان جدید طراحی پورشه به تولید رسید. نسخه GT3 آن که یک خودرو کاملاً اسپرت و آماده مسابقه است، با موتور ۶ سیلندر تخت یا خوابیده به حجم ۳۹۹۶ سی سی مزین به تکنولوژی توپین-توربو قلب تپنده این سوپر اسپرت را تشکیل می دهد. این موتور به لطف تکنولوژی پر خوران توپین-توربوشارژ و سیستم

پورشه ۹۱۱ همواره نماد عملکرد بالای یک خودرو اسپرت است. نسل هشتم این سوپر اسپرت موسوم به ۹۹۲ که یکی از موفق ترین و پرفروش ترین کوپه های جهان به شمار می رود، از سال ۲۰۱۸ میلادی مبتنی بر زبان جدید طراحی پورشه به تولید رسید. نسخه GT3 آن که یک خودرو کاملاً اسپرت و آماده مسابقه است، با موتور ۶ سیلندر تخت یا خوابیده به حجم ۳۹۹۶ سی سی مزین به تکنولوژی توپین-توربو قلب تپنده این سوپر اسپرت را تشکیل می دهد. این موتور به لطف تکنولوژی پر خوران توپین-توربوشارژ و سیستم

پورشه ۹۱۱ «جی تی ۳»
چه در چنته دارد؟



«GTD»؛ هیجان به توان ۸ با اسب جسر آمریکایی چرا فورد «مستانگ» رقبای اروپایی را مغلوب کرد؟

«مستانگ نام بسیار آشنا و محبوب در دنیای

پرهیجان اسپرت خودراست. موتور حجیم پرتوان، بدنه عضلانی و ماهیچه ای و عملکرد فوق العاده در در یفت همگی سبب شده است فورد مستانگ (اسب سرکش آمریکایی) در ذهن ما همچنان نامی

درخشان باشد. این کوپه ماسل محبوب از اواسط دهه ۶۰ میلادی به تولید رسید و تا به امروز ۷ نسل از آن به جهان معرفی شده است. فورد اواخر سال ۲۰۰۰ میلادی بود که از نسل هفتم مستانگ موسوم به S650 رونمایی کرد. از آن جا که نسخه های متعدد از مستانگ نسل هفتم به تولید رسیده، مدل GTD آن مدنظر ما در این مطلب است. در ادامه با ما همراه باشید تا بدانیم چه رازی در ساخت این کوپه ماسل عضلانی وجود دارد که رقبای اروپایی خود را مغلوب می کند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کابین کاملاً اسپرت با ویژگی های مدرن

در زمان نشستن پشت فرمان مستانگ GTD گویی پشت فرمان خودرو و مسابقه ای می نشینیم، اما با طراحی نمایشگر یکپارچه منحنی که دارای دو صفحه ۱۲٫۴ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و یک نمایشگر ۱۳٫۲ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی است حس مدرن بودن به مخاطب به خوبی القا می شود. نمایشگر سیستم اطلاعات-سرگرمی مزین به ارتباط کاربری فورد یعنی SYNC4 است. اما نکته مهم این است که استفاده از چرم مرینو، قطعات فیبر کربنی و جیر به همراه صندلی های تمام اسپرت RECARO کابین کاملاً هیجان انگیز و اسپرتی به مستانگ GTD می بخشد. طراحی غریبک فرمان دی-کات خوشدست نسل جدید فورد، دو پدال شیفت بزرگ تیتانیومی و دسته دنده روتاری همگی سبب شده است رانندگی هیجان انگیزی را به وجود آورد. پدال شیفت تیتانیومی با استفاده از پرینتر سه بعدی با دسته دنده روتاری همگی از قطعات تیتانیومی لاکهید مار تین F-22 بوده که منجر به سبک سازی فوق العاده نیز شده است. قسمت صندلی عقب در این مدل برای کاهش وزن و ایجاد فضای بار حذف شده است. استفاده از متریل با کیفیت Soft Touch در قسمت بالایی داشبورد، استفاده از فیبر کربن در بخش میانی داشبورد، استفاده از چرم با کیفیت مرینوری داشبورد و رودری ها و صندلی های اسپرت و استفاده از قطعات فیبر کربنی در کنار رنگ مشکی برای تریم داخلی، فضای داخلی بسیار اسپرتی را به سر نشینان هدیه می دهد.

قلب تپنده حجیم هیجان انگیز

زیر کاپوت کشیده فورد مستانگ GTD یک موتور پرتوان ۸ سیلندر جا خوش کرده است. به عبارت دیگر موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵٫۲ لیتری سوپر شارژ موسوم به Predator است. این موتور از پارامترهای فنی مانند حجم موتور ۵۱۶۳ سی سی، زاویه قرارگیری ۹۰ درجه ای سیلندر ها، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۳۲ سوپاپ با مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC)، قطر سیلندر ۹۴ میلی متر، کورس پیستون ۹۳ میلی متر، طراحی اتاق احتراق ایده آل و نسبت تراکم ۱۲ به یک، سیستم زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ ها و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها به همراه سیستم پر خوران سوپر شارژ می تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس حداکثر توان خروجی ۸۱۵ اسب بخار رادر ۷۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور رادر دور ۵ هزار آرپی ام فراهم می آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک به چرخ های عقب منتقل می شود. جالب است بدانید که موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵٫۲ لیتری سوپر شارژ مستانگ GTD موسوم به Predator بر اساس موتور Voodoo شکل گرفته که سال ۲۰۱۶ در فهرست ۱۰ موتور برتر سال گرفت. همچنین توان بیش از ۸۰۰ اسب بخاری و گشتاور ۹۰۰ نیوتون متری تنها به لطف تکنولوژی خلاصه شده در موتور مستانگ GTD امکان پذیر شده است. زیر تکنولوژی حاضر در این موتور به همراه تکنولوژی ساخت و استفاده از متریل با کیفیت، سبب برتری این نسخه از مستانگ در بازار جهانی خواهد شد. از آن جا که هدف طراحی و تولید از مستانگ GTD، قابلیت باز رگان اروپایی است، گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک برای آن در نظر گرفته شد. به لطف سبک سازی هایی که انجام شده تنها ۳٫۵ ثانیه زمان نیاز است که این اسب سرکش آمریکایی به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. همچنین حداکثر سرعت این سوپر اسپرت عضلانی های-پرفورمنسی آمریکایی ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت است. بر این اساس این مدل رقیب جدی برای پورشه ۹۱۱ GT3 خواهد بود. هر چند که با چنین مشخصاتی سوپر اسپرت های مک لارن را به خوبی مغلوب می کند.

پایداری و هندلینگ به سبک مستانگ

به لطف بهره گیری از نسل جدید پلت فرم های فورد در مستانگ نسل هفتم به همان D2C وزن این خودرو کاهش یافته و با استفاده از سیستم تعلیق کار آمد، سواری نسبتاً با کیفیتی را به سر نشینان هدیه می دهد. بر این اساس سیستم تعلیق در محور جلو دابل ویسیون (دو جناغی) بوده و در محور عقب نیز از سیستم فایولینک (پنج اتصالی) با طبق های نسل جدید و سیبک های الاستیکی استفاده شده که با تایر های میشلن پایلوت اسپرت کاپ ۲ با سایز ۳۲۵/۳۰ همرا به رینگ های ۲۰ اینچی آلومینیومی فورج شده در جلو و رینگ های ۲۰ اینچی آلومینیومی فورج شده با سایز ۳۴۵/۳۰ در عقب، سواری این خودرو و بسیار با کیفیت و لذت بخش است. به لطف هندسه سیستم تعلیق و توزیع وزن ۴۲ به ۸۵ و مرکز ثقل نسبتاً بالا، مستانگ GTD از نظر هندلینگ عملکردی نظیری دارد. از نظر سیستم ترمز نیز این خودرو دارای دیسک های کربن سرامیکی بوده که سفرانی از کمپانی برمباست. همچنین در محور جلو خودرو شاهد به کار گیری دیسک های خنک شونده سوراخ دار با کالیبر های ۸ پیستونه هستیم و در محور عقب نیز دیسک های خنک شونده با کالیپر دو پیستونه سبب شده است سیستم ترمز نسل هفتم مستانگ در نسخه GTD فوق العاده به نظر برسد.



طراحی عضلانی تر و هیجان انگیز تر

فورد مستانگ GTD را می توان یک کوپه عضلانی اسپرت های-پرفورمنسی دانست. چرا که با نگاهی به پروفیل بدنه این کوپه ماسل به خوبی این حس تداعی می شود. از نظر کلیت استایل بدنه مشابه نسخه دارک هورس بوده؛ با این تفاوت که قطعاتی مانند سپر جلو، سپر عقب، لیپ سپر جلو، سینی زیر خودرو، رکاب ها، کاپوت، گل گیر های جلو، ورق سقف، گل گیر های عقب و دیفیوزر و لیپ سپر باز طراحی شده و نسبت به تمام نسخه های مستانگ عضلانی تر و هیجان انگیز تر به حساب می آید.

به عبارت دیگر گویی خودرو و مسابقه ای را به خیابان آورده ایم. هر چند که در این زمینه کریس استیونس طراح نسل هفتم مستانگ اینچنین می گوید: «هدف طراحی و ساخت مستانگ GTD خودرو و مسابقه ای با نهایت هیجان و انرژی بود که وارد خیابان ها شود و چشم ها را به خود خیره کند. ماسعی کردیم تا با ایجاد بدنه عضلانی و هیجان انگیز این حس را به خوبی القا کنیم و بگوئیم مستانگ مسابقه ای مخصوص خیابان ها شده است.» با نگاهی به پروفیل این اسب سرکش آمریکایی شاهد کاپوت کشیده، ستون A با زاویه بیش تر، ستون C با زاویه نسبتاً زیاد، پشت کوتاه و استفاده از خطوط شارپ و شکسته هستیم.

این پارامترها در کنار رینگ های ۲۰ اینچی طلایی فورج آلومینیومی کاراکتر بسیار نافذ و هیجان انگیزی را به مستانگ GTD می بخشد. ناگفته نماند که طراحی ورودی هوا بسیار عریض روی گل گیر های جلو، استفاده از اسپویلر بزرگ روی در صندوق عقب و ورودی هوا درون گل گیر های عقب سبب شده است چاشنی هیجان را دود چندان کند.

در نمای جلو شاهد طراحی چراغ های کشیده باریک با LED های منقطع هستیم که با خطوط تیز روی کاپوت کشیده، در پیچه های ورودی هوا روی کاپوت، جلونچره باریک با حالت هشت ضلعی، ورودی هوا درون سپر جلو و اضافه کردن لیپ سپر و اسپیلتر به این بخش، چهره کاملاً جسورانه و بسیار اسپرت را فراهم کرده که گویی آماده ورود به پیست اتومبیلرانی است.

در نمای عقب همچنان اوج هیجان و آدرنالین حس می شود؛ چراغ های عمودی سه گانه با حجم بسیار خاص دالبر مانند، اضافه شدن اسپویلر بزرگ T شکل فعال، حالت مشدکی پیاپی توری بین چراغ ها، دیفیوزر اغراق آمیز و آگزوز های مستطیل شکل بزرگ در طرفین سپر به خوبی واژه اسپرت را معنا می کند. مارک راشبروک، مدیر جهانی فورد پرفورمنس موتور اسپرت در این باره می گوید: «ما شیفته فناوری مسابقه ای زیر چهره این خودرو بودیم. چیزی که باعث حرکت آن می شود؛ حتی از آن چه هنگام عبور از کنار تان می بینید، جذاب تر است. وقتی به مهندسی، آپرودینامیک و نحوه عملکرد سیستم انتقال قدرت نگاه می کنید، مستانگ GTD مانند یک موشک برای جاده است.»



کمپانی فورد ارزش این خودرو را به صورت دقیق اعلام نکرده است؛ اما مستانگ GTD با قیمت ۳۰ هزار دلار به دست مشتریان می رسد.

عقب‌نمای زیبایی به این پیکاپ جصور سامورایی بخشیده است. از نظر مشخصات فنی دارای پیشرفته‌های توربو دیزل است که در قوی‌ترین مدل خود یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲۹۹۹ سی‌سی مزین به تکنولوژی توربو و پاشش سوخت مستقیم جا داده است. این موتور موسوم به 4J33-TCX است که می‌تواند حداکثر ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت را در ۳۶۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۶۰۰ دور در دقیقه به‌ارمغان آورد. گیربکس ۶ سرعته دنده‌دستی و ۶ سرعته اتوماتیک انتقال قدرت به چهار چرخ را امکان‌پذیر می‌کند.

پیکاپ محبوب ایسوزو با نام D-Max از سال ۲۰۰۲ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته که تا به امروز سه نسل از آن به تولید رسیده است. نسل سوم D-Max موسوم به RG از سال ۲۰۱۹ میلادی همراه زبان جدید طراحی ایسوزو به تولید رسید و راهی بازار شد. نسل سوم D-Max با خطوط تیز روی بدنه با گل‌گیرهای عضلانی و رینگ‌های ۱۸ اینچی کاراکتر بسیار تنومند و نافذی دارد. در عین حال چراغ‌های جلو مزین به LED با جلو پنجره عریض و با خطوط تیز روی کاپوت چهره جصورانه‌ای به این مدل بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های عمودی LED و حجم خاص روی در



پیکاپ جصور «ایسوزو» باموتور دیزلی



«دنیای خودرو» دو کمپرسی سنگین بازار را بررسی می‌کند؛

فاو «460-P6J» سیاموتور در برابر دانگ‌فنگ «465KC» سایپا دیزل



از کمپرسی هاست. سایپا دیزل برای دانگ‌فنگ 465KC شبکه گسترده‌ای از نمایندگی‌ها فراهم کرده است که امکان تامین سریع قطعات و تعمیر خودرو را فراهم می‌کند. در مقابل سیاموتور شبکه خدمات مناسبی برای فاو 460-P6J ایجاد کرده است که تامین قطعات در سریع‌ترین زمان برای تعمیرات انجام می‌شود. این نکته در بهره‌برداری‌های طولانی‌مدت و پروژه‌های سنگین اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

استانداردهای ایمنی و آلاپندگی

ایمنی راننده و انطباق با مقررات محیط زیستی از دیگر عوامل تعیین‌کننده در انتخاب کمپرسی هاست. دانگ‌فنگ 465KC با استاندارد آلایندگی یورو ۶ عرضه می‌شود که باعث کاهش آلاینده‌ها و امکان فعالیت در شرایط محدودیت‌های زیست‌محیطی می‌شود. در آن طرف نیز فاو 460-P6J به استاندارد یورو ۵ مجهز است. رعایت این استانداردها از سوی هر دو محصول سبب می‌شود این دو خودرو جزو گزینه‌های ویژه برای فعالیت شهری و بین‌شهری که محدودیت‌های زیست‌محیطی دارند، باشند.

کاربری واقعی در شرایط جاده‌ای کشور

جاده‌های کشور مان ترکیبی از مسیرهای کوهستانی، خاکی و بزرگراه‌های طولانی هستند و عملکرد خودرو در چنین شرایطی اهمیت ویژه‌ای دارد. دانگ‌فنگ 465KC با شاسی مقاوم، گیربکس قدرتمند و امکاناتی مانند PTO و جک برقی، انعطاف‌پذیری بیشتری در پروژه‌های راه‌سازی و معدنی ارائه می‌دهد. این ویژگی‌ها باعث می‌شوند بهره‌برداران بتوانند بارهای سنگین را با امنیت و سرعت بیشتری تخلیه کنند و زمان فعالیت مفید خودرو و افزایش پایداری فاو 460-P6J در مسیرهای هموار و جاده‌های بین‌شهری عملکرد بسیار مناسبی دارد و توان موتور آن برای بارهای سنگین مناسب است. در شرایط پروژه‌های سخت و ناهموار به لطف شاسی‌های مقاوم این محصول می‌تواند نیاز مالکان را به راحتی تامین و پاسخ دهد. تجربه عملیاتی نشان می‌دهد انعطاف‌پذیری و دوام شاسی این خودرو در شرایط ایران امتیاز قابل توجهی برای مدیران ناوگان به‌همراه دارد.

کدام محصول برای خرید بهتر است؟

با جمع‌بندی مشخصات فنی، امکانات کابین، مصرف سوخت، هزینه‌های نگهداری، دسترسی به قطعات یدکی، استانداردهای ایمنی و عملکرد در شرایط واقعی ایران می‌توان گفت فاو 460-P6J توازن بهتری میان توان فنی، دوام، راحتی راننده و هزینه مالکیت ایجاد کرده است. برتری نسبی این مدل در گیربکس مقاوم، شاسی و کیفیت قطعات است و با خدمات گسترده گزینه‌ای قابل اعتماد به نظر می‌رسد. از سویی دانگ‌فنگ 465KC نیز با شبکه خدمات پس از فروش سایپا دیزل و امکانات رفاهی مناسب می‌تواند گزینه دوم برای خرید مشتری باشد. شرایط فنی و خدمات پس از فروش هر دو خودرو و تقریباً برابر است؛ اما وجه تمایز گروه بهمن در خدمات پس از فروش می‌تواند نیاز فعالان حمل‌ونقل را بهتر مرتفع کند.

ساخته شده و طراحی آن به گونه‌ای است که فشار وارده بر بخش‌های مختلف خودرو به صورت یکنواخت توزیع شود. سیستم تعلیق این خودرو از فنرهای برگ چندلایه با تعداد ۱۰ تا ۱۳ لایه بهره‌می‌برد که در کاربری‌های معدنی و خاکی مقاومت و پایداری بالایی نشان می‌دهد. ظرفیت بار ناخالص این مدل ۲۶ تن اعلام شده و توانایی تحمل بار در طول مسیرهای دشوار را دارد. در مقابل شاسی فاو 460-P6J نیز از فولاد مستحکم ساخته شده و توانایی حمل بار تا ۲۵ تن را دارد. این مدل برای اکثر پروژه‌های راه‌سازی مناسب است؛ چرا که سیستم تعلیق این خودرو در مسیرهای بسیار ناهموار، از انعطاف‌پذیری و دوام مطلوبی بهره‌می‌برد. به این ترتیب، اگرچه هر دو خودرو توان بارگیری مشابهی دارند، اما فاو 460-P6J به دلیل طراحی شاسی و تعلیق بهتر، در شرایط عملیاتی ایران برتری نسبی دارد.

کابین، راحتی راننده و تجهیزات جانبی

رانندگان کمپرسی اغلب ساعات‌های طولانی در حال تردد در جاده یا فعالیت در محل پروژه هستند؛ بنابراین راحتی کابین و امکانات جانبی از اهمیت بالایی برخوردار است. کابین دانگ‌فنگ 465KC مدرن و جادار طراحی شده و شامل صندلی‌های بادی قابل تنظیم، سیستم تهویه مطبوع (کولر و بخاری)، تخت‌خواب، گرم‌کن و سردکن صندلی، آینه‌های گرم‌شونده و فضای ذخیره‌سازی مناسب است. تجهیزات جانبی مانند جک برقی تخلیه اتاق بار و لوازم ایمنی استاندارد شامل مثلث خطر و جعبه کمک‌های اولیه، به صورت پایه در خودرو ارائه شده‌اند و بهره‌بردار را قادر می‌سازند تا عملیات تخلیه بار و نگهداری خودرو را سریع و ایمن انجام دهد. کابین فاو 460-P6J نیز جادار و مجهز به صندلی آپشنال و سیستم تهویه است و در نسخه‌های تحویلی جدید امکانات ایمنی و رفاهی کاملی مشابه دانگ‌فنگ برای آن ارائه شده است. در این بخش دورقیب و ویژگی‌های تقریباً یکسانی را ارائه می‌دهند.

مصرف سوخت، نگهداری و هزینه‌های مالکیت

هزینه مالکیت یک کمپرسی، شامل مصرف سوخت، تعمیرات، نگهداری و سایر هزینه‌های عملیاتی است و نقش مهمی در تصمیم‌گیری خریداران دارد. موتور و گیربکس بهینه دانگ‌فنگ 465KC باعث می‌شود مصرف سوخت در شرایط بار کامل مناسب باشد و عمر قطعات سیستم انتقال قدرت طولانی‌تر شود. تعمیر و نگهداری این خودرو به دلیل استفاده از قطعات مشترک با برندهای شناخته‌شده اروپایی آسان است. در مقابل فاو 460-P6J زمان حرکت در انواع مسیرهای هموار مصرف سوخت پایینی دارد و تعمیر و نگهداری برخی قطعات این محصول نسبت به رقیب مذکور اقتصادی‌تر است که با در نظر گرفتن تمایزهای خدمات پس از فروش در گروه بهمن مزیت جدی محسوب می‌شود.

قطعات یدکی و خدمات پس از فروش

دسترسی سریع به قطعات یدکی و شبکه خدمات پس از فروش، یکی از عوامل کلیدی در بهره‌برداری

بازار کمپرسی‌های سنگین در ایران طی سال‌های اخیر با حضور برندهای چینی تا حدی متحول شده است. کاهش واردات مستقیم و محدودیت‌های ارزی سبب شد شرکت‌های داخلی همکاری با



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

خودروسازان آسیایی را در اولویت قرار دهند. در این میان، سایپا دیزل با عرضه کمپرسی دانگ‌فنگ 465KC و سیاموتور با ارائه فاو 460-P6J دو محصول پرطرفدار را روانه بازار کرده‌اند. این دو مدل با توان موتور نزدیک به ۴۶۰ اسب‌بخار برای عملیات سنگین در پروژه‌های راه‌سازی، حمل مصالح و فعالیت‌های معدنی طراحی شده‌اند. رقابت میان این دو محصول باعث شده است انتخاب برای مدیران ناوگان و خریداران حرفه‌ای دشوار شود؛ زیرا قیمت اولیه، مشخصات فنی و خدمات پس از فروش شباهت‌های زیادی دارند و تنها کیفیت و عملکرد می‌تواند روی تصمیم‌گیری اثر بگذارد.

مقایسه پیش‌رانه و سیستم انتقال قدرت

پیش‌رانه و گیربکس قلب تپنده کمپرسی به‌شمار می‌روند و تعیین‌کننده توان عملیاتی، دوام و مصرف سوخت خودرو هستند. دانگ‌فنگ 465KC به پیش‌رانه دیزلی دانگ‌فنگ-کامینز با حجم ۱۰.۸ لیتر مجهز است که توان تولیدی آن بین ۴۴۴ تا ۴۶۵ اسب‌بخار بوده و گشتاور آن در حدود ۲۲۰۰ تا ۲۲۴۰ نیوتون‌متر است. این توان در دورهای میانی به صورت مداوم قابل دسترسی است و با گیربکس ۱۶+۲ دنده‌زاداف هماهنگ شده که مقاومت بالایی در برابر بار سنگین و مسیرهای دشوار دارد. این هماهنگی میان موتور و گیربکس، مزیتی عملیاتی برای مسیرهای شیب‌دار و پروژه‌های سخت فراهم می‌کند و راننده را قادر می‌سازد بدون افت توان، بارهای سنگین را جابه‌جا کند. در طرف دیگر فاو 460-P6J به موتور دیزلی ۱۱ لیتری ویپاچی با توان ۴۶۰ اسب‌بخار و گشتاور مشابه مجهز است. این مدل برای حمل بارهای سنگین در مسیرهای هموار و متوسط طراحی شده و پاسخ‌دهی موتور در دورهای پایین و متوسط، شرایط مناسبی برای جابه‌جایی بار فراهم می‌کند. گیربکس دستی فاو عملکرد بسیار قابل قبولی دارد و در مقایسه با دانگ‌فنگ 465KC از دوام و هماهنگی سیستم انتقال قدرت بهتری بهره‌می‌برد. بنابراین با این که توان موتور هر دو خودرو تقریباً یکسان است، هماهنگی گیربکس و انطباق قوای محرکه با شرایط جوی و سوختی کشور در فاو 460-P6J بهتر از دانگ‌فنگ 465KC است.

شاسی، تعلیق و ظرفیت بارگیری

شاسی و سیستم تعلیق در کمپرسی‌ها نقش مهمی در دوام و ایمنی آن‌ها دارند؛ زیرا باید وزن بار و ضربات ناشی از مسیرهای ناهموار را تحمل کنند. شاسی دانگ‌فنگ 465KC از فولاد تقویت‌شده



که در بازه زمانی یادشده، محصولات مونتاژی در مقایسه با سایر تولیدات داخلی و خارجی، بیشترین رشد قیمت را به خود دیده‌اند و بالطبع تقاضا برای این مدل خودروها رو به افزایش است.

طی دو هفته گذشته قیمت انواع خودرو در بازار متأثر از تغییرات بهای ارز تا حدی رو به افزایش بوده است. البته تغییرات نرخ خودرو در تمامی بخش‌ها به یک اندازه نبوده است. بررسی‌ها حکایت از آن دارد



رشد قیمت محسوس خودروهای مونتاژی در بازار

قیمت خودرو این روزها از تغییرات بهای ارز تبعیت نمی‌کند!

خودرو یا قطعات منفرجه اختصاصی باید، دلیل دیگری است که سبب بدبینی فعالان صنعت خودرو به تداوم کاهش بهای ارز در بازار می‌شود.

این امر را پیش‌بینی تغییرات بهای ارز در آینده نزدیک و تداوم انتظارات تورمی در سطح جامعه می‌دانند. در عین حال کاهش منابع ارزی دولتی که باید به واردات

با وجود کاهش بهای ارز طی دو روز اخیر اما بازار خودرو روی خوشی به این روند کاهشی نشان نداده و سطح قیمت‌ها همچنان بالاست. کارشناسان از جمله دلایل

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۸۰	۴۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فونیکس FX پریموم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۴۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۹۸	یک میلیارد و ۸۶۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۹۵۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	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	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
تویوتا تالون هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۱	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۸	۳	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۳	۴	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۷	۱	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۲	۴	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۱۵	۷	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۰	۵	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۶۱	۵	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۰	۶	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۷	۴	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۴	۳	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۳	۳	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۲	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۵	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۰	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۰	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۶۰	۱۰	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۴۸	۲	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۸۷	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۸۰	۱۰	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۳۸۰	۳۸	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۵۵	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۸۷	۲۲	▲
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۲	۱۷	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۰	۶	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۵	۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۹۰	۱۰	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۲	۱۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۶	۹	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۶۸	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۸	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۸۳	۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۱۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۴۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۲۱	۱۱	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۶۰	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۰۶	۱۱	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۲۷	۱۲	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۲۴	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۷۴	۶	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۱۵	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۱	۴	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۷۲	۱۸	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۸۰	۱	▼



کشف ۱۱ تن روغن موتور قاچاق در زنجان

«مدیر کل تعزیرات حکومتی استان زنجان گفت: «۱۱ تن روغن موتور قاچاق از یک منزل مسکونی در زنجان کشف و پرونده مربوط به آن در تعزیرات حکومتی استان تشکیل شد.» رضا مظفری در گفت‌وگو با «ایرنا» افزود: «تیم گشت مشترک تعزیرات با توجه به تأکید رئیس سازمان تعزیرات حکومتی در خصوص رسیدگی ویژه به بازار روغن موتور به منظور برخورد با متخلفان تشکیل شد.» وی ادامه داد: «با توجه به اخبار دریافتی مبنی بر نگهداری روغن موتور در یک منزل مسکونی، گشت مشترک تعزیرات حکومتی با رعایت تمامی جوانب قانونی به محل اعزام و پس از بررسی مشخص شد ۱۱ هزار کیلوگرم روغن موتور قاچاق به ارزش ۷ میلیارد و ۴۲۷ میلیون ریال برخلاف ضوابط در این

مکان نگهداری می‌شود.» مدیر کل تعزیرات حکومتی زنجان گفت: «پس از کشف و انتقال کالاها به انبار اداره کل جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی، پرونده در حال سیر مراحل قانونی در شعبه چهارم بدوی است.» مظفری در ادامه یکی دیگر از پرونده‌های مهم رسیدگی شده در تعزیرات حکومتی استان را پرونده قاچاق ۴۸ دستگاه تلفن همراه به ارزش ۲۵ میلیارد و ۱۴۰ میلیون ریال در شعبه اول تعزیرات حکومتی شهرستان خدابنده اعلام کرد. وی گفت: «شعبه پس از بررسی مدارک موجود در پرونده به دلیل ارائه نکردن اسناد گمرکی و با توجه به نحوه حمل کالا با خودرو سواری، تخلف قاچاق را محرز و علاوه بر ضبط کالا متهم را به پرداخت ۲۵ میلیارد و ۵۶۸ میلیون ریال جریمه نقدی محکوم کرد.»

خروجی پالایشگاه‌های روغن کماکان نزولی است؛

افت جریان تولید در صنعت روانکارها به چهار ماه رسید

ارز حرکت می‌کند. این در حالی است که در بخش تولید، چراغ هشدار برای تداوم افت روشن شده است.

رشد در آمد صنعت روانکار به واسطه تورم گزارش‌های فعالیت ماهانه روانکارهای بورسی نشان می‌دهد شرکت‌های این صنعت در مردادماه نیز به واسطه رشد قیمت دلار عملکرد خوبی در درآمدزایی داشتند. اما نباید فراموش شود که رشد درآمد این گروه به واسطه عملکرد شرکت‌های زیرمجموعه آن رقم نخورده و تنها قیمت دلار منجر به درآمدزایی روانکارها شده است. زیرا در بخش تولید این روند دیده نشد و تمامی شرکت‌ها با کاهش مواجه شدند.

وضعیت درآمدزایی صنعت روانکار در مردادماه

بررسی گزارش‌های فعالیت ماهانه شرکت‌های صنعت روانکار خبر از آن می‌دهد که مجموع درآمد چهار روانکار بورسی در مردادماه ۱۴۰۴ به رقم ۱۱ هزار و ۶۹۵ میلیارد تومان رسیده است. این عدد در مقایسه با ماه گذشته یعنی تیر کاهش حدود یک درصدی را تجربه کرده است. نکته مهم این که مقایسه این رقم با درآمد صنعت روانکار در مردادماه سال ۱۴۰۳ خبر از رشد ۴۳ درصدی آن می‌دهد که به واسطه رشد قیمت ارز است. گفتمانی است در آمد حاصل از فروش تمامی شرکت‌های روانکار در این ماه نسبت به مردادماه

صنعت روانکار در مردادماه سال روی کاغذ بارش در آمد همراه بود؛ اما تصویر تولید آن با نزول دسته‌جمعی خبر از بحرانی جدی در این بخش می‌دهد. در این میان نفت سپاهان چهارمین ماه پیاپی کاهش تولید را ثبت کرد تا هشدارها درباره فرسایشی شدن این روند جدی تر شود؛ مسیری که سودسازی شرکت را به سمت رکود می‌کشاند. صنعت روانکار در مردادماه ۱۴۰۴ بار دیگر با تناقضی آشکار روبه‌رو شد؛ به طوری که درآمدها با اتکا به رشد نرخ ارز افزایش یافتند؛ اما تولید در سراسر این بخش نزولی باقی ماند. گزارش‌ها نشان می‌دهد هر چهار شرکت بزرگ این صنعت افت تولید را تجربه کرده‌اند و تصویری کمرق از بخش عملیاتی بر جای گذاشته‌اند.

در این میان، نفت سپاهان بیش از همه زیر ذره‌بین قرار دارد؛ چرا که چهارمین ماه متوالی است که کاهش تولید را ثبت می‌کند و نشانه‌هایی از ضعف ساختاری در مدیریت تولید این شرکت دیده می‌شود. ایرانول نیز نتوانست از این روند فاصله بگیرد و کاهش قابل توجهی در تولید نشان داد. نفت پارس هم با افتی ملایم‌تر در مدار نزولی باقی ماند تا مشخص شود هیچ‌یک از بازیگران بزرگ این صنعت نتوانسته‌اند از چالش تولید عبور کنند. به‌طور کلی، کارنامه مردادماه گویای آن است که صنعت روانکار در بخش درآمد همچنان بر مدار تورم و افزایش نرخ

سال ۱۴۰۳ افزایش یافته است. با این حال باید دید کدام روانکار در مرداد ۱۴۰۴ درآمد خود را بیشتر از سایر رقبای افزایش داده است.

بیشترین افزایش در آمد ماهانه نسبت به مرداد ۱۴۰۳

همان‌طور که گفته شد، چهار روانکار بورسی در مرداد ۱۴۰۴ موفق به افزایش مبلغ فروش خود نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۳ شده‌اند. در این حین اما نفت ایرانول با افزایش حدود ۵۱ درصدی در آمد ماهانه خود نسبت به مرداد ۱۴۰۳ بیشترین افزایش درآمد را میان رقبای خود به ثبت رسانده است. به طوری که مبلغ فروش ماهانه این شرکت از یک هزار و ۸۱۸ میلیارد تومان در مردادماه ۱۴۰۳ به ۲ هزار و ۷۴۶ میلیارد تومان در این ماه رسیده است. همچنین این رقم نسبت به ماه گذشته یعنی تیر ۱۴۰۳ حدود ۸ درصد رشد داشته است. همچنین نفت سپاهان نیز در آمد ماهانه خود را نسبت به مرداد ۱۴۰۳ حدود ۴۶ درصد افزایش داد و از ۲ هزار و ۲۲۶ میلیارد تومان در مرداد ۱۴۰۳ به ۳ هزار و ۲۴۱ میلیارد تومان رساند. به این ترتیب نفت سپاهان در جایگاه دوم بیشترین افزایش درآمد ماهانه نسبت به مرداد ۱۴۰۳ قرار گرفته است. لازم به ذکر است درآمد ماهانه این شرکت در مقایسه با تیر ۱۴۰۳ حدود ۲.۶ درصد افزایش داشته است. جایگاه

بیشترین کاهش درآمد ماهانه نسبت به مرداد ۱۴۰۳

همان‌طور که گفته شد درآمد تمامی روانکارهای بورسی در مردادماه ۱۴۰۴ نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافته است. اما این روند در بخش تولید دیده نشد و سهامداران شاهد سقوط دسته‌جمعی این گروه در تولید بودند و نگاهی به گزارش‌های فعالیت ماهانه روانکارها حکایت از آن دارد که نفت پارس در مردادماه ۱۴۰۴ با کاهش ۱۹ درصدی مقدار تولید نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۳ عنوان «بیشترین کاهش مقدار تولید، نسبت به مرداد ۱۴۰۳» را به خود نسبت داد. همچنین ایرانول در این ماه متحمل کاهش ۱۷ درصدی تولید شد و در جایگاه دوم «بیشترین کاهش مقدار تولید، نسبت به مرداد ۱۴۰۳» قرار گرفت. نفت سپاهان و پارس نیز به ترتیب با کاهش ۱۰ و ۵ درصدی تولید روبه‌رو شدند و دیگر بازندگان رالی تولید بودند.

کارنامه روانکارهای بورسی در مرداد ۱۴۰۴

تولید صنعت روانکار در سراسر کشور؛

سقوط تولید نفت سپاهان وارد چهارمین ماه شد

صنعت روانکار در مرداد ۱۴۰۴ روی کاغذ با رشد درآمد همراه بود، اما تصویر تولید آن با نزول دسته‌جمعی خبر از بحرانی جدی می‌دهد. در این میان نفت سپاهان چهارمین ماه پیاپی کاهش تولید را ثبت کرد تا هشدارها درباره فرسایشی شدن این روند جدی تر شود؛ مسیری که سودسازی شرکت را به سمت رکود می‌کشاند.

تغییرات مقدار تولید روانکارها نسبت به مرداد ۱۴۰۳

روانکار/مدیرعامل	مرداد ۱۴۰۳	مرداد ۱۴۰۴	مقدار تغییر
نفت پارس رامین پرتوی	۴۰,۱۲۰,۲۸۴	۳۸,۲۴۷,۱۱۰	-۴,۷٪
نفت سپاهان فرهاد امین دهقان	۶۳,۹۸۰	۵۷,۶۸۹	-۹,۸٪
نفت ایرانول مهدی کامیار	۵۸,۳۵۹	۴۸,۵۰۰	-۱۶,۹٪
نفت پارس علی کاظمی	۵۸,۹۲۱,۹۲۶	۴۷,۸۹۴,۵۵۷	-۱۸,۷٪

energypress

ایرانی

energy_press

XTRIM
BORN FOR MORE

TX
بالذت برانید





اسپریت و دسته‌ننده اسپریت و پدال‌های شیفتر، و آندگی‌های اسپریت را به‌بارمغان می‌آورد. لکسوس RX350 در نسخه‌فای اسپریت-کام شامل یک موتور ۶ سیلندر و ۳۵۰۰ سی‌سی، یک شش‌کلاسیک ۲GR-FKS و یک سیستم تعلیق دوبل-جاده‌کشی ۳۰۰ اسپریت‌فاقد قدرت و ۲۴۲ نیوتن متر گشتاور و افرام می‌آورد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیب-تور و تینیک و طبقه‌بندی انتقال قدرت و گشتاور به چهار چرخ راربر عهده‌دارند. لکسوس RX350 مدل ۲۰۲۱ با یک کارکرد ۸۸ هزار کیلومتر قیمتی برابر ۲۹ میلیارد ۳۰۰ دلار دارد.

کلسیوس RX اسپیرو کراس اور لورس میان سے این کمپانی است
 کے نسل چھارم از موسوم به AL202، سن ۱۰۶ میلادی تا ۲۰۲۳ خط
 تولید قرار گرفت. نسل چھارم RX میانی بر خطوط نیز شمشیده بوده که
 بر رنگهای ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی کاراکتر اسپرتی به این خودرو بخشیده است.
 در نمای جلو-چهار گوشه ششید باریک با جلونجره دوغی شکل معروف
 لککسوس چهاره جسم اندازی به آن داده است. در نمای عقب نیز چراغ های
 LED بیاو و شمشیزاوست. کامبینت RX مزین بر غریبک های اف-
 ۱۵۰



کراس اوور لوکس ۳۰ ہزار دلاری «لکسوس»

[illegible]

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

هشدار!



کشف ۱۱۸ حلقه لاستیک قاچاق در قیروکارزین



از هماهنگی قضایی در بازرسی از این خودرو ۱۱۸ حلقه لاستیک خارجی قاچاق کشف کردند. فرمانده انتظامی قیروکارزین با بیان این که کارشناسان ارزش لاستیک‌های مکشوفه را ۲۱ میلیارد ریال برآورد کردند، گفت: «راننده برای سیر مراحل قانونی روانه دادسرا شد.»

ماموران انتظامی قیروکارزین از یک دستگاه وانت نیسان، ۱۱۸ حلقه لاستیک قاچاق کشف کردند. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز فارس، فرمانده انتظامی قیروکارزین گفت: «در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ماموران انتظامی قیروکارزین هنگام کنترل جاده یک دستگاه وانت نیسان حامل بار را شناسایی و آن را مورد بررسی قرار دادند.» سرهنگ شیرمحمد شیخی افزود: «ماموران پس

موفقیتی دیگر توسط مجتمع صنایع لاستیک یزد

یزد تایر تندیس «واحد نمونه صنعتی کشور» را کسب کرد



مراسم بزرگداشت روز ملی صنعت و معدن هر ساله محفلی برای قدردانی از تلاش صنعتگران و کارآفرینان کشور است و جایگاهی راهبردی برای معارفه و تقدیر از واحدهای نمونه صنعتی و معدنی محسوب می‌شود. در سال ۱۴۰۴، مجتمع صنایع لاستیک یزد توانست در جمع ۷۹ واحد نمونه ملی کشور بدرخشید و عنوان واحد نمونه صنعتی کشور را از آن خود کند؛ موفقیتی که نشان از جایگاه برجسته این مجموعه در صنعت لاستیک و تأییدسازی ایران دارد. این گزارش ضمن ارائه روایتی ژورنالیستی و تحلیلی از ریشه‌های تاریخی روز صنعت و معدن و فرایند انتخاب واحدهای نمونه، به‌طور خاص به موفقه‌های برتری مجتمع صنایع لاستیک یزد می‌پردازد و با تمرکز بر فناوری، ظرفیت تولید، استانداردهای بین‌المللی، نقش کلیدی یزد تایر در صنعت تایر و مسئولیت اجتماعی، دلایل موفقیت این شرکت را واکاوی می‌کند.

داخلی تثبیت کرد، بلکه به عنوان یک گواه کیفی و اعتباری در مذاکرات صادراتی در اتحادیه اروپا و دیگر کشورهای به کار گرفته می‌شود. همان گونه که مدیران شرکت تاکید دارند، برند یزد تایر اکنون نماد مسئولیت‌پذیری، کیفیت و دانش فنی صنعت لاستیک ایران است و این مهم موجب جهش در بازارهای جدید و توسعه سهم صادراتی می‌شود. به‌طور کلی می‌توان سه بعد کلیدی رادر کسب این موفقیت محور قرار داد: نخست فناوری روز آمد و تولید دانش‌بنیان با تمرکز بر نوآوری پیوسته؛ دوم ظرفیت و پویایی در تولید و صادرات و مدیریت پاسخگو و مسئولیت‌پذیر در قبال جامعه، محیط‌زیست و مشتریان و سوم پیوند هوشمند با شاخ‌های جهانی کیفیت و پایداری که موجبات اعتبار بین‌المللی و حضور در بازارهای صادراتی را فراهم ساخته است. در شرایط اقتصادی و صنعتی سخت کنونی، استمرار این موفقیت‌ها الگویی ماندگار برای دیگر بنگاه‌های صنعتی کشور است؛ الگویی که نشان می‌دهد با اتکا به دانش بومی، همگامی با فناوری جهانی، رعایت الزامات کیفی و پایبندی به اخلاق حرفه‌ای و مسئولیت‌اجتماعی، می‌توان به قله‌های رشد و اعتلای صنعتی دست یافت. موفقیت یزد تایر تنها یک افتخار برای استان یزد یا صنعت تایر نیست؛ بلکه برگ زرینی از نقش‌آفرینی ملی در تحقق اهداف بلندمدت توسعه صنعتی و اقتصادی ایران زمین است.

این مناسبت از موعدهم تیر به ابتدای شهریور انتقال یابد. شمار واحدهای برگزیده امسال به ۷۹ شرکت در رشته مختلف صنعتی و معدنی رسید. این گستردگی نشان‌دهنده تنوع و رشد قابل توجه مشارکت جامعه صنعتی کشور در رقابتی سالم و ملی بود. شاخصه نمایش انسجام و وحدت ملی در راستای توسعه پایدار و عبور از اقتصاد نفتی و تکیه بر ظرفیت‌های اصیل صنعتی و معدنی کشور، پیام محوری مراسم امسال به‌شمار می‌رفت. مجتمع صنایع لاستیک یزد با نام تجاری «یزد تایر» در سال ۱۳۶۴ تأسیس شد و طی نزدیک به چهار دهه، مسیر پرفراز و نشیبی را برای تبدیل شدن به یکی از رهبران صنعت تایر کشور طی کرده است. آغاز فعالیت‌های تولیدی این مجتمع با اماندازی خطوط تولید تایر و تیوب دوچرخه و موتورسیکلت با دانش فنی شرکتی زاینی همراه بود و با توسعه خط تولید تایرهای سواری و وانتی رادیال با فناوری روز دنیا و تکنولوژی فرشتاین هلند، این کارخانه به‌سرعت جایگاه مهمی در بازار ملی و منطقه‌ای به‌دست آورد. در طی سالیان اخیر و با اجرای طرح‌های توسعه پیوسته و سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلات روز دنیا، ظرفیت تولید این مجتمع به شکل شگرفی افزایش یافته و اکنون یکی از مهم‌ترین تأمین‌کنندگان تایر داخلی کشور و صادرکنندگان نمونه در منطقه است. امروز، یزد تایر با اتکا بر پروژه‌های توسعه‌ای همچون ساخت کارخانه جدید در منطقه ویژه اقتصادی، سهم قابل توجهی در تولید تایرهای سواری، شاسی‌بلند، وانتی و نسل جدید تایرهای موتورسیکلت و دوچرخه دارد. یکی از نکات ویژه در موفقیت یزد تایر، هویت دانش‌بنیان و راهبرد تمرکز بر نوآوری فناورانه است. این شرکت با اخذ گواهینامه‌های شرکت دانش‌بنیان در طراحی و تولید تایر از معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، بستر مناسبی را برای پژوهش، طراحی و تولید محصولات پیشرفته و منحصر به فرد، به‌ویژه تایر مخصوص خودروهای برقی، فراهم آورده است. متخصصان یزد تایر موفق شدند با دریافت استانداردهای روز اروپا و اجرایی کردن فناوری‌های نوین در طراحی و ساخت تایرهای رادیال سیمی سری V با قابلیت تحمل سرعت‌های بالا، محصولاتی در کلاس جهانی ارائه کنند که هم در بازار داخلی و هم صادراتی مورد استقبال جدی قرار گرفته است. این خط‌مشی دانش‌بنیان و هم‌راستا با اهداف حمایتی دولت از اقتصاد دانش‌محور، موجب ارتقای مداوم توان رقابت‌پذیری این شرکت نسبت به رقبای داخلی و خارجی شده است. کسب عنوان واحد نمونه صنعتی کشور تأثیر زیادی در وجهه برند، اعتبار حرفه‌ای و ظرفیت بازاریابی یزد تایر داشته است. دریافت لوح و تندیس ملی نمونه صنعتی، جایگاه شرکت را در مذاکرات تجاری داخلی و خارجی تقویت کرده و اعتماد خودروسازان، سرمایه‌گذاران و خریداران خارجی را به محصولات یزد تایر بیش از پیش جلب کرده است. این موفقیت نه تنها مزیت رقابتی شرکت را در بازار



فرآیند و معیارهای انتخاب واحد نمونه صنعتی کشور نخستین گام برای انتخاب واحدهای نمونه صنعتی، انتشار فراخوان ملی برای ثبت‌نام و ارسال مستندات توسط فعالان تولیدی است. کلیه شرکت‌ها و بنگاه‌های صنعتی علاقه‌مند می‌توانند با تکمیل فرم‌های ویژه و ارسال مستندات به ادارات کل صنعت، معدن و تجارت استان مربوطه، در این رقابت ملی شرکت کنند. سپس کمیته‌های تخصصی منتخب فرایند ارزیابی را بر عهده می‌گیرند. امسال شش کمیته تخصصی شامل امور برگزیدگان، امور استان‌ها، رسانه، نظارت و پیگیری، مالی و محتوا در سطح ملی و استانی فعالیت کردند و بیش از ۱۳۰۰ بنگاه اقتصادی متقاضی شرکت در فرایند انتخاب شدند که رشدی دو برابری نسبت به سال قبل داشته است. معیارهای ارزیابی و انتخاب واحدهای نمونه صنعتی بسیار گسترده است و شامل محورهایی چون استمرار در ارتقای کیفیت محصول، نوآوری و تحقیق و توسعه، دریافت پروانه‌های استاندارد ملی و بین‌المللی، رعایت معیارهای مسئولیت اجتماعی و محیط‌زیستی، استمرار در حفظ پروانه کاربرد علامت استاندارد، تدوین و اجرای استانداردهای کارخانه‌ای، مشارکت در تدوین و بازنگری استانداردهای ملی، حضور فعال در بازارهای صادراتی، دریافت تندیس‌ها و گواهینامه‌های مدیریتی، مدیریت کیفیت، آموزش نیروی انسانی، فعالیت‌های دانش‌بنیان، میزان سهم بازار داخلی و تولید محصولات استراتژیک، خدمات پس از فروش و شاخص‌های توسعه پایداری است. در سال جاری، شاخص‌های نوآورانه‌ای همچون ایفای مسئولیت اجتماعی، تاکید بر فعالان مناطق کمتر برخوردار، انتخاب بانوی کارآفرین نمونه، توجه ویژه به خدمات پس از فروش و انتخاب شرکت‌های پیشرو در حوزه پتروشیمی برای اولین بار وارد چرخه ارزیابی شده‌اند. علاوه بر موارد فوق، تمرکز ویژه‌ای بر میزان اشتغال‌زایی، میزان اتکا به فناوری‌های روز دنیا و ظرفیت تولید شرکت‌ها لحاظ شده است. وزارت صنعت، معدن و تجارت نقش هدایتگر و تسهیل‌گر اصلی را در این فرایند داشته و با تدوین سند راهبردی پایداری و مسئولیت اجتماعی، سیاست‌های توسعه پایدار و نیز پشتیبانی ویژه از شرکت‌های دانش‌بنیان، زمینه را برای معرفی بهترین‌ها فراهم کرده است.

مراسم ویژه روز ملی صنعت و معدن ۱۴۰۴

در سال ۱۴۰۴، مراسم ملی روز صنعت و معدن با حضور گسترده مقامات عالی‌رتبه، وزیر صنعت، معدن و تجارت، جمعی از نمایندگان مجلس، مدیران عامل شرکت‌های برتر و اصحاب رسانه‌ها در نخستین روزهای مهرماه برگزار شد. دلیل تعویق نسبی آئین امسال، شرایط خاص سیاسی و جنگی از سوی رژیم صهیونیستی علیه مردم ایران عنوان شد که موجب شد به رسم احترام و همدلی





یاد می‌کند، قرار است در نسخه‌های سدان فول‌سایز لاگجری این کمپانی یعنی S کلاس W223 نسخه S500 آن و نسخه قوی‌های -پرفورمنسی این خودرو S63 AMG استفاده شود. این سیستم در بخش بالایی خود یک مکانیزم بسیار پیچیده دارد که دارای یک ساختار پنوماتیکی جدید است. به عبارت دیگر بال‌های هوا همواره آماده جذب نیرو هستند؛ اما با در نظر گرفتن پرده دیافراگمی نسل جدید و یک سیستم القایی مغناطیسی، قرار است در تمام شرایط تنش و نیروهای وارده بر بدنه را جذب و بهترین سواری را در اختیار سرنشینان بگذارد.

کمپانی مرسدس‌بنز همواره در زمینه سیستم‌های الکترونیکی هوشمند در راستای ایمنی و رفاه بیشتر سرنشینان داخل کابین خودرو، یکه‌تاز بوده است. از آن‌جا که این کمپانی مطرح و صاحب‌نام به عنوان نخستین خودروساز در زمینه تولید انبوه استفاده از ایرپک (کیسه هوا) شناخته می‌شود، در جدیدترین اقدام خود یک سیستم فوق هوشمند برای سیستم تعلیق در محصولاتش را به ثبت اختراع سازمان ثبت اختراعات ایالات متحده رسانده است. این سیستم فوق هوشمند که مرسدس‌بنز با نام سیستم تعلیق هوشمند برای تمام شرایط از آن



**سیستم تعلیق منحصر به فرد
«مرسدس‌بنز»**

یک قطعه ساز در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رشد ۲۵ درصدی هزینه تامین مواد اولیه و قطعات ناشی از تحریم‌ها

خودروسازان نیز با محدودیتی به نام قیمت گذاری دستوری مواجه هستند که مانع اصلاح قیمت محصولات قطعه سازان می‌شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه سازی به عنوان ستون فقرات خودروسازی کشور، این روزها در میان فشارهای چندگانه‌ای از سوی انرژی، ارز، تحریم و سیاست‌گذاری‌های قیمتی دست و پا می‌زند. کمبود برق در تابستان و گاز در زمستان، نوسانات نرخ ارز، کندی تخصیص منابع ارزی، فرسودگی تجهیزات و قیمت گذاری دستوری در زنجیره تامین، مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری را پدید آورده که فعالان این صنعت آن را «سال سخت تولید» می‌نامند.

اما بحران به همین جا ختم نمی‌شود. با شروع تابستان و اوج گیری مصرف برق، بار دیگر ناترازی انرژی تولید را در معرض توقف‌های مکرر قرار داده است؛ و در سوی دیگر، چشم‌انداز زمستان با احتمال کمبود گاز، سایه‌ای سنگین‌تر بر آینده تولید می‌افکند. بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی کشور طی دو سال اخیر نه تنها زیان تولید را تجربه کرده‌اند، بلکه به دلیل قطع مکرر برق و گاز، آسیب‌های فنی جدی به تجهیزات وارد آمده است؛ تجهیزاتی که اغلب وارداتی، گران قیمت و در شرایط تحریم، عملاً غیر قابل جایگزینی‌اند.

در چنین فضای پرریسکی، مدیران صنعتی از یک «بحران اقتصادی» سخن می‌گویند؛ بحرانی که در آن، انرژی قطع می‌شود، ارز تخصیص نمی‌یابد و سیاست‌گذاری نیز اجازه تعدیل قیمت‌ها را نمی‌دهد. نتیجه آن است که صنعت قطعه سازی، با وجود سهم بالایی خود در اشتغال صنعتی، در حاشیه تصمیم‌سازی باقی مانده است. از همین رو با «علیرضا عشقی»، مدیرعامل شرکت دانش بنیان متالورژی پودر مشهد به گفت و گو پرداختیم؛

یکی از مهم‌ترین چالش‌های تولید در ماه‌های اخیر،

ناترازی انرژی است. ارز بایی شما از تاثیر قطعی برق

در فصل گرما و کمبود گاز در فصول سرد به عملکرد

واحدهای قطعه‌سازی چیست؟

بدون تردید تاثیر ناترازی انرژی در صنایع خودروسازی بسیار شدید است. فرآیندهای تولید قطعات به شدت وابسته به انرژی برق هستند و برخی واحدها نیز به گاز شهری نیاز دارند. قطع برق نه تنها موجب افت تولید می‌شود بلکه خسارت‌های فنی و مالی سنگینی هم به تجهیزات وارد می‌کند. بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی از کوره‌های القایی برقی استفاده می‌کنند که در صورت قطع و وصل ناگهانی برق، آسیب جدی می‌بینند. این تجهیزات عمده تا وارداتی و پرهزینه‌اند و در شرایط تحریم، جایگزینی آن‌ها دشوار است. در نتیجه، قطع برق صرفاً کاهش تولید نیست؛ بلکه به معنی آسیب مستقیم به سرمایه‌های صنعتی کشور است. در کنار انرژی، نوسانات نرخ ارز نیز به یکی از دغدغه‌های جدی تولیدکنندگان تبدیل شده است.

تخصیص ارز در حال حاضر با چه موانعی

روبه‌روست؟

اگر چه مسئولان بانک مرکزی می‌گویند فرآیند تخصیص ارز سریع و کوتاه است، اما واقعیت میدانی چیز دیگری است. قطعه سازان معمولاً سه تا چند ماه منتظر تخصیص ارز می‌مانند. در این مدت باید نیاز خطوط تولید را پیش‌بینی کنیم، ثبت سفارش انجام دهیم و منتظر تاییدیه‌های سازمان‌های مربوطه باشیم.

مشکل اینجاست که پس از چند ماه، فروشنده خارجی ممکن است دیگر با همان قیمت قبلی همکاری نکند. از طرف دیگر، واحدهای قطعه‌سازی با کمبود نقدینگی روبه‌رو هستند و تامین ریال برای پرداخت حواله در همان زمان کوتاه ممکن نیست. بارها پیش آمده که ثبت سفارش ما تایید شده، اما به دلیل آماده نبودن وجه، نتوانستیم ارز مورد نیاز را دریافت کنیم.

معمولاً گفته می‌شود در نیمه دوم سال، رشد تولید

در صنعت خودرو و قطعه‌سازی اتفاق می‌افتد. به

نظر شما آیا در ماه‌های باقی مانده از سال جاری نیز

چنین خواهد بود؟

تجربه سال‌های گذشته چنین بوده، اما امسال شرایط متفاوت است. موجودی مواد اولیه و قطعات در انبارها به حداقل رسیده و تحریم‌های ناشی از شرایط فعلی بین‌المللی (از جمله محدودیت‌های مرتبط با «مکانیسم ماشه») فشار زیادی به صنعت وارد کرده است. در حال حاضر فعالان صنعتی حتی برای دریافت ویزاهای تجاری از اروپا نیز با مشکل مواجه هستند. کشورهای اروپایی صراحتاً می‌گویند «شما در تحریم هستید» و از همکاری خودداری می‌کنند.

در نتیجه، تقریباً تمام مسیرهای خرید و تامین «مواد اولیه و قطعات خودرو» به چین محدود شده که آن هم به دلیل دورزدن تحریم‌ها با افزایش قیمت ۲۰ تا ۲۵ درصدی همراه است. در چنین وضعیتی نمی‌توانیم انتظار رشد واقعی تولید در نیمه دوم سال داشته باشیم، هر چند همه قطعه سازان آرزو دارند که این اتفاق بیفتد.

محدودیت‌های فعلی بین‌المللی چه تاثیری در

وضعیت صنایع خودروسازی و حفظ اشتغالزایی

داشته است؟ آیا قطعه سازان تعدیل نیرو داشتند؟

متأسفانه اثر مستقیم و متغی دارد؛ تعدیل نیرو در بسیاری از

تقریباً تمام مسیرهای خرید و تامین «مواد اولیه و قطعات خودرو» به چین محدود شده که آن هم به دلیل دورزدن تحریم‌ها با افزایش قیمت ۲۰ تا ۲۵ درصدی همراه است. در چنین وضعیتی نمی‌توانیم انتظار رشد واقعی تولید در نیمه دوم سال را داشته باشیم

واحدهای قطعه‌سازی آغاز شده است. کاهش تولید، کمبود نقدینگی و بلاتکلیفی ارزی باعث شده بسیاری از واحدها نتوانند نیروی انسانی خود را حفظ کنند. این وضعیت تبعات اجتماعی نیز به دنبال دارد و نگرانی اصلی ما این است که در ماه‌های آینده شدت بگیرد.

با توجه به محدودیت‌های بین‌المللی، چالش اصلی امروز در تامین مواد اولیه است یا قطعات بدکی تجهیزات تولید؟

هر دو مورد را شامل می‌شود، بسیاری از مواد اولیه در داخل کشور تولید نمی‌شوند و این موضوع مختص ایران نیست؛ در سراسر جهان برخی مواد به دلیل تکنولوژی خاص یا محدودیت صرفه اقتصادی فقط توسط چند کشور تولید می‌شود. بنابراین، واردات مواد اولیه برای صنعت قطعه‌سازی اجتناب‌ناپذیر است. از سوی دیگر، تجهیزات تولیدی ما به دلیل مشکلات ارزی و تحریم، سال‌هاست به‌روز نشده‌اند. ماشین‌آلاتی که امروز استفاده می‌کنیم، عمده‌تعلق به ۲۰ سال پیش هستند. حالا اگر قطعات بدکی این تجهیزات هم نرسد، خرابی‌ها و توقفات طولانی مدت حتمی است. مضاف بر این، تحریم‌ها باعث شده نتوانیم به‌صورت مستقیم از اروپا خرید کنیم و مجبوریم از

مسیر کشورهایی مثل چین یا واسطه‌ها اقدام کنیم که این هم هزینه‌را ۲۰ تا ۲۵ درصد افزایش می‌دهد. حتی چین در مواردی که مواد اولیه کاربرد دوگانه (نظامی و صنعتی) دارد، از ارسال مستقیم به ایران خودداری می‌کند. در این شرایط، مجبوریم با واسطه‌گری کشورهای ثالث خرید کنیم و همین واسطه‌ها از تحریم‌ها بهره‌برداری می‌کنند.

شما پیشتر اشاره کردید که هزینه‌های واردات و تولید رشد داشته است، آیا خودروسازان حاضر به اصلاح قیمت قطعه‌سازان در شش ماهه دوم هستند؟

خودروسازان نیز با محدودیتی به نام قیمت گذاری دستوری دست و پنجه نرم می‌کنند و چون قیمت خودرو را نمی‌توانند متناسب با شرایط بازار افزایش دهند، عملاً امکان افزایش قیمت قطعات را هم ندارند. نتیجه این سیاست، انباشت زیان در زنجیره تامین است. اگر قیمت خودرو آزاد شود و خودروساز بتواند براساس واقعیت‌های بازار قیمت گذاری کند، دست خودروسازان برای مذاکره و اصلاح قیمت قطعه‌سازان باز می‌شود و قطعه‌ساز دچار زیان نخواهند شد. آزادسازی قیمت‌ها تنها راهکار منطقی برای بقای صنعت است.

۸۸۴ میلیون لیتر بنزین در تابستان ۱۴۰۴ حدود ۱۵ درصد از مصرف بنزین کل کشور را به خود اختصاص داد و در صدر استان‌های پرمصرف کشور قرار گرفت. همچنین استان خراسان رضوی با مصرف ۸۶۹.۵ میلیون لیتر بنزین به عنوان دومین استان پرمصرف کشور شناخته شد

استان‌های تهران، خراسان رضوی، فارس، اصفهان و کرمان با مصرف بیش از ۵ میلیارد لیتر بنزین در تابستان ۱۴۰۴ و سهم ۴۰ درصدی از مصرف بنزین کل کشور، به عنوان پرمصرف‌ترین استان‌های کشور شناخته شدند. استان تهران با ثبت رکورد مصرف بیش از یک میلیارد و



مصرف ۴۰ درصد بنزین در ۱۵ استان کشور



حواشی پیرامون یک شایعه؛

سوخت فعلا گران نمی‌شود!

علی علمی

a.elmi

افزایش نرخ دلار و بنزین همیشه برای جامعه ایران نگران‌کننده بوده؛ زیرا بالا رفتن قیمت این دو بر اقتصاد و بودجه کل کشور تأثیر زیادی دارد و منجر به افزایش نرخ سایر اقلام و خدمات می‌شود. با تصویب نرخ سوخت در انتهای هر سال همواره این نگرانی و استرس بین مردم ایجاد می‌شود که گران‌تر شدن قیمت اقلام سوختی (بنزین، گازوئیل، سی‌ان‌جی، بنزین سوپر، نفت سفید و...) تا چه اندازه به گرانی و افزایش قیمت سایر کالاها منتهی می‌شود و تا چه حد در تورم سالانه موثر است؟ اما این بار این موضوع نه در پایان سال که در میانه آن مطرح شده و به تردیدها در این باره دامن زده است. شامگاه دوشنبه خبری در فضای رسانه‌ای کشور منتشر شد که افکار عمومی را تحت تأثیر قرار داد. خبر افزایش قیمت بنزین با عنوان «قطعی شدن بالا رفتن بهای بنزین» که روی خروجی برخی از رسانه‌ها قرار گرفت موجی از نگرانی و اضطراب را در جامعه ایجاد کرد. این اضطراب و نگرانی وقتی دامن‌هاش بیشتر شد که پیش از این رئیس‌جمهور و سایر اعضای کابینه و حتی نمایندگان مجلس هم از افزایش قیمت سوخت و منطقی نبودن یارانه پرداختی به این حامل‌های انرژی سخن گفته بودند، اما بررسی‌ها و پیگیری‌ها نشان داد چنین ادعایی صحت نداشته و فعلا قیمت سوخت تغییری نخواهد داشت.

در واقع، اظهارات رئیس دولت و وزیر نفت در حاشیه جلسه کابینه تنها بر تأمین بنزین سوپر و روند واردات آن متمرکز بود و از قرار معلوم بحثی درباره تغییر قیمت‌ها مطرح نشده. اما چرا انتشار چنین اخباری تا این اندازه حساسیت‌زای می‌شود؟ پاسخ را باید در چند دلیل جست‌وجو کرد.

بازار انرژی ایران به واسطه مصرف بالای سوخت، فشارهای بودجه‌ای و وابستگی بخش زیادی از آن به واردات، به فضایی مستعد برای شکل‌گیری و گسترش شایعات تبدیل شده است. کاهش بودجه واردات بنزین در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال قبل - که از ۱۲۰ همت به حدود ۶۵ همت تقلیل یافته - و نگرانی از چگونگی تأمین نیاز کشور، موجب می‌شود هر خبر با اظهار نظری در این حوزه به سرعت در شبکه‌های اجتماعی و رسانه‌ها بازتاب پیدا کند و همگان را به فکر فرو ببرد.

با این حال جای نگرانی نیست! فعلا قرار نیست تغییرات قیمتی برای سوخت‌های رایج رخ بدهد و چنین چیزی در حال حاضر واقعیت ندارد.

پیگیری‌ها از منابع رسمی حاکی از آن است که در حال حاضر هیچ برنامه‌ای برای افزایش قیمت بنزین وجود ندارد. به گفته مسئولان، سیاست‌گذاری در این حوزه در سطح حاکمیتی انجام می‌شود و وزارت نفت صرفاً مجری تصمیمات است. بنابراین هر گونه تغییر احتمالی در نرخ سوخت تنها پس از طی فرآیندهای قانونی و اعلام رسمی امکان‌پذیر خواهد بود و مردم بسا خیال راحت می‌توانند بدون دغدغه، سوخت مورد نیاز خودشان را به قیمت مصوب فعلی از جایگاه‌های عرضه سوخت دریافت کنند.

مانعی برای عرضه سوخت نداریم!

وزیر نفت پیش از این گفته بود نباید نگرانی از بابت تأمین سوخت وجود داشته باشد. او با اشاره به تأمین ارز مورد نیاز برای سال جاری گفته بود دولت در حال بررسی راهکارهایی برای افزایش سقف بودجه برای واردات است تا خللی در تأمین نیاز داخلی ایجاد نشود. همچنین وزارت نفت درباره توزیع بنزین سوپر اعلام کرده بود که موانع ارزی آن برطرف شده و تأکید کرد این فرآورده به‌زودی

در کلانشهرها عرضه خواهد شد.

با وجود تمام فشارهای مالی و چالش‌هایی که واردات بنزین در شرایط تحریمی دارد، یک نکته حائز اهمیت است: تاکنون هیچ تصمیمی درباره افزایش قیمت بنزین اتخاذ نشده و هر گونه تغییر در سیاست‌های قیمتی باید از مسیر قانونی عبور کرده و به‌طور رسمی به اطلاع مردم برسد. از همین رو، شایعات اخیر درباره «قطعی شدن گرانی بنزین» فاقد اعتبار بوده و جای نگرانی برای

مصرف‌کنندگان وجود ندارد.

مساله دیگری که به این حاشیه قیمتی دامن زد مربوط به طرحی است که این روزها در مجلس روی میز نمایندگان قرار گرفته؛ طرحی با عنوان «اختصاص سهمیه انرژی به هر نفر» که مدافعان آن می‌گویند این الگو می‌تواند توزیع یارانه حامل‌های انرژی را عادلانه‌تر کند و پرمصرف‌ها را از دست‌اندازی بی‌پایان به یارانه‌های انرژی بازدارد؛ چرا که در شرایط فعلی طبقات مرفه و برخوردار بیشترین بهره را از یارانه‌های پرداختی می‌برند و اقشار ضعیف‌تر به‌خاطر مصرف کمتر سرشان بی‌کلاه می‌ماند. موافقان معتقدند با اختصاص سهمیه مشخص به هر نفر، عدالت بیشتری برقرار شده و اختصاص یارانه‌ها به‌درستی انجام خواهد شد و در نتیجه از اتلاف منابع جلوگیری می‌شود.

نظر رئیس‌جمهور

جناب رئیس‌جمهور چندین بار در سخنرانی‌هایش - از سال گذشته تا هفته‌های اخیر - درباره موضوع افزایش قیمت بنزین صحبت‌هایی داشته که واکنش‌های متفاوتی را میان کارشناسان به‌همراه داشته است. مسعود پزشکیان در اظهارات خود از ضرورت افزایش قیمت بنزین به‌عنوان یک اقدام اصلاحی در بستر اقتصاد در راستای کنترل مصرف و مدیریت منابع مالی کشور دفاع کرده است. وی تأکید کرده که قیمت سوخت در ایران خیلی پایین‌تر از نرخ‌های بین‌المللی است و این امر به مصرف بی‌رویه و قاچاق سوخت منجر می‌شود. اما در کشوری که تورم فزاینده، نوسانات ارزی و کاهش قدرت خرید مردم از مشکلات اساسی جامعه به‌شمار می‌روند، افزایش قیمت بنزین بدون در نظر گرفتن جوانب آن می‌تواند تأثیرات منفی اقتصادی و اجتماعی گسترده‌ای داشته باشد. فعلا تا اطلاع ثانوی خبری از افزایش قیمت‌ها نیست؛ بنابراین بسا خیال راحت به‌کمپ‌بنزین بروید و باک خودروی‌تان را پر کنید.





فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۴ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

HYBRID HIGH PERFORMANCE.
ES 300h SELF CHARGING HYBRID ELECTRIC VEHICLE

لکسوس ES با عملکرد بالا

لکسوس ES سدان سباز بزرگ لوکس این خودرو ساز مطرح ژاپنی است که نسل هفتم آن موسوم به XZ10 از سال ۲۰۱۸ میلادی تا سال جاری میلادی روی خط تولید قرار گرفت. در سال ۲۰۲۲ میلادی لکسوس برای کمپین تبلیغاتی خود از عبارت «هیبرید با عملکرد بالا» بهره گرفت که منظور از این عبارت راندمان بالای این سدان و فناوری جدید آن است.

Self Charging Hybrid Electric Vehicle

1800 WATT MUSIC SYSTEM*
VENTILATED LEATHER SEATS
LOW CARBON FOOTPRINT
AMAZINGLY QUIET

WALK INTO OUR GUEST EXPERIENCE CENTRE
Lexus New Delhi

Scan to experience HEVs

بحران پارکینگ در پایتخت



روزنامه نگار

تهران شهری است که هر روز بزرگتر می شود، اما جابرای توقف خودرو در معابر آن نیست! کمیود پارکینگ عمومی در پایتخت به یکی از چالش های اساسی تبدیل شده؛ مشکلی که سال هاست در میان هیاهوی طرح های ترافیکی و پروژه های عمرانی به فراموشی سپرده شده است. در بسیاری از مناطق مرکزی و حتی مسکونی تهران، یافتن جای پارک خودرو به معضلی روزمره تبدیل شده است. رانندگان ساعت ها در خیابان ها می چرخند تا فضایی خالی پیدا کنند و همین چرخش بی هدف خودروها، خود به یکی از عوامل اصلی آلودگی هوا و ترافیک بدل شده است. درحالی که مدیریت شهری مدام از توسعه حمل و نقل عمومی سخن می گوید، زیرساخت های ضروری برای توقف خودروها در سطح

شهر عملانادیده گرفته شده است.

بخش خصوصی نیز به دلیل نبود مشوق های اقتصادی و پیچیدگی های اداری، تمایلی برای ساخت پارکینگ های طبقاتی ندارد. نتیجه آن که بخش زیادی از خیابان ها به پارکینگ های غیررسمی تبدیل شده و حجم بالای خودرو در معابر عمومی چهره شهر را نا زیبا کرده است.

در شهری که روزانه بیش از ۴ میلیون دستگاه خودرو در آن تردد می کنند، نبود نظام جامع پارکینگ نه تنها به آشفته گی شهری دامن می زند، بلکه هزینه های اجتماعی، زیست محیطی و روانی قابل توجهی به شهروندان تحمیل می کند.

تهران بیش از هر چیز نیازمند نگاهی تازه به مدیریت فضاهای شهری است؛ این که خیابان صرفا مسیر عبور و تردد خودروها نیست، بلکه مکانی برای زندگی و برقراری نظم اجتماعی است. درنهایت باید بر این نکته تاکید کرد که پارکینگ عمومی، جزئی از راه شهری است، نه یک امتیاز خاص برای معدود مناطق مرفه نشین.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت



کی ام سی A5
با ۲۵ میلیون تومان کاهش
در بازار ۲ میلیارد و ۱۳۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X33 کراس اتوماتیک
با ۳۰ میلیون تومان کاهش
در بازار یک میلیارد و ۴۹۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



اتلس GL با ۷ میلیون تومان
کاهش در بازار ۷۲۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



دنا پلاس اتوماتیک
با ۷ میلیون تومان کاهش در بازار
یک میلیارد و ۳۳۲ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن
LUCANO

کسب رتبه اول فروش ماه گذشته
نماینده گی لوکانو 740 اتو خسروانی

Three men standing together, one holding a framed certificate and another holding a framed photo of a car.

ECHO
WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.