



سیاست‌های ارزی و قیمت‌گذاری دستوری، عدالت را از صنعت تأثیر گرفته است و وقتی واردکننده آزاد است و تولیدکننده دربند!

صفحه ۱۳



«پرشیا خودرو»
از شرایط فروش محدود
محدود
SUV لوکس و
تمام‌برقی
«BMW iX3»
خبر داد
صفحه ۷

سخت‌گویی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش ۴۰۰ درصدی مالیات برای برخی از قطعه‌سازان زیان‌ده!

بی‌توجهی به دفاتر حسابرسی شده قطعه‌سازان، فشار مالیاتی غیرمنطقی ایجاد کرده و صنعت را تا مرز تعطیلی کشانده است. بخش قابل توجهی از تصمیم‌گیران دولتی در حوزه ...
صفحه ۱۴

درآمد بارز در ۶ ماه نخست سال
به ۸/۷ همت رسید:

رشد ۱۲۱ درصدی فروش
«گروه صنعتی بارز»
در شهریورماه
صفحه ۵

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

بورس کالا تنها مسیر
نجات بازار خودرو از
چرخه دلالی است
صفحه ۳

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

تاخیر در پرداخت
خسارت، آرامش

بیمه‌گذاران را برهم می‌زند
صفحه ۲



ترکیب شتاب فوق‌العاده در کنار پنج ستاره ایمنی اروپا

اسمارت با شتاب ۳ ثانیه، توسط «نگین تندیس الماس» به بازار عرضه می‌شود
صفحه ۸

استارت
Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

بازگشت اعتماد قطعه‌سازان
با سیاست‌گذاری پایدار

در شرایطی که فشارها و محدودیت‌های خارجی
بیش از گذشته بر دوش صنعت کشور سنگینی
می‌کند، استمرار ناپایداری در ...
صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

نفوذ چشمگیر ارتباطات اینترنتی
در صنعت خودرو:

خودروهای هوشمند در آینده
نزدیک متحول می‌شوند
صفحه ۶

تولد کامیونی که معادلات بازار
را تغییر می‌دهد
صفحه ۷

اثرات مکانیسم ماشه روی
خودروهای تجاری
صفحه ۷

نگاهی کوتاه به طرح‌های
توسعه مترو تهران:

پایتخت همچنان
مترو می‌خواهد
صفحه ۱۵

TRAZANO®



نماینده انحصاری ترازانو در ایران
coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹

کوآل تایر
همراه آینده



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



دقیقی بگویم، اما سبک تر، چابک تر و هیجان انگیز تر، ویژگی های کلیدی هستند که به سمت آن ها حرکت می کنیم.» ستاره خودروهای بنزینی جدید بخش N می تواند نسخه ای با حدود ۳۰۰ اسب بخار قدرت از توسان جدید باشد. این خودرو احتمالاً از نسل بعدی قوای محرکه هیبریدی هیوندای با پیشران ۱.۶ لیتری استفاده خواهد کرد و شاید برای سامانه چهار چرخ محرک به محور عقب الکتریکی مجهز باشد. پارک دوباره خودروهای هیبریدی N آینده گفت: «اگر سیستم هیبریدی داشته باشیم، ویژگی های آن متفاوت خواهد بود. ما دو استراتژی برای سیستم های هیبریدی داریم که یکی برای بهره وری و دیگری بدون توجه صرف به بهره وری است.

هیوندای توسعه مدل اسپرت توسان N را در نظر دارد که با نسل بعدی پیشران هیبریدی و حدود ۳۰۰ اسب بخار قدرت در آینده نزدیک معرفی خواهد شد. زیر برند پر فور منس N هیوندای به خودروهای الکتریکی محدود نمی شود. چون پارک، معاون گروه مدیریت N اعلام کرد که استراتژی جدید این برند شامل عرضه خودروهای هیبریدی سبک تر در کنار مدل های الکتریکی پر قدرت مانند آیونیک 5 و آیونیک 6 است. یکی از این مدل ها می تواند هیوندای توسان N باشد. پارک گفت: «اما خودمان را به خودروهای الکتریکی محدود نمی کنیم و با خودروهای بنزینی هم پیش می رویم! این پایان مسیر ما نیست. نمی توانم جزئیات



توان ۳۰۰ اسب بخاری برای هیوندای توسان نسخه «N»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

تاخیر در پرداخت خسارت، آرامش بیمه گذاران را برهم می زند



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«در حالی که افزایش نرخ بیمه شخص ثالث و رشد پرونده های خسارت در ماه های اخیر توجه زیادی را به عملکرد شرکت های بیمه جلب کرده، موضوع «تاخیر در پرداخت خسارت» بار دیگر به یکی از دغدغه های اصلی بیمه گذاران تبدیل شده است. اتوسا لطفی، کارشناس بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با تاکید بر اهمیت این مساله گفت: «تا زمانی که شرکت های بیمه پرداخت خسارت را در موعد مقرر انجام ندهند، اعتماد عمومی نسبت به بیمه تضعیف می شود و ماهیت حمایتی آن زیر سوال می رود.» وی افزود: «جریمه دیر کرد پرداخت خسارت در قانون بیمه اجباری شخص ثالث به صراحت پیش بینی شده است. بر اساس این قانون، شرکت بیمه در صورت تاخیر در پرداخت خسارت موظف است علاوه بر اصل خسارت، مبلغی را نیز به عنوان جبران تاخیر به زیان دیده بپردازد. با این حال، اجرای دقیق این بند هنوز در بسیاری از پرونده ها با ابهام همراه است و بیمه گذاران اغلب از حق خود برای مطالبه این جریمه بی اطلاع هستند.»

او گفت: «یکی از چالش های اصلی در اجرای این قانون، نبود تعریف دقیق از زمان شروع تاخیر است. برخی شرکت ها مینا را زمان تکمیل مدارک می دانند؛ در حالی که در بسیاری از پرونده ها از روز حادثه باید محاسبه شود.» این کارشناس بیمه گفت: «همین ابهام موجب شده است برخی شرکت ها عمداً روند ارزیابی یا بررسی مدارک را طولانی کنند تا از پرداخت جریمه دیر کرد فرار کنند.» وی با اشاره به نقش بیمه مرکزی در نظارت بر

عملکرد شرکت ها خاطر نشان کرد: «بیمه مرکزی ابزارهای قانونی برای برخورد با تخلفات را در اختیار دارد؛ اما ضمانت اجرایی این ابزارها هنوز کافی نیست.» لطفی گفت: «وقتی هزینه تاخیر برای شرکت بیمه کمتر از سودی باشد که از نگهداری منابع به دست می آورد، طبیعی است که پرداخت ها به تعویق می افتد. بنابراین، باید مقررات بازدارنده تری تدوین شود تا تاخیر در پرداخت، برای شرکت بیمه صرفه نداشته باشد.»

او با اشاره به گسترش سامانه های دیجیتالی رسیدگی به خسارات، این تحولات را مثبت اما ناکافی ارزیابی کرد و افزود: «ثبت آنلاین مدارک یا گزارش بدون کروکی گامی رو به جلو است؛ اما مشکل اصلی در مرحله پرداخت باقی مانده است. مردم باید بدانند چه زمانی خسارت آن ها تایید شده و تا چه تاریخی باید وجه به حسابشان واریز شود.»

وی با انتقاد از رفتار برخی شرکت ها در سخت گیری های غیرضروری گفت: «گاهی بیمه گذاران با درخواست مدارک غیر مرتبط یا تفسیر محدود از بیمه نامه، روبرو می شوند؛ در حالی که هدف بیمه حمایت از مردم در زمان بحران است، نه افزودن به اضطراب آن ها.»

او افزود: «وقتی بیمه گذار پس از حادثه باید هفته ها در پی پیگیری خسارت خود باشد، فلسفه وجودی بیمه زیر سوال می رود.»

این کارشناس بیمه با تاکید بر ضرورت شفاف سازی و اطلاع رسانی گسترده به مردم گفت: «باید در قراردادهای بیمه، مدت دقیق زمان پرداخت و نرخ جریمه دیر کرد به صورت شفاف قید شود. از سوی دیگر، بیمه مرکزی می تواند با انتشار گزارش عملکرد شرکت ها از نظر سرعت پرداخت خسارت، رقابت مثبتی میان آن ها ایجاد کند.»

لطفی در پایان گفت: «اگر پرداخت خسارت به موقع انجام شود، بیمه دوباره به نماد آرامش و اعتماد تبدیل خواهد شد؛ اما تداوم تاخیرها، این اعتماد را از بین می برد.»

بازگشت اعتماد قطعه سازان با سیاست گزاری پایدار

«در شرایطی که فشارها و محدودیت های خارجی بیش از گذشته بر دوش صنعت کشور سنگینی می کند، استمرار ناپایداری در سیاست گزاری های مرتبط با قطعه سازی می تواند مسیر توسعه صنعتی را با چالش های جدی روبرو سازد. طرح بومی سازی قطعات که با شور و تبلیغات گسترده آغاز شده بود، در میانه راه به دلیل تغییر اولویت ها و جایجایی مدیران، از ضربه سنگ اولیه فاصله گرفت. این تغییرات باعث شد بخشی از پروژه های کلان به حاشیه رانده شود و سرمایه گذاری هایی که می توانست پایه های استقلال صنعتی کشور را تقویت کند، از ثمر کامل باز بماند. نتیجه، چیزی جز کاهش اعتماد سازندگان و بروز رکود موقت در خطوط تولید نبود. بی توجهی به نیاز واقعی صنعت قطعه و نادیده گرفتن مشوق ها، عملاً فضای رشد و نوآوری را از این بخش گرفت. در حالی که طرح هایی وجود داشت که اگر به درستی اجرا می شد، می توانست بهای تمام شده قطعات داخلی را تا ۵۰ درصد کاهش دهد. از جمله خرید محصول داخلی در سال نخست به قیمت واقعی کارخانه یا تسویه حساب در فاصله کوتاه پس از تحویل. چنین سیاست هایی می توانست ضمن احیای نقدینگی بنگاه ها، امکان رقابت قطعه ساز ایرانی در بازارهای خارجی را نیز فراهم آورد. اما در عمل، تاخیرهای چندماهه در پرداخت، هزینه های سنگین تامین مواد اولیه و بی اعتنایی به اصل انحصار تولید برای بازگشت سرمایه، مسیر قطعه سازی را به روندی فرسایشی بدل کرد. با این حال، رها شدن پروژه ها و رونق واردات موازی، بسیاری از سرمایه گذاری ها را بی ثمر گذاشت. حتی طرح های بزرگی که نیازمند سرمایه گذاری ۳۰ تا ۵۰ میلیون دلاری بودند، با امید به مشارکت نهادهای بزرگ تر صنعتی مطرح شدند؛ اما هیچ گاه از مرحله حرف فراتر نرفتند. در این میان، واردات بی ضابطه قطعات، به ویژه



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

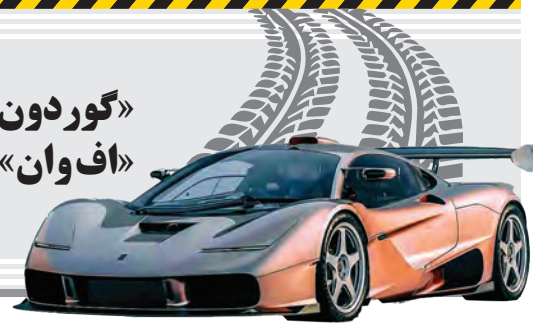
www.mvmco.ir

کرد. S1 LM بسیاری از عناصر طراحی F1 GTR برنده لمان مثل ورودی هوای روی سقف، اگزوز چهار گانه مرکزی و بال عقب دو تکسه را باز آفرینی می‌کند. از برخی زوایا، این خودرو شباهت خیره‌کننده‌ای به مک‌لارن برنده مسابقه لمان ۳۰ سال پیش دارد. به گفته گوردون موری، S1 LM در درجه اول یک خودرو پیست است، با سیستم تعلیق سفت‌تر و پیش‌ران‌های که به صورت محکم به‌شاسی متصل شده است. اسپلیتر بزرگ، بال عقب و دیفیوزر عریض، داون‌فارس واقعی ایجاد می‌کنند؛ مانع دیگر خودروهای جاده‌ای GMA. این مدل نیز به پیش‌ران ۷۱۲ تنفس طبیعی و گیربکس ۶ سرعته دستی مجهز است.

گوردون موری S1 LM که بر پایه T.50 ساخته شده و تنها در پنج دستگاه ساخته می‌شود، یاد پیروزی مک‌لارن F1 GTR در لمان را با پیش‌ران ۷۱۲ زنده می‌کند. گوردون موری اتوموتیو (GMA) وارد عرصه تولید سوپرکارهای ویژه با تیراژ بسیار محدود شده است. S1 LM نخستین محصول بخش خودروهای ویژه این شرکت، همراه با لمان GTR از جذاب‌ترین رونمایی‌های هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ است. این خودرو که بر پایه T.50 ساخته شده، به گفته GMA با تمرکز بر عملکرد پیست محور طراحی شده و ادای احترامی به زیبایی جادوانه مک‌لارن F1 GTR است؛ یعنی خودرویی که گوردون موری آن را برای پیروزی در لمان طراحی



«گوردون موری» به مک‌لارن «اف‌وان» احترام گذاشت



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

بورس کالا تنها مسیر نجات بازار خودرو از چرخه دلالی است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

تداوم سیاست‌های دستوری در قیمت‌گذاری گفت: «در شرایطی که نرخ تورم و ارزش پولی ماه‌های اخیر رشد قابل توجهی داشته، تصمیم وزارت صمت برای کاهش مصوبه شورای رقابت از ۲۵ به ۱۵ درصد، نه تنها کمکی به مهار قیمت‌ها نکرد، بلکه زیان سنگینی را متوجه خودروسازان، سهام‌داران و در نهایت مصرف‌کنندگان کرده است.» وی خاطر نشان کرد: «برآوردها نشان می‌دهد تنها در مورد یکی از خودروسازان بزرگ کشور، واسطه‌ها طی پنج سال گذشته بیش از ۶۰۰ همت از محل اختلاف قیمت کارخانه و بازار سود برده‌اند و در همین مدت دولت نیز از دریافت حداقل ۲۵۰ همت مالیات محروم مانده؛ موضوعی که به افزایش تورم و فشار مضاعف بر نظام مالی کشور دامن زده است.» مقیسه تصریح کرد: «سیاست‌گذاران باید با بهره‌گیری از اصول اقتصاد رفتاری و تحلیل رفتار مصرف‌کننده، به سمت تصمیم‌های علمی و پایدار حرکت کنند.» به‌باور وی، بازگشت به ساز و کار رقابتی بورس کالا می‌تواند ضمن ایجاد شفافیت، سرمایه‌های سرگردان را به سمت تولید هدایت کند. او هشدار داد که تداوم تصمیم‌های مقطعی، مصلحت‌اندیشی‌های سیاسی و نگاه پوپولیستی در بازار خودرو، نه تنها به رکود تولید منجر می‌شود، بلکه اعتماد عمومی نسبت به کارآمدی سیاست‌های اقتصادی کشور را نیز بیش از پیش تضعیف خواهد کرد.

طرح عرضه خودرو در بورس کالا با هدف ایجاد شفافیت آغاز شد، اما در نهایت با مخالفت برخی نهادهای متوقف شد. ارز یابی شما از روند شکل‌گیری و

بازگشت به نظامی که در آن رانت، صف و فساد حرف اول را می‌زند.

یکی از چالش‌های جدی بازار، سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری است. تاثیر این سیاست‌ها بر تولید و بازار چگونه ارز یابی می‌شود؟

قیمت‌گذاری دستوری بزرگ‌ترین ضربه را به بدنه تولید وارد کرده است. در خردادماه امسال، با وجود رشد ۴۰ درصدی تورم عمومی و افزایش ۴۵ درصدی نرخ ارز، وزارت صمت مصوبه شورای رقابت را از ۲۵ درصد به ۱۵ درصد کاهش داد. این تصمیم از منظر اقتصادی کاملاً غیرمنطقی است. وقتی هزینه تولید با سرعت بالا می‌رود اما قیمت فروش ثابت می‌ماند، خودروساز نه امکان سرمایه‌گذاری دارد و نه توان پرداخت مطالبات زنجیره تامین. فشار این ناترازی نهایتاً بر کیفیت محصول و زمان تحویل خودرو تاثیر می‌گذارد. در چنین وضعی، مصرف‌کننده نیز بازنده است؛ زیرا محصول گران و با کیفیت پایین به دستش می‌رسد.

در این میان، به نظر می‌رسد تنها گروهی که زیان نمی‌بینند، واسطه‌ها هستند. حجم سودی که از این وضعیت نصیب آن‌ها می‌شود تا چه اندازه است؟

آمارها تکان‌دهنده است. فقط در مورد یکی از خودروسازان بزرگ، واسطه‌ها طی پنج سال اخیر بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد تومان از اختلاف قیمت کارخانه و بازار سود برده‌اند. در کنار آن، دولت نیز از حدود ۲۵۰ هزار میلیارد تومان مالیات بالقوه محروم مانده است. این یعنی پولی که باید در خدمت توسعه صنعت، اشتغال و

توقف این طرح چیست؟

عرضه خودرو در بورس کالا حاصل سال‌ها بحث و بررسی میان کارشناسان و فعالان اقتصادی بود. در جلسات هم‌اندیشی سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ که در شرکت ایران خودرو برگزار شد، تاکید بر این بود که با وجود تورم مزمن و چندین‌باری بودن قیمت‌ها، باید مسیر فروش از فضای مبهم و رانتی به بستری شفاف منتقل شود. بورس کالا بهترین گزینه برای تحقق این هدف بود. با شروع اجرای این طرح در سال ۱۴۰۱، برای نخستین بار شاهد کاهش محسوس رانت و آرامش نسبی در بازار بودیم. اما متأسفانه، به جای تداوم مسیر اصلاح، برخی تصمیم‌گیران با رویکردی کوتاه‌مدت مخالفت کردند و به بهانه کنترل قیمت‌ها، مانع تداوم عرضه در بورس شدند. نتیجه این تصمیم، بازگشت بازار به همان آشفتگی سابق و بازتولید فرصت برای واسطه‌ها بود.

منتقدان می‌گویند عرضه در بورس کالا باعث افزایش قیمت خودرو شده است؛ به نظر شما این انتقاد تا چه حد مبنای اقتصادی دارد؟

چنین ادعایی فاقد پشتوانه کارشناسی است. بورس کالا محل کشف قیمت واقعی است، نه افزایش قیمت. در این سازوکار، عرضه و تقاضا بر پایه شفافیت عمل می‌کند و رقابت سالم باعث می‌شود قیمت واقعی خودرو، نه دستوری و نه ساختگی، تعیین شود. در واقع، وقتی خودرو در بورس عرضه می‌شود، واسطه‌گر جایی در فرآیند ندارد؛ اما در شرایط فعلی که عرضه محدود و غیرشفاف است، دلالان با کنترل تقاضا و بازارسازی مصنوعی، عملاً تعیین‌کننده قیمت می‌شوند. مخالفت با بورس کالا یعنی

سرمایه‌گذاری قرار گیرد، در جیب گروهی محدود؛ دلالان انباشته شده است. چنین ساختاری نه تنها بی‌عدالتی اقتصادی است، بلکه اعتماد مردم به سیاست‌گذاری را به‌طور کامل از بین می‌برد.

تصمیم‌گیران معمولاً با نیست حمایت از مصرف‌کننده در برابر افزایش قیمت‌ها چنین سیاست‌هایی را اتخاذ می‌کنند. آیا از منظر اقتصادی این روش موثر است؟

تجربه نشان داده تصمیم‌های دستوری و پوپولیستی نه تنها از مصرف‌کننده حمایت نمی‌کند، بلکه او را آسیب‌پذیرتر می‌کند. کنترل مصنوعی قیمت‌ها در بازاری که عرضه محدود است، تنها به افزایش تقاضای کاذب منجر می‌شود. اگر سیاست‌گذار به اصول علم اقتصاد رفتاری آشنا باشد، می‌داند رفتار مصرف‌کننده از طریق شفافیت، رقابت و اعتماد اصلاح می‌شود، نه به محدودیت و اجبار. باید اجازه داد بازار در بستر شفاف بورس، با هدایت علمی و نظارت دقیق، خودش را تنظیم کند. هرگونه تصمیم مقطعی بدون پشتوانه تحلیلی، فقط به نفع واسطه‌ها تمام می‌شود

با توجه به شرایط موجود، چه مسیر اصلاحی را برای صنعت خودرو پیشنهاد می‌کنید؟

بازگشت خودرو به بورس کالا یک ضرورت اقتصادی است، نه یک انتخاب. این سازوکار علاوه بر حذف واسطه‌ها، می‌تواند منبعی پایدار برای درآمد‌های مالیاتی دولت ایجاد کند و انگیزه تولید را افزایش دهد. از سوی دیگر، عرضه شفاف در بورس، اعتماد خریدار را بازی می‌گرداند و سرمایه‌های سرگردان را از بازار دلالی به سمت تولید هدایت می‌کند. تجربه سال‌های اخیر نشان داده هرگاه سیاست‌گذار از مسیر منطق اقتصادی فاصله گرفته، نتیجه آن زیان همگانی بوده است. راه نجات صنعت خودرو، عبور از تصمیم‌های مقطعی و بازگشت به نظام مبتنی بر رقابت و شفافیت است.

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



طرح فروش از طریق سایت اینترنتی ایران خودرو دیزل به نشانی alesale.ikd.ir و همزمان با برگزاری بیست‌ونهمین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تبریز اجرا خواهد شد. بر این اساس، ایران خودرو دیزل از تمامی علاقه‌مندان و فعالان حوزه حمل‌ونقل دعوت کرده است ضمن بازدید از غرفه شرکت ایران خودرو دیزل در نمایشگاه تبریز، از نزدیک با مشخصات فنی و قابلیت‌های کامیون آرنّا پلاس آشنا شوند.

ایکوپرس- ایران خودرو دیزل در نظر دارد طرح فروش تسهیلاتی کامیونت آرنّا پلاس ۶ تن باری با استانداردهای ۸۵ گانه مدل ۱۴۰۴ با قیمت قطعی را از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه، شانزدهم مهرماه اجرا کند. طرح فروش نقدی کامیون باری آرنّا پلاس همراه با تخفیف و با شرایط پرداخت مرلهای برای متقاضیان در نظر گرفته شده است. موعد تحویل این محصول هفته آخر آذرماه ۱۴۰۴ اعلام شده است. این



آغاز طرح فروش تسهیلاتی کامیونت «آرنّا پلاس» با قیمت قطعی

اصلاح سیاست‌های صنعتی، تنها مسیر پایداری برای ایران خودرو، سایپا و قطعه‌سازان است؛

خودروسازی در انتظارهایی از قیمت‌گذاری دستوری

نقش قطعه‌سازان در بقای صنعت خودرو کمتر از دو خودروساز بزرگ نیست. این بخش با حدود نیم‌میلیون نیروی شاغل،

در عمل قلب تپنده تولید محسوب می‌شود



هم قیمت‌گذار و هم داور! نتیجه این تناقض، صنعتی نیمه‌جان با بدهی‌های سنگین و وابسته به تزیق‌های مقطعی بودجه‌ای است. اگر وزارت صمت و شورای رقابت واقعا به دنبال حمایت از مصرف‌کننده هستند، باید با شفاف‌سازی ساختار هزینه‌ها، اجازه دهند قیمت‌ها بر اساس فرمول واقعی و نه دستوری تعیین شود. در عین حال، دولت می‌تواند از ابزارهای نظیر یارانه هدفمند یا وام خرید برای اقشار کم‌درآمد استفاده کند تا فشار قیمتی بر مصرف‌کننده کاهش یابد. این همان مدل موفق است که در کشورهای اروپایی و آسیایی به کار گرفته شده است.

امید به آینده؛ اما با شرط اصلاح سیاست‌ها نشانه‌هایی از تحول در صنعت خودرو دیده می‌شود. تیراژ تولید در سال جاری رشد داشته، عرضه محصولات جدید در دستور کار است و همکاری‌های فناورانه با شرکت‌های دانش‌بنیان افزایش یافته است. اما تداوم این روند منوط به یک تصمیم شجاعانه است: پایان دادن به قیمت‌گذاری دستوری و بازگرداندن اختیار اقتصادی به بنگاه‌ها. ایران خودرو و سایپا می‌توانند با اصلاحات مدیریتی و به‌روزرسانی ساختار تولید، جایگاه خود را در منطقه تثبیت کنند؛ مشروط بر آن که سیاست‌گذار با آن‌ها همانند «شریک اقتصادی» رفتار کند نه «پرجمع‌و اداری». در واقع، صنعت خودرو ایران به نقطه‌ای رسیده که دیگر تزیق پول یا وعده‌های مقطعی جوابگو نیست؛ باید ساختار تصمیم‌گیری اقتصادی در این حوزه متحول شود. دولت اگر به دنبال توسعه پایدار است، باید از رویکرد دستوردهی فاصله بگیرد و اجازه دهد قانون عرضه و تقاضا در چارچوب نظارت منطقی عمل کند.

امروز صنعت خودرو ایران بیش از هر زمان دیگری نیازمند واقع‌بینی در سیاست‌گذاری است. خودروسازان و قطعه‌سازان، به‌رغم همه فشارها، نشان داده‌اند که توان احیای تولید ملی را دارند. اما تا زمانی که قیمت‌گذاری دستوری ادامه دارد، هیچ برنامه اصلاحی به سرانجام نخواهد رسید. انضباط مالی سایپا و تلاش ایران خودرو برای بازسازی ساختار، نشانه‌ای از بلوغ مدیریتی در این صنعت است؛ اما آینده آن نهاد در صورتی تضمین می‌شود که دولت نیز بلوغ اقتصادی از خود نشان دهد.

در حالی که ایران خودرو و سایپا با اجرای برنامه‌های انضباط مالی، کاهش بدهی‌ها و ساماندهی روابط با قطعه‌سازان به دنبال خروج از بحران هستند، استمرار سیاست قیمت‌گذاری دستوری، تهدیدی جدی برای همه دستاوردهای اخیر است. کارشناسان معتقدند بدون اصلاح این سازوکار، هیچ مدیری با بهترین برنامه مالی نمی‌تواند صنعت خودرو را به ثبات و سودآوری واقعی برساند. صنعت خودرو در ایران دیگر تنها یک حوزه تولیدی نیست؛ این صنعت به شبکه‌ای از بیش از ۳ هزار واحد صنعتی و صدها هزار شاغل مستقیم و غیرمستقیم تبدیل شده است که نقش کلیدی در اشتغال، رشد صنعتی و توازن اقتصادی کشور دارد. ایران خودرو و سایپا، دو محور اصلی این زنجیره، امروز در نقطه‌ای ایستاده‌اند که می‌تواند آغازگر فصل تازه‌ای از تحول باشد. به شرط آن که دولت به وعده قدیمی اصلاح قیمت‌گذاری دستوری عمل کند. در ماه‌های اخیر، گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد وضعیت پرداخت‌های خودروسازان به قطعه‌سازان بهبود یافته و بخشی از بدهی‌های معوق تسویه شده است. سایپا با اجرای طرح ساماندهی چک‌ها و ایجاد شفافیت مالی و ایران خودرو با تمرکز بر کاهش زیان انباشته از طریق کنترل هزینه‌ها و افزایش تیراژ، عملاً تلاش کرده‌اند اعتماد از دست‌رفته در زنجیره تامین را احیا کنند. این اقدامات، هر چند گام‌هایی مثبت به‌شمار می‌روند، اما تا زمانی که قیمت فروش خودرو از سوی دولت کمتر از بهای تمام‌شده تعیین شود، تداوم آن ممکن نخواهد بود.

بحران زیانده‌ی در سایه سیاست‌گذاری نادرست سیاست قیمت‌گذاری دستوری در ظاهر به‌منظور حمایت از مصرف‌کننده طراحی شد، اما در عمل، نتیجه‌ای جز نابودی انگیزه تولیدکننده و انباشت زیان در خودروسازان و قطعه‌سازان نداشته است. هنگامی که یک خودرو با زبانی چندده‌میلیونی فروخته می‌شود، عملاً هر واحد تولیدی با هر تیراژ بالاتر، زیان بیشتری متحمل می‌شود. این چرخه معیوب نه تنها منابع مالی بنگاه‌ها را می‌بلعد، بلکه امکان سرمایه‌گذاری در توسعه محصول، تحقیق و نوآوری را از بین می‌برد.

درواقع، دولت سال‌هاست از جیب تولیدکننده برای «حمایت نمایشی» از مصرف‌کننده هزینه می‌کند؛ سیاستی که در بلندمدت هم به زیان مصرف‌کننده بوده، هم کیفیت و تنوع خودروها را کاهش داده و هم تولیدکننده را در تنگنای مالی دائمی قرار داده است.

ایران خودرو و سایپا؛ دو مسیر موازی در اصلاح ساختار مالی

ایران خودرو در دو سال اخیر با تمرکز بر مدیریت هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری خطوط تولید و اجرای برنامه «اصلاح ساختار مالی»، توانسته بخشی از بدهی‌های خود را به زنجیره قطعه‌سازی بپردازد. این شرکت با بهره‌گیری از روش‌های نوین تامین مالی، انتشار اوراق و بازطراحی شبکه فروش، توانسته وضعیت نقدینگی خود را تا حدی تثبیت کند.

از سوی دیگر، سایپا نیز با رویکرد جدید مدیریتی، انضباط مالی را در دستور کار قرار داده است. پرداخت منظم چک‌های قطعه‌سازان و تسویه بدهی‌های گذشته، به‌ویژه در ماه‌های اخیر، پیام مثبتی به بازار داده است. تصمیم اخیر دولت برای تزیق ۲۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی به این شرکت نیز اگر با نظارت دقیق و مدیریت درست همراه شود، می‌تواند نفس تازه‌ای در زنجیره تامین بدمد.

پیگیری يك موضوع

Now up

شهرام شیرکوند

پژوهشگر و مشاور صنعت

ضرورت سرمایه‌گذاری برای جهانی‌سازی برند ایرانی

در شرایطی که بازار جهانی روزبه‌روز رقابتی‌تر می‌شود و مرزهای تجاری میان کشورها کم‌رنگ‌تر، «کیفیت» و «برند ملی» به دو ابزار کلیدی برای بقا و توسعه اقتصادی بدل شده‌اند. بسیاری از تولیدکنندگان ایرانی با وجود پرخورداری از ظرفیت‌های تولیدی قابل توجه، هنوز نتوانسته‌اند سهم واقعی خود را در بازارهای جهانی تثبیت کنند. از همین رو شهرام شیرکوند، پژوهشگر و مشاور صنعت به بیان نظرات خود پرداخت:

بسیاری معتقدند برندهای ایرانی با وجود ظرفیت بالا هنوز در بازار جهانی چندان شناخته‌شده نیستند.

دلایل این مساله را چه می‌دانید؟

بر اساس پژوهش‌ها، علاقه به نمادها و برندهای ایرانی در میان مصرف‌کنندگان جهانی وجود دارد؛ اما مشکل اصلی در «ناشناخته بودن» برندهای ایرانی و «کمبود بازاریابی بین‌المللی موثر» است. برخی شرکت‌ها هنوز به‌صورت سنتی عمل می‌کنند و از سازوکارهای علمی برندسازی و بازاریابی مدرن استفاده نمی‌کنند. در کنار این مساله، نبود استانداردهای کیفی بین‌المللی در بخشی از تولیدات داخلی، مانعی برای ورود پایدار به بازارهای جهانی شده است.

یعنی می‌توان گفت کیفیت، مهم‌ترین پیش‌شرط حضور در بازار جهانی است؟

بدون تردید. کیفیت کالا‌های تولیدی، اساس توسعه اقتصادی و صنعتی هر کشوری است. رقابت‌پذیری در سطح جهانی زمانی ممکن می‌شود که تولیدکننده بتواند محصولی مطابق استانداردهای بین‌المللی عرضه کند. اگر کالا با کیفیت نباشد، هیچ بازاریابی یا تبلیغاتی نمی‌تواند آن را ماندگار کند. به همین دلیل، ارتقای کیفیت و استانداردسازی باید در اولویت سیاست‌گذاری صنعتی کشور قرار گیرد.

برای تقویت برند ملی و افزایش سهم صادراتی، چه گام‌هایی باید برداشت؟

نخست باید به تولید محصولات با کیفیت و منطقی‌سازی قیمت‌ها توجه کرد. مسیر تولید باید هموار شود تا کالا‌های ایرانی بتوانند با نمونه‌های خارجی رقابت کنند. همچنین تولیدکنندگان باید از نیروهای متخصص بهره‌گیرند و نوآوری را در تمام مراحل تولید نهادینه کنند. درواقع، رشد تولید زمانی معنا پیدا می‌کند که به رشد در فروش بینجامد و بتواند سهم بازار داخلی و خارجی را افزایش دهد.

زاپاس

Spare Tire

برگزاری مزایده رسمی محصولات شرکت «ایران دوچرخ» از ۱۵ مهرماه



موتورسیکلت‌های عرضه‌شده در این مزایده را مشاهده کرده و پیشنهاد قیمت خود را ثبت کنند. در این مرحله، شرکت‌کنندگان باید مبلغی به عنوان سپرده اولیه واریز کنند. این سپرده در صورت برنده شدن در مزایده تا زمان تکمیل وجه نهایی خرید نزد شرکت باقی می‌ماند. در مزایده جدید شرکت ایران دوچرخ، طیف متنوعی از موتورسیکلت‌های برقی و بنزینی عرضه شده که شامل

شرکت ایران دوچرخ، از زیرمجموعه‌های گروه بهمن از آغاز مزایده رسمی محصولات خود خبر داد. بر اساس اعلام این شرکت، علاقه‌مندان می‌توانند از ۱۵ تا ۲۲ مهرماه با مراجعه به سامانه مزایده گروه بهمن به نشانی auction.bahman.ir در این مزایده شرکت کنند. متقاضیان پس از ثبت‌نام و ورود به بخش «مزایده‌های فعال» در سامانه، می‌توانند فهرست کامل

برگزار می‌شود و فرصت مناسبی است تا علاقه‌مندان بتوانند محصولات این شرکت را با قیمت‌های رقابتی خریداری کنند. برای کسب اطلاعات بیشتر و مشاهده جزئیات هر مدل، متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه مزایده گروه بهمن، به بخش «مزایده‌های فعال» مراجعه کرده و فرآیند شرکت در مزایده را آغاز کنند.



شاسی بلند فول ساینز «اینفینیتی» آماده حضور در پیست شد

«اینفینیتی دو کانسپت QX80 را با نام‌های ترک اسپیک و ترین اسپیک معرفی کرده که اولی رقیب کادیلاک اسکالید ۷ و دومی رقیب لکسوس LX700h اوور تریل خواهد بود. اینفینیتی که به تازگی از QX80 اسپرت مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرده، حالا با دو کانسپت جدید در هفته اتومبیل مونتری به نام‌های QX80 ترک اسپیک و QX80 ترین اسپیک به دنبال ارائه نسخه‌های جسورانه تری است. این دو کانسپت برای زندگی با حداکثر لذت بدون قربانی کردن جذابیت ظاهری، راحتی یا تجمل طراحی شده‌اند. کانسپت QX80

ترک اسپیک به عنوان رقیبی برای کادیلاک اسکالید ۷ معرفی شده است. این مدل به پیشران ۳.۵ لیتری V6 توئین توربو مجهز است که با توربوشارژرهای جدید و سیستم اکروز باز طراحی شده، قدرتی بیش از ۶۵۰ اسب بخار و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این جهش بزرگی نسبت به مدل استاندارد با ۴۵۰ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور است. برای مقایسه، اسکالید ۷ با موتور ۶.۲ لیتری V8 سوپرشارژ، ۶۸۲ اسب بخار قدرت و ۸۸۵ نیوتون متر گشتاور ارائه می‌دهد.

ویژه‌ها

واگذاری سهام «سایپا» و «ایران خودرو» مشروط به برگزاری جلسه با معاون اول رئیس جمهور شد



«هیات واگذاری، تعیین تکلیف واگذاری سهام سایپا، ایران خودرو و فولاد مبارکه را به جلسه بعدی با معاون اول رئیس جمهور موکول کرد. بر این اساس، چهارصد و سی و هشتمین جلسه هیات واگذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی تشکیل و در خصوص موارد زیر تصمیم‌گیری شد: قیمت پایه و شرایط واگذاری ۳ درصد سهام شرکت فولاد مبارکه اصفهان، ۱۶.۸۱ درصد سهام شرکت سایپا و ۵.۷۲ درصد سهام شرکت ایران خودرو.

دیگه چه خبر؟

استانداردهای ملی صنعت خودرو اصلاح شد



«در اجلاسیه شماره اخیر کمیته ملی خودرو و نیرومحرکه برخی از استانداردهای ملی حوزه خودرو و نیروی محرکه مورد بازنگری قرار گرفت. در این نشست، با توجه به تغییر فناوری‌ها و ضرورت هم‌سویی با استانداردهای بین‌المللی، تعدادی از استانداردهای ملی پیشین ابطال و در برخی موارد استانداردهای جایگزین جدید تصویب شد.

توئیتر!

اعلام برندهای مجاز خودرو و جهت واردات ایرانیان مقیم خارج



«طی مکاتبه دفتر مقررات صادرات و واردات وزارت صمت مدل‌ها و برندهای قابل ثبت سفارش توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور مشمول آیین‌نامه اجرایی بند (ر) تبصره (۱) واحد قانون بودجه سال جاری کل کشور جهت اعمال تاییدیه سیستمی شناسه و خدمات پس از فروش آن‌ها در سامانه مشخص شد. بر این اساس، خودروهای خریداری‌شده از مصادیق رویه بدون انتقال ارز است.

درآمد بارز در ۶ ماه نخست سال به ۸/۷ همت رسید؛

رشد ۱۲۱ درصدی فروش «گروه صنعتی بارز» در شهریورماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت گروه صنعتی بارز در سال‌های اخیر با گسترش ظرفیت تولید و توسعه بازارهای هدف، جایگاه خود را در صنعت لاستیک‌سازی ایران تثبیت کرده است. این شرکت با سرمایه ثبت‌شده یک‌هزار و ۳۹۵ میلیارد تومان در بازار سرمایه حضور دارد و محصولات آن شامل تایر رادیال، تایر بایاس و تیوب است که هم در بازار داخلی و هم به صورت صادراتی عرضه می‌شوند. با توجه به پایان سال مالی شرکت در اسفندماه، گروه صنعتی بارز مطابق روال هر سال، در شهریور علاوه بر گزارش عملکرد ماهانه، عملکرد ۶ ماهه نخست سال را نیز منتشر می‌کند. بر اساس گزارش مالی شهریور ۱۴۰۴ که در سامانه کدال منتشر شده است، فروش این تایر ساز به رقم یک‌هزار و ۶۴۳ میلیارد تومان رسیده است. این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که بالغ بر ۲۴۴ میلیارد تومان بوده، رشد ۱۲۱ درصدی را به ثبت رسانده است. همچنین در دوره ۶ ماهه نخست سال جاری نیز مجموع فروش شرکت به ۸ هزار و ۷۶۶ میلیارد تومان رسیده است. این در حالی است که رقم فروش در مدت مشابه سال گذشته ۵ هزار و ۵۹۳ میلیارد تومان بوده و بر این اساس، گروه صنعتی بارز رشد ۵۷ درصدی فروش را در ۶ ماه نخست سال جاری به ثبت رساند. از سویی، بررسی ترکیب فروش حاکی از آن است که تایر رادیال داخلی



موفق شهریورماه و نیمه سال نخست ۱۴۰۴ نشان می‌دهد گروه صنعتی بارز با تکیه بر توسعه محصولات با ارزش افزوده بالا و گسترش بازارهای صادراتی، در مسیر رشد مستمر و پایدار قرار گرفته است. این روند در صورت تداوم می‌تواند زمینه‌ساز ثبت رکوردهای جدید در درآمد و سودآوری شرکت در نیمه دوم سال باشد. این در حالی است که رشد چشمگیر فروش گروه صنعتی بارز علاوه بر تاثیرات مالی، نشانه‌ای از بهبود جایگاه برند و اعتماد بازار به محصولات این شرکت است. افزایش تقاضا برای تایرهای تولید داخل، به ویژه تایرهای رادیال، بیانگر موفقیت راهبردهای بازاریابی و کیفیت تولید بارز در رقابت با برندهای خارجی است.

و صادراتی همچنان بیشترین سهم را در میان محصولات شرکت دارد و اصلی‌ترین منبع درآمدی بارز به‌شمار می‌رود. رشد قابل توجه در فروش ماهانه و ۶ ماهه، بازتابی از بهبود عملکرد عملیاتی شرکت، مدیریت کارآمد در تولید و فروش و افزایش تقاضا در بازارهای داخلی و خارجی است. این روند صعودی آثار مثبتی بر وضعیت مالی شرکت بر جای خواهد گذاشت که از جمله آن‌ها می‌توان به افزایش حاشیه سود عملیاتی، بهبود جریان نقدینگی و ارتقای توان سرمایه‌گذاری در خطوط تولید جدید اشاره کرد. افزون بر این، رشد پایدار فروش می‌تواند موجب افزایش جذابیت سهام نماد پکرمان در بازار سرمایه و تقویت جایگاه رقابتی آن در صنعت تایر سازی کشور شود. عملکرد

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «سایپا آذین»



شرکت «سایپا آذین» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک‌هزار و ۶۸ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

چالش تامین ارز برای واردات خودرو

«سعید موتمنی، کارشناس بازار خودرو گفت: «وقتی کشور با محدودیت‌های ارزی و کاهش درآمدهای کلان اقتصادی مواجه شود، طبیعی است که اولویت‌ها به سمت کالاهای اساسی می‌رود. بنابراین، خودرو به‌طور طبیعی در اولویت اول نخواهد بود که مشکلات ارزی برای واردات دور از ذهن نیست و این مساله به عنوان یک چالش مطرح است.»

چرا؟

وضعیت بازار خودروهای وارداتی تا پایان سال

«این کارشناس بازار خودرو با اشاره به اوضاع بازار وارداتی‌ها در نیمه دوم سال یادآور شد: «اکنون که در ابتدای هفتمین ماه سال هستیم، گزارش‌ها نشان می‌دهد سهمیه‌های اندکی در حال تخصیص به شرکت‌های وارداتی است. بنابراین اگر اتفاق خاصی رخ ندهد، اثر این تخصیص‌ها در بهترین حالت در سهمیه پایانی سال ظاهر خواهد شد.»

برای چه؟

کوچک شدن اندازه بازار خودرو

«به گفته موتمنی، نوسان نرخ ارز و تضعیف ریال نیز باعث می‌شود قدرت خرید اقشار متوسط بازار به تدریج کاهش یابد و دسترسی آن‌ها به خودروهای مناسب‌تر محدود شود. این مساله به‌طور طبیعی باعث کوچک‌تر شدن اندازه بازار، چه در بخش خودروهای تولید داخل و چه خودروهای وارداتی خواهد شد.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

اراده‌ای برای حل بحران صنعت خودرو وجود ندارد
«حاضر جواب: اراده هست؛ فقط گیربکش خلاص است. هر بار هم که مسئولان قول می‌دهند «این بار دیگر حلش می‌کنیم»، مثل وقتی است که راننده پراید قول می‌دهد با دنده سه از فروش آن‌ها در سامانه مشخص شد. بر این اساس، خودروهای خریداری‌شده از مصادیق رویه بدون انتقال ارز است.

وقتی بازار انحصاری باشد، چرا باید خودروساز به فکر رقابت و کیفیت باشد؟

«حاضر جواب: چون رقابت را با قرعه‌کشی اشتباه گرفته‌اند. در دنیای خودروسازی ایران، رقابت یعنی ببینی این بار نوبت کدام مشتری است که فرمانش را صاف تحویل بگیرد!

سیاست‌گذاری متناقض در صنعت خودرو

«حاضر جواب: در ایران، سیاست‌گذاری خودرو مثل تنظیم آینه بغل است؛ هر کس پشت فرمان می‌نشیند، دوباره تنظیمش می‌کند! آخر سر هم آینه می‌شکند و همه می‌گویند «مشکل از جاده است!»

زیان انباشته و بدهی خودروسازان

«حاضر جواب: خودروساز ما آن قدر بدهکار است که اگر حساب‌هایش را مثل صندوق عقب باز کنید، از آن صدامی آید، فقط آه می‌کشد.

صف‌های قرعه‌کشی خودرو

«حاضر جواب: سه میلیون و هشتصد هزار نفر برای ۷۳ هزار خودرو ثبت‌نام کردند؛ یعنی شانس برنده شدن حدود ۲ درصد! در این شرایط، برنده واقعی کسی است که بعد از اعلام نتایج هنوز اعصاب داشته باشد.

احیای میزهای ساخت داخل

«حاضر جواب: میز ساخت داخل را دوباره راه می‌اندازند تا وابستگی به خارج را کم کنند. فقط امیدواریم این بار میز را محکم‌تر ببندند، چون دفعه قبل وسط کار یکی از پایه‌هایش شکست و پروژه روی زمین ریخت!

حمایت از تولید داخلی

«حاضر جواب: حمایت از تولید داخلی شبیه همان لحظه‌ای است که شما می‌خواهید خودرو را هل دهید، ولی دنده در گیر است. همه دارند هل می‌دهند، ولی ماشین نه روشن می‌شود، نه جلو می‌رود، فقط دودش درمی‌آید!

استقبال میلیونی از فروش جدید ایران خودرو

«حاضر جواب: استقبال میلیونی؟ بله، ملت همیشه در صحنه حاضرند؛ مخصوصاً وقتی پای خودرو در میان باشد. بعضی‌ها دیگر اسم بچه‌شان را گذاشته‌اند «قرعه» به امید این که بالاخره شانس با آن‌ها یار شود!

شکاف قیمت کارخانه و بازار ادامه دارد؟

«حاضر جواب: این شکاف آن قدر عمیق شده که اگر کسی داخلش بیفتد، باید با جرقه‌ی دنا پلش نجاتش دهند. کارخانه می‌گوید «ما ارزان می‌فروشیم»، بازار می‌گوید «ما گران می‌خریم» و مصرف‌کننده وسط این دو مثل لاستیکی است که از دو طرف کشیده می‌شود.



برگزید. این شرکت یک دستگاه 21C را در سفر جاده‌ای ۱۶۰۰ کیلومتری در کالیفرنیا به پنج پیست برتر برد تا در پنج روز متوالی رکوردهای آن‌ها را بشکند. نخستین مقصد، پیست لاگونا سکا بود. زینگر 21C پیش‌تر رکورد خودروه‌ای تولیدی این پیست را با زمان ۱:۲۴.۷۵ از کونینگزک یسکو اتک گرفته بود. در تلاش جدید، این زمان به ۱:۲۴.۳۹ بهبود یافت. سپس 21C در پیست تاندرهیل رکورد جدیدی با زمان ۱:۴۸.۳ ثبت کرد که ۳.۳۹ ثانیه سریع‌تر از رکورد قبلی بود. در پیست سونوما نیز با زمان ۱:۳۵.۰۵ رکوردی ۰.۷ ثانیه بهتر ثبت کرد. زینگر در ادامه در پیست ویلو اسپرینگ با زمان ۱:۱۹.۷۳، پورشه GT2 RS 911 را با ۱.۳۵ ثانیه اختلاف شکست داد.

زینگر 21C طی پنج روز رکورد پنج پیست مختلف در آمریکا مثل لاگونا سکا را شکست و خودروهایی مثل کونینگزک یسکو و پورشه GT2 RS 911 را مغلوب کرد. این هاپرکار به قوای محرکه هیبریدی ۱۳۵۰ اسببخاری مجهز است که شامل یک پیشران ۲.۸ لیتری V8 توئین توربو، دو موتور الکتریکی ۱۵۰ اسببخاری در جلو و یک موتور الکتریکی ۱۵۰ اسببخاری در عقب می‌شود. بخش عمده قدرت (۱۰۵۰ اسببخار) به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود و وزن خودرو کمتر از ۱۳۱۵ کیلوگرم است. به گفته زینگر، این خودرو می‌تواند در ۱.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت برسد. زینگر به جای انتقال 21C به یک پیست، ثبت زمان و بازگشت به مقر، رویکرد متفاوتی

«زینگر» به دنبال رکوردشکنی در کل آمریکا است



سقف کهکشانی به «کالینان» آمد



رولزرویس کالینان نخستین بار در سال ۲۰۱۸ معرفی شد. این خودرو در بهار ۲۰۲۴ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. ۲۸۱ دستگاه در نیمه نخست ۲۰۲۵ در اروپا به فروش رسیده است، که نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۷۲ درصد افزایش نشان می‌دهد. شاید این میزان فروش خیلی کم به نظر برسد اما کالینان با همین تیراژ، ۵۵ درصد بازار خودروهای لوکس اروپا را در اختیار دارد. رولزرویس در ادامه سنت همیشگی ساخت نمونه‌های ویژه، یک نمونه تک-ساخت از کالینان را با لقب کازموس (Cosmos) به معنای «کیهان» معرفی کرده است. این مدل ویژه با الهام از اجرام آسمانی و کهکشان و به سفارش نمایندگی رولزرویس در

دوبی شکل گرفته است. رنگ Arabescato صدفی بدنه، رنگ‌های ۲۳ اینچ با طرح ۷ پره و جنس شفاف مجسمه Spirit of Ecstasy، این کالینان را از سایرین متمایز می‌کند. اما مهمترین ویژگی این نمونه را باید در کابین جست‌وجو کرد، چرا که طراحی از کهکشان راه شیری روی پوشش داخلی سقف دیده می‌شود. این طرح متشکل از رنگ‌های آبی، فیروزه‌ای و زرد روی زمینه چرم مشکی، به صورت دستی و با صرف ۱۶۰ دقیقه زمان شکل گرفته است. طرح دوخته شده ستاره‌ها را می‌توان روی پشت‌سری صندلی‌ها و پوشش داخلی درها مشاهده کرد.

اعمال تغییرات روی نسخه پنجم فورد «RTR»



شرکت RTR Vehicles از ۱۵ سال پیش تاکنون به تقویت و تغییر خودروهای پر فروش منس فورد اشتغال دارد، اما جدیدترین محصول این شرکت که براساس نسل هفتم موستانگ شکل گرفته، احتمالاً از سایرین خشن‌تر و عجیب‌تر است. RTR موستانگ Spec 5 به پیشران ۵ لیتری کاپوتی V8 مجهز شده است، که به لطف سوپرشاژر ۳ لیتری Whipple Stage 2، اینترکولر HD Race و اکزوز اسپرت، ۸۷۰ اسببخار قدرت و ۸۹۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این رقم حتی از خروجی نیرومندترین نسخه موستانگ یعنی GTD هم بیشتر است. خریدار می‌تواند گیربکس شش سرعته دستی یا ۱۰ سرعته اتوماتیک را انتخاب کند. از دیگر ویژگی‌های فنی موستانگ Spec 5 می‌توان به سیستم تعلیق با ارتفاع کمتر، کمک‌فنرهای جلو و عقب با قابلیت تنظیم در ۳۰ حالت مختلف و میل تعادل قابل تنظیم در جلو و عقب، اشاره کرد. موستانگ Spec 5 نخستین محصول RTR است که مجموعه‌ای کامل از قطعات کامپوزیتی بدنه شامل گلگیرهای جلو و عقب با هواکش، رکاب‌های جانبی و جزئیات الحاقی به سپر جلورا به همراه دارد. برخی قطعات شامل زیرسیری جلو و عقب یا جزئیات دیگر روی بدنه هم از جنس فیبر کربن ساخته شده است.

نفوذ چشمگیر ارتباطات اینترنتی در صنعت خودرو؛

خودروهای هوشمند در آینده نزدیک متحول می‌شوند



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تکنولوژی V2X یا vehicle to everything مجموعه‌ای از فناوری‌های الکترونیک و ارتباطات اینترنتی است که در آینده نزدیک، خودروهای هوشمند را متحول می‌کند. در دنیای امروز، صنعت خودروسازی با سرعت خیره‌کننده‌ای در حال تحول است. تکنولوژی V2X به عنوان یکی از کلیدی‌ترین نوآوری‌ها، نقش محوری در این تغییرات ایفا می‌کند. در حال حاضر خودروهای برقی پیشرفته، سیستم‌های رانندگی خودکار سطح ۴ و ۳ و اتصال ابری هوشمند، بخشی از استانداردهای عصر مدرن خودروسازی شده‌اند. این تکنولوژی‌ها نه تنها ایمنی را افزایش می‌دهند، بلکه به سمت پایداری محیطی و کارایی بالاتر حرکت می‌کنند.

فناوری برای ارتباط بیشتر

برای مثال، خودروهای متصل به اینترنت اشیاء (IoT) می‌توانند داده‌های واقعی را پردازش کرده و تجربه رانندگی را شخصی‌سازی کنند؛ اما برای دستیابی به این چشم‌انداز، ارتباط بین وسایل نقلیه و محیط اطراف ضروری است. قبل از پرداختن به تکنولوژی V2X، لازم است با انواع ارتباطی که پایه‌های این سیستم را تشکیل می‌دهند، آشنا شویم.

تکنولوژی‌های ارتباطی خودروها عمدتاً بر پایه مفهوم Vehicle-to-Everything (V2X) بنا شده‌اند و شامل زیرمجموعه‌های متنوعی می‌شوند؛ از جمله Vehi-to-V2V (C-V2X) که ارتباط مستقیم بین وسایل نقلیه برای هشدار در مورد ترمز ناگهانی یا تغییر خطوط را برقرار می‌کند، Vehicle-to-Infrastructure (V2I) که تبادل داده با زیرساخت‌های جاده‌ای مانند چراغ‌های راهنمایی یا تابلوهای ترافیکی را امکان‌پذیر می‌کند، Vehicle-to-Pedestrian (V2P) که به کمک آن ارتباط با عابران پیاده برقرار می‌شود، توجه هر چه بیشتر به دوچرخه‌سواران یا کاربران آسیب‌پذیر جاده، Vehi-to-

V2N (C-V2N) که امکان اتصال به شبکه‌های سلولی برای دسترسی به اطلاعات ابری را فراهم می‌کند، Vehicle-to-Device (V2D) که ارتباط با دستگاه‌های شخصی مانند گوشی‌های هوشمند را برقرار می‌سازد، Vehicle-to-Grid (V2G) که تبادل انرژی با شبکه برق برای مدیریت شارژ خودروهای برقی را امکان‌پذیر می‌کند و در نهایت Vehicle-to-Cloud (V2C) که پردازش داده‌ها در فضای ابری برای تحلیل پیشرفته را بر عهده دارد.

تعریفی کوتاه از تکنولوژی V2X

این تکنولوژی‌ها با استفاده از استانداردهایی مانند DSRC (Dedicated Short-Range Communications) یا Cellular (C-V2X) که بر پایه 5G عمل می‌کنند و پایه‌ای برای اکوسیستم هوشمند حمل‌ونقل فراهم می‌آورند. تکنولوژی V2X به‌عنوان چتر کلی بر این ارتباطات، همه آن‌ها را یکپارچه می‌سازد و آینده‌ای بدون تصادف را نوید می‌دهد. تکنولوژی V2X مخفف Vehicle-to-Everything (V2E) یک سیستم ارتباطی بی‌سیم پیشرفته است که وسایل نقلیه را قادر می‌سازد تا با تمام عناصر محیطی اطراف خود از جمله دیگر خودروها، زیرساخت‌های

جاده‌ای، عابران و حتی شبکه‌های ابری ارتباط برقرار کنند. این تکنولوژی بر پایه پروتکل‌های استاندارد مانند IEEE 802.11p یا 3GPP Release 14 و بالاتر بنا شده و از فرکانس‌های اختصاصی ۵.۹ گیگاهرتز یا باند‌های سلولی استفاده می‌کند.

شبکه ارتباطی خودروها

در عمل، تکنولوژی V2X داده‌هایی مانند موقعیت جغرافیایی، سرعت، وضعیت ترمز و شرایط جاده را در فاصله‌ای تا یک کیلومتر با تأخیر کمتر از ۱۰ میلی‌ثانیه تبادل می‌کند. اجزای اصلی این تکنولوژی شامل موارد ذیل هستند: واحدهای ارتباطی (On-Board Unit) که نصب‌شده روی خودروها برای ارسال و دریافت سیگنال‌هاست؛ واحدهای کنار جاده (RSU) که برای ارتباط با زیرساخت‌ها هستند؛ اپلیکیشن‌های ایمنی، مانند BSM (Basic Safety Messages) که هشدارهای فوری صادر می‌کنند؛ تکنولوژی V2X که نه تنها برای ارتقای ایمنی طراحی شده، بلکه در مدیریت ترافیک، کاهش آلودگی و حتی خدمات اضافی مانند عوارض الکترونیکی کاربرد دارد. طبق گزارش‌های وزارت

مزایای استفاده از تکنولوژی V2X

تکنولوژی V2X مزایای چشمگیری ارائه می‌دهد که می‌تواند صنعت حمل‌ونقل را دگرگون کند؛ با افزایش ایمنی جاده‌ها با هشدارهای پیش‌بینی‌کننده، تکنولوژی V2X می‌تواند از وقوع بیش از ۶۰۰ هزار فقره تصادف در محوره‌ای درون شهری و برون شهری جلوگیری کند و جان حدود یک هزار و ۵۰۰ نفر را در سال نجات دهد. برای مثال در شرایط مه‌آلود، خودروها می‌توانند موقعیت یکدیگر را به اشتراک بگذارند. همین‌طور بهینه‌سازی ترافیک و بالا بردن کارایی خودروها، کاهش ازدحام از طریق هماهنگی سیگنال‌های ترافیکی که منجر به صرفه‌جویی سوخت و زمان می‌شود، پایداری محیطی با مدیریت جریان ترافیک و کاهش میزان آلاینده‌ها از جمله مزایای استفاده از تکنولوژی V2X روی خودروهای برقی است.

رفع مشکلات اولیه «مورانو» جدید در سال ۲۰۲۶

را به گیربکس CVT با قابلیت شبیه‌سازی ۹ دنده انتقال می‌دهد. همچون گذشته، نisan مورانو ۲۰۲۶ در سه تیپ SV، SL و SV پلاتینیوم عرضه خواهد شد. در مدل قبلی، تیپ SV به صورت محرک-جلو تولید می‌شد، اما حالا تمام تیپ‌های این خودرو به سامانه چهار چرخ محرک مجهز می‌شوند. تغییر دیگر به تیپ پلاتینیوم ارتباط دارد، چرا که مشتری می‌تواند دستیار خودران ProPilot 2.1 را برای این تیپ سفارش بدهد. به یاری این سامانه، نیازی به کنترل فرمان و پدال توسط راننده نیست چرا که کنترل فرمان، شتابگیری، ترمز گرفتن و سبقت از خودروهای دیگر توسط سامانه انجام خواهد شد. البته بنابر اعلام نisan، این سامانه فعلاً در بزرگراه‌های منتخب فعال می‌شود.

نسل چهارم نisan مورانو در اکتبر ۲۰۲۴ در ایالات متحده رونمایی شد. این خودرو از اوایل ۲۰۲۵ به دست مشتریان رسید. بنابر اعلام نisan، ۱۸ هزار و ۲۲۸ دستگاه مورانو در نیمه اول ۲۰۲۵ در آمریکا به فروش رسیده است. البته احتمال دارد که این رقم، نسل قبلی مورانو را نیز شامل شود. به نظر می‌رسد که نسل جدید مورانو نتوانست انتظارات نisan را برآورده کند، خصوصاً که در تابستان، خبرهایی مبنی بر کاهش برنامه تولید مورانو منتشر شد. در عین حال، نisan تصمیم گرفت یک به‌روزرسانی زود هنگام را بر مورانو اعمال کند. نisan مورانو ۲۰۲۶ از نظر ظاهری با مدل ۲۰۲۵ تفاوتی ندارد. قوای حرکتی نیز همچنان از پیشران ۲ لیتری VC-Turbo 2.0 تأمین می‌شود، که ۲۴۳ اسببخار قدرت و ۳۵۲ نیوتون متر گشتاور



خبر

News

آغاز برقی‌سازی در محصولات سابق «سانگ یانگ»

سازندگان خودروهای پیکاپ همچنان در برابر نصب موتور برقی در این مدل‌ها، مقاومت می‌کنند. مشتریان آمریکایی به چند پیکاپ برقی دسترسی دارند در حالی که گزینه‌های بازار بریتانیا به مکسوس T90 با عملکرد نه‌چندان جالب و ایسوزو دی-مکس EV با قیمت بسیار گران، محدود می‌شود. اما شرکت KGM که قبلاً به نام سانگ یانگ فعالیت می‌کرد، قصد دارد در اواخر سال ۲۰۲۵، نسخه برقی پیکاپ موسو را عرضه کند. در این مطلب قصد داریم تجربه خبرنگار نشریه بریتانیایی اتو اکسپرس از دیدار با این خودرو را با شما در میان بگذاریم. روی کاپوت کی‌جی‌ام موسو EV از لوگو خبری نیست. اگر نشان KGM روی در



صندوق نبود، به راحتی می‌شد این خودرو را با محصولات برندهای چینی تازه وارد به اروپا، اشتباه گرفت. البته ایراد خاصی هم به طراحی بدنه موسو EV وارد نیست. فضای کابین کی‌جی‌ام موسو EV با روکش چرم نایا، تنظیم برقی صندلی‌ها به همراه گرمکن و سردکن، دو نمایشگر دیجیتال و ترمیم مسی رنگ رویه‌رو هشتیم که در میان رقبای قابل قبول به نظر می‌رسد. البته وجود پلاستیک خشک در برخی قسمت‌ها را هم نمی‌توان نادیده گرفت. از دیگر امکانات رفاهی این پیکاپ کرای می‌توان به چراغ‌های LED، رنگ‌های ۱۷ اینچ، گرمکن فرمان و صندلی‌های عقب، تهویه دمنطقه‌ای، قابلیت انتقال شارژ به لوازم الکتریکی (V2L) و مجموعه‌ای از سامانه‌های دستیار رانندگی، اشاره کرد. در این جا، خبرنگار اتو اکسپرس به صدای بلند هشدار برخی حسگرها همچون محدودیت سرعت اشاره کرده است، که البته خوشبختانه می‌توان از طریق نمایشگر لمس، آن‌ها را خاموش کرد. کی‌جی‌ام موسو EV به دو موتور برقی مجهز شده است، که در مجموع، ۲۰۴ اسببخار قدرت و ۳۳۹ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو نیز ۸ ثانیه و ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است.



مرسدس C کلاسی بر اساس «190E ایوو»



کیت بدنه‌ای الهام گرفته از مرسدس 190E اوو ۱۱ افسانه‌ای است. هر چند پیشترانه ۲ لیتری ۴ سیلندر برای یک سوپر سدان نامیدکننده بود، اما C63S اوو ۱۱ ظاهر جذابی داشت. با این وجود، ووک ظاهر خودرو را نیز متحول کرده و کیت بدنه‌ای طراحی کرده که احتمالاً مدیران AMG را شگفت زده خواهد کرد. در نمای جلو، اسپلیتر بزرگ با میله‌های تقویت‌کننده به سپر متصل شده است. تاثير 190E اوو ۱۱ در نمای جانبی آشکار است. گلگیرهای سفارشی در جلو و عقب، عرض خودرو را به‌طور چشمگیری افزایش داده و نمای متمایز به آن بخشیده‌اند. رینگ‌های مشکی ۶ پره همراه با رکاب‌های جدید، ظاهر تهاجمی را تقویت می‌کنند.

یک شرکت تیونینگ آلمانی مرسدس C63 AMG را به پیشترانه V8 توئین توربو مجهز کرده و کیت بدنه‌ای با الهام از 190E Evo II برای آن طراحی کرده است. نسل کنونی مرسدس C63 AMG به‌دلیل استفاده از پیشترانه ۲ لیتری ۴ سیلندر هیبریدی، به یک شکست بزرگ تبدیل شد؛ اما چگونه می‌توان دوباره توجهات را به این سدان اسپرت آلمانی جلب کرد؟ بدین منظور، شرکت تیونینگ آلمانی ووک مانوفاکتور دسته‌به‌کار شده و C63S را به پیشترانه V8 توئین توربو مجهز کرده است. این خودرو نخستین بار اوایل امسال با پیشترانه V8 معرفی شد؛ اما این تنها آغاز کار بود و حالا این شرکت از مدل ووک اوولوشن X رونمایی کرده که همان C63S با موتور V8 به همراه

رونمایی از محصول جدید «آمیکو» در تبریز؛

تولد کامیونی که معادلات بازار را تغییر می‌دهد

با محوریت معرفی محصولی نو، نشان‌دهنده استراتژی این شرکت برای افزایش سهم بازار و تمرکز بر نیازهای واقعی مشتریان است. آمیکو در سال‌های اخیر با توسعه خطوط تولید و نوسازی زیرساخت‌های صنعتی خود، گام‌هایی جدی در جهت بومی‌سازی قطعات، بهبود کیفیت مونتاژ و ارتقای خدمات پس از فروش برداشته است. رویکرد این شرکت بر پایه درک دقیق از نیاز بازار و تحلیل روندهای جهانی صنعت خودروهای تجاری شکل گرفته؛ به‌همین دلیل، محصولات جدید آن با استقبال خوبی از سوی رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل روبه‌رو می‌شوند.

به‌منظر مرسد آمیکو با انتخاب نمایشگاه تبریز برای معرفی این کامیون جدید، در پی آن است که پیامی روشن از اعتماد به توان داخلی و نگاه رو به آینده خود به بازار مخابره کند. بدون تردید، حضور این شرکت و محصول تازه‌اش در نمایشگاه امسال، یکی از جذاب‌ترین بخش‌های رویداد تبریز در حوزه کار و تجاری خواهد بود و می‌تواند توجه فعالان صنعت و مشتریان را به خود جلب کند



در آستانه برگزاری نوزدهمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو و تبریز، نگاه بسیاری از فعالان حوزه خودروهای کار و تجاری به غرفه گروه صنعتی آمیکو دوخته شده است. این شرکت که در سال‌های اخیر با عرضه محصولات متنوع در کلاس‌های مختلف کامیون، کامیونت و پیکاپ حضوری پررنگ در بازار داشته، بنابر اطلاعات رسیده امسال نیز قصد دارد در روز نخست این رویداد از یک کامیون کاملاً جدید رونمایی کند؛ محصولی که می‌تواند نقطه عطفی در مسیر توسعه ناوگان حمل‌ونقل داخلی و حتی در رقابت میان خودروسازان تجاری کشور باشد. بر اساس بررسی‌های صورت‌گرفته از محصول جدید آمیکو، این کامیون می‌تواند رقیبی جدی برای محصولات موجود در کلاس خود محسوب شود. نمایشگاه تبریز که از ۱۶ تا ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴ برگزار می‌شود، یکی از مهم‌ترین رویدادهای صنعتی شمال‌غرب کشور به‌شمار می‌رود و همواره میزبان برندهای بزرگ و فعالان تأثیرگذار این صنعت است. حضور آمیکو در این نمایشگاه

خودروسازان سنگین، تمام طرح‌های فروش خود را متوقف کردند

اثرات مکانیسم ماشه روی خودروهای تجاری



خودروهای سنگین فرسوده یکی از دغدغه‌های جدی صنعت حمل‌ونقل ایران است که به‌دلیل مشکلات متعدد اقتصادی، کمبود الزام قانونی به نوسازی و ضعف سیاست‌های حمایتی، با کاهش تقاضا و فروش کند مواجه شده‌اند. این وضعیت، پیامدهای تلخی در حوزه ایمنی جاده‌ای و سلامت مردم به دنبال دارد.

رکود و کاهش فروش خودروهای سنگین در شرایط کنونی بازار ایران، ناشی از عوامل متعددی است. اقتصاد کلان کشور با محدودیت‌هایی نظیر کاهش فعالیت‌های عمرانی و تجاری روبه‌رو است و این موضوع به‌صورت مستقیم تقاضا برای خودروهای تجاری سنگین را کاهش داده است. از سوی دیگر، قیمت بالای این خودروها و مشکلات در تأمین قطعات، انگیزه‌ای برای نوسازی ناوگان توسط شرکت‌های حمل‌ونقل باقی نگذاشته است. نبود الزام قانونی برای تعویض و نوسازی اتوبوس‌ها و کامیون‌های فرسوده، این مشکل را تشدید می‌کند. براساس گزارش‌ها، بیش از نیمی از ناوگان اتوبوس‌های برون‌شهری و درون‌شهری کشور فرسوده هستند که ریسک تصادفات جاده‌ای و حوادث مرگبار را به طرز نگران‌کننده‌ای افزایش داده است. حوادث اخیر واژگونی اتوبوس‌ها در جاده‌های کشور نمونه‌های تلخی از همین مشکل است که جان شهروندان بی‌دفاع را تهدید کرده است.

علاوه بر مسائل ایمنی، خودروهای سنگین فرسوده نقش پررنگی در آلودگی هوا دارند. به‌عنوان نمونه، کامیون‌های فرسوده بیشترین سهم انتشار ذرات معلق در شهرهایی مانند تهران را دارند و مصرف بالای سوخت آن‌ها نیز فشار اقتصادی قابل توجهی بر دولت وارد می‌آورد. ناوگان حمل‌ونقل سنگین به‌عنوان ستون فقرات اقتصاد، سهم بزرگی در حمل‌ونقل جاده‌ای دارد؛ اما عمر بالای برخی خودروها تا سه یا چهار دهه نیز می‌رسد که نشان‌دهنده نیاز فوری به نوسازی است. در مقابل، ظرفیت تولید خودروهای سنگین جدید و نوسازی ناوگان کمرنگ و محدود است. تولید اتوبوس در کشور در سال‌های اخیر ناچیز و کامیون‌های تولیدشده عمدتاً در انبارها باقی مانده‌اند. این پارادوکس به کاهش جذابیت برای سرمایه‌گذاری در تولید و فروش منجر شده است.

راهکارهای پیشنهادی برای برون‌رفت از این وضعیت شامل اصلاح نظام قیمت‌گذاری، حمایت‌های قانونی برای نوسازی ناوگان، ارائه تسهیلات مالی جهت خرید خودروهای نو و بهبود کیفیت محصول است. همچنین توسعه خدمات پس از فروش و تنوع در طرح‌های فروش می‌تواند موجب جذب تقاضای بیشتر شود. نتیجه این که، وضعیت فعلی خودروهای سنگین فرسوده، چالش بزرگ اقتصادی و ایمنی در بازار ایران است که نیازمند سیاست‌گذاری‌های دقیق، همکاری دستگاه‌های مختلف و اصلاحات ساختاری اساسی برای حفظ جان مردم و بهبود صنعت حمل‌ونقل کشور است.

از طرفی باید گفت صنعت خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین در ایران در سال ۲۰۲۵ با تحولات قابل توجهی همراه بوده است. روند تولید و فروش این دسته از خودروها ضمن داشتن چالش‌های ساختاری، نشانه‌هایی از تغییرات مهم را نیز در خود جای داده است. از دید آمارهای رسمی، در بازه ۱۱ ماه نخست سال ۱۴۰۴ (۲۰۲۵)، تولید

کامیون‌ها، کامیونت‌ها و اتوبوس‌ها نسبت به سال‌های گذشته با افت معناداری مواجه بوده است. بر اساس گزارش‌ها، تولید کامیونت، کامیون و کشنده‌ها به‌ترتیب کاهش ۴۵، ۳۶ درصدی داشته‌اند و در بخش ون و اتوبوس نیز کاهش چشمگیری مشاهده می‌شود. این روند نزولی ناشی از مشکلات اقتصادی، تحریم‌ها و کاهش قدرت خرید مشتریان تجاری است که بر میزان تقاضا برای این خودروها اثر گذاشته است.

با وجود افت کلی تولید، شرکت خودروسازی سایپادیزل توانسته است در تولید کامیونت، کامیون و کشنده‌ها تا پایان مرداد ۱۴۰۴ در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، به رشد چشمگیر ۶۶۸ درصدی دست پیدا کند. این موفقیت نشان‌دهنده توان باقی‌مانده تولیدکنندگان داخلی با وجود شرایط سخت بازار است. همچنین بازگشت به تولید کامیون ۵،۵ تنی ایسوزو در کارخانه شیراز نمونه‌ای از تلاش‌ها برای افزایش تولید خودروهای سنگین است. از طرف دیگر، واردات خودروهای سنگین پیش‌پیش‌رفته مانند کامیون مرسدس‌بنز اکترس ۲۰۲۵ و ولوو آیرو ۲۰۲۵ مورد استقبال بوده؛ اما به دلیل قیمت‌های بالا، مراحل ترخیص طولانی و هزینه‌های زیاد، ورود گسترده آن‌ها به بازار ایران هنوز محدود مانده است. در بخش مینی‌بوس و اتوبوس نیز واردات مدل‌های لاکچری مانند اتوبوس مرسدس‌بنز تور بیسمو ۲۰۲۵ با موتور ۵۰۰ اسب‌بخار وجود دارد که نشان می‌دهد تقاضا برای خودروهای پیش‌رفته در بخش مسافری وجود دارد؛ اما بیشتر بازار تحت تأثیر رقابت خودروهای داخلی و فشارهای مالی است.

به‌طور کلی، صنعت خودروهای تجاری ایران در سال ۲۰۲۵ بین کاهش تولید و فروش به‌علت مشکلات اقتصادی و تلاش شرکت‌های داخلی برای افزایش تیراژ و حفظ بازار در نوسان است. برای بهبود این وضعیت، اصلاح سیاست‌های حمایتی، ارتقای فناوری داخلی و فراهم کردن تسهیلات مالی برای خریداران اهمیت دارد تا روند تولید و فروش به‌سمت رشد پایدار حرکت کند. این تحلیل برآمده از آمارهای رسمی و گزارش‌های بازار خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین ایران در سال ۲۰۲۵ است که چالش‌ها و فرصت‌های پیش روی این صنعت کلیدی را نشان می‌دهد.

خودروسازان کار تجاری یکی از نخستین شرکت‌هایی هستند که تحت تأثیر عواقب مکانیسم ماشه قرار گرفتند و تلاش برای کاهش عواقب و هزینه‌های تحمیلی ناشی از تحریم‌های مکانیسم را کلید زدند. بررسی‌های حوزه خودروهای کار و تجاری نشان می‌دهد شرکت‌های خودروسازی سنگین در نخستین گام، تمام طرح‌های فروش جاری خود را متوقف کرده و فعالیت‌های تمرکز را بر تحویل تعهدات پیشین قرار دادند.

خودروسازان کار تجاری هم‌زمان با توقف طرح‌های فروش، دست به اقداماتی برای کاهش هزینه‌های جاری و افزایش بهره‌وری در بخش‌های مختلف خود زدند. این اقدامات شامل کاهش مصرف سوخت، بهینه‌سازی فرآیندهای تولید و کاهش هزینه‌های تعمیرات و نگهداری است. همچنین برخی شرکت‌ها با کاهش قیمت‌های برخی از تجهیزات و قطعات، سعی در جذب مشتریان با بودجه محدودتر کردند. با این حال، این اقدامات به‌تنهایی نمی‌تواند چالش‌های اساسی صنعت را حل کند و نیازمند سیاست‌های کلان‌تر است.

تأثیرات مکانیسم ماشه بر صنعت خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین ایران، چالشی جدی و پیچیده است که نیازمند توجه فوری و اقدامات اساسی است. با وجود تلاش‌های خودروسازان برای کاهش هزینه‌ها و بهینه‌سازی فرآیندها، توقف تولید و فروش خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین به‌طور قابل توجهی ادامه دارد. این وضعیت نه تنها به نفع مشتریان نیست، بلکه به نفع صنعت نیز نیست. برای جلوگیری از فزاینده شدن مشکلات، نیازمند اتخاذ رویکردهای نو و سیاست‌های حمایتی از سوی دولت و نهادهای مرتبط هستیم.

تأثیرات مکانیسم ماشه بر صنعت خودروهای تجاری سنگین و نیمه‌سنگین ایران، چالشی جدی و پیچیده است که نیازمند توجه فوری و اقدامات اساسی است. با وجود تلاش‌های خودروسازان برای کاهش هزینه‌ها و بهینه‌سازی فرآیندها، توقف تولید و فروش خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین به‌طور قابل توجهی ادامه دارد. این وضعیت نه تنها به نفع مشتریان نیست، بلکه به نفع صنعت نیز نیست. برای جلوگیری از فزاینده شدن مشکلات، نیازمند اتخاذ رویکردهای نو و سیاست‌های حمایتی از سوی دولت و نهادهای مرتبط هستیم.

«پرشیا خودرو» از شرایط فروش محدود SUV لوکس و تمام‌برقی «BMW iX3» خبر داد



«پرشیا خودرو» (گروه پرشیا موبیلیتی)، شرایط فروش ویژه و محدود خودرو تمام‌برقی و لوکس BMW iX3 را آغاز کرده است. این طرح فروش در تعداد محدود و از طریق تمامی نمایندگی‌های گروه پرشیا موبیلیتی در سراسر کشور انجام می‌شود. خودرو BMW iX3 به‌عنوان یکی از شاسی‌بلندهای الکتریکی پیشرفته این برند، ترکیبی از عملکرد، فناوری و طراحی مدرن را ارائه می‌دهد. این SUV که در حال حاضر لوکس‌ترین خودروهای تمام‌برقی موجود در بازار ایران به‌شمار می‌رود، با بهره‌گیری از پیشرفته‌ترین سیستم‌های eDrive، توان تولید ۲۸۶ اسب‌بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد و شتاب صفر تا صد آن تنها ۶،۸ ثانیه است. باتری ۸۰۰ کیلووات-ساعتی iX3 توان پیمایش تا ۵۴۰ کیلومتر را بسته به نوع رانندگی فراهم می‌کند. همچنین قابلیت شارژ سریع (DC) از ۲۰ تا ۸۰ درصد در حدود ۴۰ تا ۵۵ دقیقه و شارژ خانگی (AC) در حدود ۹ تا ۱۱ ساعت را دارد.

از جمله امکانات رفاهی و ایمنی این مدل می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- سیستم‌های کنترل پایداری و کنترل فشار باد تا پرها
- سیستم‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای
- چراغ‌های جلو و عقب LED

مانیتور لمسی مرکزی ۱۲،۳ اینچی و نمایشگر دیجیتال پشت فرمان ۱۰،۳ اینچی، هدآپ دیسپلی صندلی‌های چرمی با حافظه، کروژ کنترل، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک و دوربین عقب. BMW iX3 با طراحی خاص، کیفیت ساخت بالای بامو و فناوری‌های نوین در سیستم محرکه و ایمنی، تجربه‌ای کاملاً جدید را رانندگی الکتریکی را به مشتریان ایرانی ارائه خواهد داد. علاقه‌مندان می‌توانند برای کسب اطلاعات بیشتر، با نمایندگی‌های گروه پرشیا موبیلیتی در سراسر کشور تماس حاصل کنند.

همچنین برای بازدید حضوری از خودرو BMW iX3، می‌توانید به نمایندگی مرکزی پرشیا خودرو مراجعه کنید تا کارشناسان مجموعه، اطلاعات کامل‌تری در خصوص مشخصات این خودرو در اختیار شما قرار دهند.

ثبات عجیب در خودروهای داخلی

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افزایش قیمت ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، اکستریم‌تی (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستی۵ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد تومان، کی‌ام‌سی T8 (۲۰۲۴) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان و هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا سلتوس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد تومان، هونگچی H5 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.



فنی دیگر خبری از موتور ۱۲ سیلندر W شکل نیست؛ بلکه یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل به حجم ۴ لیتر مزین به تکنولوژی توپین-توربو و کوپل شدن با یک موتور الکتریکی می‌تواند حداکثر ۱۷۸۲ اسببخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک دو کلاچه منحصربه‌فرد پورشه یعنی PDK نیز برای انتقال قدرت به چهار چرخ در نظر گرفته شده است. بر این اساس تنها ۲.۲ ثانیه زمان نیاز است که بنتلی کانتیننتال جی‌تی‌از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند.

بنتلی کانتیننتال جی‌تی‌از جمله سوپراسپرت‌های جذاب است که همواره در فهرست سریع‌ترین‌های جهان نیز حضور داشته است. نسل چهارم این خودرو که ۲۵ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد، بر پایه و اساس خطوط تیز و شکسته روی بدنه شکل گرفته که استایل بسیار زیبا و البته تنومندی به آن می‌بخشد. در حقیقت استفاده از خطوط شکسته روی بدنه، احجام ماهیچه‌ای را به‌وجود آورده که با چراغ‌های بیضی با LED کشیده در جلو و چراغ‌های بیضی-شکل باریک در عقب استایل جذاب و زیبایی به کانتیننتال جی‌تی‌می‌بخشد. از نظر مشخصات

بنتلی «کانتیننتال جی‌تی»؛



زیبا و سریع



ترکیب شتاب فوق‌العاده در کنار پنج ستاره ایمنی اروپا

اسمارت با شتاب ۳ ثانیه، توسط «نگین تندیس الماس» به بازار عرضه می‌شود

فضای داخلی و آپشن‌ها

در بخش رفاهی و آپشن‌ها، اسمارت ۳ تجربه‌ای مدرن و لوکس را برای سرنشینان فراهم می‌سازد. سقف پانورامیک بزرگ با شیشه ضد UV، صندلی‌های چرمی اسپرت با پشت‌سری یکپارچه و امکان گرم‌کن و سرد‌کن در نسخه‌های بالاتر، همراه با تنظیم برقی چندحالت‌ه و حافظه برای صندلی راننده، راحتی بالایی ایجاد می‌کنند. تهویه مطبوع دو منطقه‌ای با فیلتر تصفیه هوا، شارژر بی‌سیم موبایل، ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای، در صندوق برقی با سنسور حرکتی پا و نمایشگر مرکزی ۱۲.۸ اینچی با رابط کاربری ساده از دیگر امکانات هستند. سیستم صوتی Beats با ۱۳ بلندگو در نسخه‌های پریمیوم، دستیار صوتی هوشمند، پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto، ناوبری آنلاین، دوربین عقب و ۳۶۰ درجه با قابلیت Bird View، نورپردازی محیطی با انتخاب رنگ، نوربالای خودکار، انتخاب حالت رانندگی، فضای ذخیره‌سازی جلو و عقب، به‌روزرسانی نرم‌افزارها از راه دور و اپلیکیشن موبایل برای کنترل از راه دور نیز این خودرو را به یکی از کامل‌ترین کراس‌اورهای برقی بازار تبدیل کرده‌اند. همچنین اسمارت ۳ در بخش ایمنی مجموعه‌ای کامل از فناوری‌های پیشرفته را در اختیار راننده قرار می‌دهد. این خودرو به سیستم ترمز اضطراری خودکار، هشدار بر خورد از جلو، هشدار خروج از خط و کمک به حفظ مسیر مجهز است و همچنین پایش نقاط کور، شناسایی علائم ترافیکی و هشدار ترافیک پشت‌سر هنگام دنده عقب را ارائه می‌دهد. علاوه بر این، هشدار توجه راننده، کروژ کنترل تطبیقی با قابلیت توقف و حرکت در ترافیک، دوربین ۳۶۰ درجه با کیفیت بالا و سنسورهای پارک جلو و عقب نیز در دسترس هستند. ۶ کیسه هوا در جلو، جانبی و پرده‌ای، شاسی مقاوم با جذب ضربه چندلایه، کمربندهای ایمنی پیش‌کشنده سه‌نقطه‌ای برای تمامی سرنشینان، سیستم ISOFIX برای صندلی کودک و ترمزهای دیسکی در هر چهار چرخ همراه با ABS و EBD نیز ایمنی سرنشینان را تضمین می‌کنند.

طراحی خارجی

برای بررسی زبان طراحی اسمارت بهترین نمونه برای مقایسه را می‌توان CLA جدید دانست که با برندی غیر بنز و به‌صورت برقی ارائه می‌شود. در ست همچون CLA در نسل جدید شاهد استفاده از جلوپنجره یکپارچه و ممتد در هدالایت‌ها هستیم که در نمای پشت هم تکرار شده است. منتها در اسمارت هشتگ ۳ به‌جای حضور سه‌رهای لوگو مرسدس بنز از خطوط نرمی استفاده شده که شامل پیکان داخل لوگو اسمارت است. این شباهت البته در نمای پشتی بیشتر به چشم می‌آید. در عین حال به‌صورت طبیعی در نمای جلوانین خودرو جلوپنجره دیگری به‌عنوان نماد مرسدس بنز مورد استفاده قرار نگرفته و صرفاً در حد نیاز محصولی برقی به آن پرداخته شده؛ کما این که در محصولات سابق اسمارت نیز شاهد جلوپنجره‌های بزرگی به‌سبک بنز نبودیم. در نمای کناری خطوط سیال ولی حجم‌دار بیشتر وظیفه شبیه کردن این مدل به بنز را به‌دوش کشیده است؛ اما در این‌جا هم درست مثل CLA سقف شیب‌داری را شاهدیم که ظاهری اسپرت‌تر به نمای جانبی بخشیده است. البته استفاده از قطعات غیرفلزی برای گلگیرها هم حس بهتری نسبت به کراس‌اور بودن محصول دارد و هم با ذات اقتصادی‌تر برنده اسمارت همخوانی دارد تا در برخوردای جانبی هزینہ زیادی برای تعمیر بدنه به‌گردن مالک نیفتد. البته این به نشانه ظاهر اقتصادی برای این محصول نیست و استفاده از آلمان‌هایی همچون دستگیره در مخفی‌شونده هم به‌لقای حس لوکس بودن کمک کرده و هم در راستای به‌رخ کشیدن توانایی‌های عملکردی خودرویی برقی با شتاب باورنکردنی است. کما این که طراحی خاص رنگ‌ها هم به‌طراحی ایرودینامیک کمک کرده و هم به نزدیک شدن به محصولات لوکس بنز همچون رده‌بالاهای چون اس کلاس نزدیک است. در مجموع با طول ۴۴۰۰ میلی‌متر، ۱۸۴۴ میلی‌متر عرض و ارتفاع ۱/۵ متری شاهد کراس‌اووری کامپکت، اما جادار هستیم که در این سگمنت ضربه‌ای را به نام برند وارد نمی‌کند.

تبدیل توپو تابه بنز

نخستین محصول جیلی‌رامی‌توان هاج‌بک بسیار کوچکی دانست که از پلت‌فرم دایه‌تسو و پیش‌رانه توپو تا الهام گرفت؛ اما ظاهر آن به‌طور واضحی از جلوپنجره خاص مرسدس بنز استفاده می‌کند و هدالایت‌های آن هم شباهت زیادی به E کلاس‌های W201 دارد. حتی در کتاب زندگی‌نامه موسس هم به این موضوع اشاره شده بود که علاقه زیادی داشت که در چین «بنز» بسازد. البته مسیر این رابطه عاشقانه بین لی شوفو و مرسدس بنز چندان هم هموار نبود و یک رقیب هم‌وطن بین آن‌ها قرار گرفت.

در زمانی که خودرو سازان بزرگ مجبور به احداث جوين ونچر در چین شده بودند، گروه دایملر با یک (Baic) را به‌عنوان شریک اصلی خود برای ایجاد یک شرکت مشترک انتخاب کرد که بعدها اعلام شد یکی از دلایل این انتخاب نزدیکی با یک به پایتخت دولت مرکزی و احتمالاً فشارهای سیاسی بوده که این انتخاب انجام شده است؛ اما در هر صورت حاصل این همکاری تبدیل شدن با یک به بزرگ‌ترین هاب عرضه محصولات بنز در خارج از آلمان بود.

کار تاجایی پیش رفت که با یک ۱۰ درصد سهام گروه دایملر را خریداری کرد و همین‌جا بود که لی شوفو دیگر صبر و تحمل را کنار گذاشت و از درآمدهای خود استفاده کرد تا نفوذ بیشتری داشته باشد و سهامی بیشتر از با یک را در قدیمی‌تری خودرو ساز دنیا خریداری کند. در حال حاضر ۲۱.۲ درصد از کل سهام مرسدس بنز در اختیار چینی‌هاست که از این میان ۹.۹۸ درصد به گروه با یک و باقی به خود شخص لی شوفو به‌عنوان بزرگ‌ترین شخص سهام‌دار بنز و سایر زیرمجموعه‌های جیلی تعلق دارد. به‌نحوی که جیلی برای رسیدن به این سهم، مجبور به خرید بخشی از سهام آستون‌مارتین شد و البته نیمی از سهام اسمارت را نیز خریداری کردند. مشخص است که در ازای این سهام‌ها اختیاراتی به‌طرف چینی داده شد که باعث شد، خود مرسدس بنز نیز به‌سمت سودآوری از سهام خود برود.

اعتمادی برای سودآوری

همان‌طور که به آن اشاره شد، در جریان بازتولید اسمارت، مرسدس بنز ترجیح داده که بیشتر به امور داخلی محصولات خودش بپردازد و صرفاً نقش نظارتی بر ۵۰ درصد سهم خود داشته باشد. به این صورت که وقتی مدیریت جیلی خودش به‌دنبال تولید بنز بوده، چه دلیلی وجود دارد که در مسیر رسیدن به آرزوی خود، کم‌کاری کند یا از مسیر خارج شود؟!

همین‌طور بحث اصلی این است که به‌عنوان بزرگ‌ترین شخص سهام‌دار مرسدس بنز، چه فردی این مسیر را مشخص می‌کند، به غیر از خود لی شوفو؟! به‌طور مشخص هم این جریان در محصولات نهایی این اعتماد قابل تشخیص است؛ از طراحی‌های وام‌گرفته از محصولات برقی سری EQ در نمای خارجی گرفته تا کابینی که رنگ و بوی محصولات مرسدس بنز در آن مشهود است و حتی سطح کیفی، ایمنی و آپشن‌های ارائه‌شده، همه و همه بسته‌ای را لایق زیرمجموعه بنز بودن توید می‌دهد.

مهم‌ترین نکته که سرنوشت مثبت این برنادر نشان می‌دهد، کسب ۵ ستاره ایمنی در تست تصادف بنیاد ایمنی اتحادیه اروپا (Euro NCAP) است. البته برای بسیاری از خودروهای خارج‌شده از خطوط چین، منطقی برای اجرای این تست وجود ندارد؛ اما برای اسمارت به‌عنوان برندی اروپایی با مالکیت اروپایی این جریان متفاوت است.



البته این خودرو به غیر از نسخه دو دیفرانسیل، در نسخه پایه به‌صورت دیفرانسیل عقب با پیش‌رانه ۲۷۲ اسب بخاری یا گشتاور ۳۴۳ نیوتون‌متری هم ارائه می‌شود که در این نسخه تا حدی توان پیمایش ارتقا یافته است. در نهایت با توجه به فهرست آپشن‌ها و امکاناتی که از این خودرو مشاهده کردیم، شاهد بسته‌ای هستیم که مورد پسند مشتری اروپایی خواهد بود و در صورت قیمت‌گذاری مناسب نگین تندیس الماس، احتمال موفقیت آن بالاست.

مهم‌ترین بخش از این بررسی شامل اشاره به دو موتور برقی می‌شود که مجموعه توان ۴۲۸ اسب بخار و گشتاور ۵۴۰ نیوتون‌متر را در اختیار خودرویی در سگمنت کامپکت می‌گذارد که باعث شده امکان شتاب‌گیری تارسیدن به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ظرف ۳/۵ تا نهایتاً ۳/۸ ثانیه فراهم شود. البته این خودرو با نهایت سرعت محدود شده راهی بازار شده است؛ اما به‌واسطه باتری ۶۶ کیلووات-ساعتی شاهد توان پیمایشی در بازه ۴۵۰ کیلومتر خواهیم بود.



طراحی منحصر به فرد محصول جدید «ولوو»



آینه‌های فیزیکی به خوبی آبرودینامیک نسل چهارم را به رخ کشیدند. بر این اساس پسوند آبرو به دلیل بهبود آبرودینامیک روی سطح بدنه افاج است. طراحان کمپانی ولوو با افزایش ۲۴ سانتی‌متری طول اتاق فضای راحت‌تری را برای راننده و سرنشینان رقم زده‌اند که به بهبود ضریب درگ نیز کمک چشمگیری می‌کند. چراکه طبق گفته‌های کمپانی ولوو حدود ۲۵ درصد در سری افاج آبرو نیروی آبرودینامیکی بهبود داشته است که نه تنها نیروی آبرودینامیکی را بهبود بخشیده، بلکه میزان مصرف سوخت را نیز کاهش داده است.

«ولوو افاج نسل جدید از نظر طراحی بسیار متفاوت و منحصر به فرد است. به طوری که چراغ‌های عمودی که امضای ولوو بود بسا جلو پنجره دو تکه و با لوگوی ولوو با خط مورب به یک طراحی جدید با جلو پنجره یکپارچه‌ای که شکل دوگانه به خود گرفته و با چراغ‌های عمودی که فرمت V شکل داشته چهره کاملاً مدرنی به افاج بخشید. اما در نسل چهارم یا همان افاج آبرو (FHAero) کمپانی ولوو بیشترین تمرکز را بر بهبود آبرودینامیک و کاهش مصرف سوخت و در نهایت کاهش گازهای آلاینده گذاشته است. بنابراین طراحان کمپانی ولوو با استفاده از آلمان‌هایی مانند نصب دوربین و حفظ

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

آیا کیا PV5 نسل تازه‌ای از خودروهای چندمنظوره برقی را پایه‌گذاری می‌کند؟

کیا در برنامه بلندمدت خود اعلام کرده است که تا پایان دهه جاری، خانواده PBV را گسترش می‌دهد و مدل‌های PV3، PV7 و نسخه‌های سفارشی متنوعی را عرضه خواهد کرد



شرکت‌هایی که ناوگان‌های کاری بزرگ دارند، عاملی تعیین‌کننده در تصمیم خرید باشد.

ارزبایی نقاط قوت

نخستین برتری PV5، قیمت رقابتی آن در برابر رقباست. با وجود فناوری مدرن و تجهیزات کامل، بهای نهایی خودرو بسیار پایین‌تر از مدل‌هایی مانند ID.Buzz یا Mercedes EQV است. دومین نکته مثبت، چندمنظوره بودن ساختار بدنه است. کیا عملاً با طراحی ماژولار خود اجازه می‌دهد این خودرو در قالب نسخه خانوادگی، باربری، یا حتی ون کمپینگ عرضه شود. از سوی دیگر، راندها مصرف انرژی بالا، گارانتی بلندمدت و امکانات نرم‌افزاری پیشرفته مانند به‌روزرسانی OTA و مدیریت ناوگان، ارزش افزوده واقعی برای کاربران به همراه دارد. در نهایت، تجربه رانندگی آرام، سکوت کابین و کیفیت ساخت کلی مطلوب از نقاط قوتی است که در اغلب بررسی‌های اولیه بر آن تأکید شده است.

چالش‌ها و نقاط ضعف

در کنار مزایا، برخی محدودیت‌هایی مطرح است. نسخه‌های پایه با باتری کوچک‌تر، برد حرکتی محدودی دارند که ممکن است برای حمل و نقل‌های طولانی کافی نباشد. همچنین کیفیت برخی قطعات پلاستیکی داخلی در نسخه کارگو با انتقادهایی مواجه شده است. توان باربری نیز نسبت به رقبای بزرگ‌تر مانند Ford e-Transit کمتر است و هنگام بارگذاری سنگین، کاهش محسوس در برد و شتاب مشاهده می‌شود. نبود داده‌های مستقل از آزمون‌های دوام و ایمنی نیز تا زمان ورود رسمی به بازار، عامل تردید برای برخی خریداران خواهد بود.

با این حال، این ضعف‌ها در مقابل هدف کیا که تمرکز بر قابلیت‌های ویژه و هزینه مالکیت پایین است، چندان جدی به نظر نمی‌رسند. به‌ویژه اگر بتواند خدمات پس از فروش و پشتیبانی فنی گسترده‌تری در بازارهای هدف فراهم کند.

موقعیت در بازار و رقابت مستقیم

ورود PV5 به بازار اروپا و بریتانیا در زمانی صورت می‌گیرد که بخش‌های برقی رشد چشمگیری را تجربه می‌کنند. خودروسازانی چون فولکس‌واگن، مرسدس، فورد و پژو هر یک با مدل‌های مختلف در این رقابت حضور دارند. با این حال، کیا از دومی‌ت کلیدی بهره‌مند است: قیمت پایین‌تر و انعطاف‌پذیری طراحی.

در مقایسه با Volkswagen ID. Buzz، مدل کیفی فضای داخلی بزرگ‌تر و طراحی ساده‌تری دارد و در عوض از نظر بردینگ و حس لوکس بودن عقب‌تر است. در برابر فورد e-Transit نیز PV5 برد بیشتری در نسخه‌های سبک‌تر ارائه می‌دهد، اما توان باربری کمتری دارد. بنابراین، جایگاه آن بیشتر در میان خریداران شهری، شرکت‌های خدماتی کوچک و خانواده‌های پرجمعیت است که به دنبال خودرویی پاک، کاربردی و نسبتاً اقتصادی هستند.

چشم‌انداز آینده و تأثیر بر صنعت

کیا در برنامه بلندمدت خود اعلام کرده است که تا پایان دهه جاری، خانواده PBV را گسترش می‌دهد و مدل‌های PV3، PV7 و نسخه‌های سفارشی متنوعی را عرضه خواهد کرد. PV5 نخستین گام در این مسیر است و می‌تواند مسیر را برای توسعه نسل جدیدی از خودروهای برقی چندمنظوره باز کند.

در صورت موفقیت، این مدل می‌تواند الهام‌بخش رقبای بازیگری در طراحی و عملکرد خودروهای تجاری شود. از سوی دیگر، بارش‌های ساخت شارژ سریع در اروپا و آسیا، استفاده از چنین خودروهایی در ناوگان‌های شهری به‌مراتب آسان‌تر خواهد شد.

کیا همچنین قصد دارد از طریق داده‌های جمع‌آوری‌شده از ناوگان‌ها، عملکرد خودرو را به‌صورت نرم‌افزاری بهبود دهد. این رویکرد مبتنی بر داده، می‌تواند PV5 را از یک وسیله نقلیه صرف، به بخشی از اکوسیستم هوشمند حمل و نقل آینده تبدیل کند.

باشد. طراحی بدنه با خطوطی کمبعی و زوایای تیز انجام شده تا بیشترین بهره‌وری فضای درون کابین حاصل شود. در نمای جلو، امضای نورپردازی جدید کیا با چراغ‌های عمودی LED و جلو پنجره بسته‌شده به سبک خودروهای برقی دیده می‌شود. چرخ‌ها با قطر بزرگ و پوشش‌های آبرودینامیک، جلوه‌ای صنعتی و در عین حال مدرن دارند. از نظر ابعاد، PV5 در نسخه استاندارد حدود ۴.۷ متر طول دارد و ارتفاع آن به بیش از ۱.۹ متر می‌رسد. در نسخه سقف‌بلند، ارتفاع به بیش از دو متر افزایش می‌یابد تا فضای بار بیشتر در اختیار کاربر باشد. ارتفاع کف بارگیری در حدود ۴۰۰ میلی‌متر است که ورود و خروج بار را تسهیل می‌کند. به این ترتیب، PV5 نه تنها در ظاهر، بلکه در نسبت‌های بدنه نیز با هدف حداکثر کارایی طراحی شده است.

فضای داخلی و امکانات

درون کابین، زبان طراحی مینیمال اما کاربردی کیا حفظ شده است. نسخه مسافری دارای نمایشگر دیجیتال ۱۲.۵ اینچی برای صفحه‌نمایش پشت فرمان و نمایشگر مرکزی ۱۲ اینچی برای سامانه اطلاعات و سرگرمی است. سیستم عامل خودرو بر پایه Android Automotive توسعه یافته و از به‌روزرسانی‌های بی‌سیم (OTA) پشتیبانی می‌کند.

کیا تمرکز ویژه‌ای بر چندمنظوره بودن فضای داخلی داشته است. صندلی‌های ردیف دوم در نسخه مسافری به راحتی جمع می‌شوند تا فضای تا ۳ هزار و ۶۰۰ لیتر برای بار فراهم شود. در حالت معمول نیز بیش از یک هزار و ۳۰۰ لیتر فضا برای وسایل باقی می‌ماند. در نسخه باری، حجم مفید بار از ۴ تا ۵.۲ مترمکعب متغیر است و امکان قرار دادن دو پالت استاندارد اروپایی را دارد.

در طراحی داشبورد و محفظه‌های ذخیره‌سازی، سادگی و دوام در اولویت قرار گرفته است. متریا داخلی در نسخه کارگو مقاوم به خط و خش و آلودگی است و در نسخه مسافری از مواد نرم‌تر استفاده شده تا راحتی سرنشینان حفظ شود. سیستم تهویه مطبوع دیجیتال، پورت‌های USB-C متعدد، و امکان اتصال لپ‌تاپ یا ابزارهای کاری از طریق خروجی برق ۲۲۰ ولت از دیگر امکانات جالب آن است.

تجربه رانندگی و کیفیت سواری

یکی از نکاتی که در بررسی‌های اولیه به آن اشاره شده، رفتار جاده‌ای آرام و بی‌صدای PV5 است. به لطف استفاده از پلتفرم اختصاصی برقی و باتری نصب‌شده در کف خودرو، مرکز ثقل پایین و توزیع وزن متعادل حاصل شده که در پایداری نقش مهمی دارد. فرمان سبک و دقت‌پذیر، دید وسیع به اطراف و شعاع گردش مناسب، این خودرو را در ترافیک شهری بسیار چابک جلوه می‌دهد.

سواری خودرو در جاده‌های شهری نرم و کنترل شده است، اما در مسیرهای ناهموار یا هنگام بار سنگین، سیستم تعلیق اندکی خشک‌تر عمل می‌کند. در مجموع، تجربه رانندگی نزدیک به یک کراس‌اوور خانوادگی است و نه یک ون سنگین سنتی.

در سرعت‌های بزرگراهی، عایق‌بندی صدا عملکرد خوبی دارد و صدای باد به‌سختی به کابین نفوذ می‌کند. سیستم ترمز باز تولیدی چندمرحله‌ای نیز اجازه می‌دهد راننده با تنظیم شدت باز تولید انرژی، میزان ترمزگیری را متناسب با شرایط تنظیم کند. ترکیب این ویژگی‌ها باعث شده PV5 در میان ون‌های برقی، یکی از راحت‌ترین و مدرن‌ترین تجربه‌های رانندگی را ارائه دهد.

ایمنی و فناوری‌های کمکی

کیا مطابق سیاست‌های همیشگی خود، مجموعه‌ای از فناوری‌های ایمنی فعال را برای PV5 تدارک دیده است. سامانه جلوگیری از برخورد جلو با تشخیص عابر و دوچرخه‌سوار، کروز کنترل هوشمند تطبیقی با توقف و حرکت، کمک‌رانندگی در بزرگراه، هشدار خروج ایمن و هشدار ترافیک عرضی عقب از جمله این امکانات هستند. هنوز تست رسمی Euro NCAP منتشر نشده، اما انتظار می‌رود این مدل با توجه به ساختار جدید بدنه و استفاده از فولاد مقاوم در برابر پیچش، در این زمینه عملکرد مناسبی داشته باشد.

همچنین کیا برای مدل PV5 گارانتی معروف خود یعنی هفت سال یا ۱۰۰ هزار مایل را ارائه می‌کند که در میان خودروهای تجاری، امتیازی قابل توجه به‌شمار می‌رود. این موضوع می‌تواند برای

در سال‌های اخیر، روند

جهانی صنعت خودرو به سوی برقی‌سازی و کاهش آلاینده‌های ناشی از آن پیش می‌رود. این تحول نه تنها حرکت است. این تحول نه تنها در خودروهای سواری، بلکه در وسایل نقلیه تجاری سبک نیز

نمود پیدا کرده است؛ بخشی که همواره نیازمند تعادل میان کارایی، ظرفیت و هزینه‌های عملیاتی بوده است. در این میان، شرکت کیا با معرفی مدل تازه‌ای به نام PV5 گام مهمی در جهت تحقق مفهوم «خودروهای متناسب با هدف» یا همان PBV برداشته است. این مدل که نخستین محصول از نسل جدید وسایل نقلیه چندمنظوره کیا به‌شمار می‌آید، ترکیبی از طراحی هوشمندانه، فناوری پیشرفته و قیمت رقابتی را ارائه می‌کند و می‌تواند چهره تازه‌ای از خودروهای کاری برقی را به نمایش بگذارد.

فلسفه طراحی و جایگاه در سبد محصولات کیا

کیا PV5 بر پایه نسخه‌های ویژه از پلتفرم ماژولار E-GMP-S ساخته شده است؛ همان معماری که بسیاری از محصولات الکتریکی مدرن گروه هیوندای موتور بر آن استوارند. حرف S در این پلتفرم اشاره به «سرویس» و «کاربردهای هدفمند» دارد و نشان می‌دهد که طراحی خودرو از ابتدا با نگاه به نیازهای حرفه‌ای انجام گرفته است.

کیا با این مدل می‌خواهد وارد بخش تازه‌ای از بازار شود؛ بخشی میان خودروهای باری سبک و ون‌های خانوادگی چندمنظوره. PV5 قرار است در چند نسخه متفاوت شامل مسافری، باری و نسخه‌های سفارشی برای استفاده‌های خاص مانند حمل و نقل افراد دارای معلولیت عرضه شود. این تنوع نشان می‌دهد که هدف کیا صرفاً ساخت یک ون برقی نبوده، بلکه ایجاد بستری برای ساختارپذیری گسترده در آینده است.

در بازار بریتانیا، پیش‌فروش PV5 از ماه مه ۲۰۲۵ آغاز شده است. نسخه مسافری با قیمت پایه حدود ۳۲ هزار و ۹۹۵ پوند و نسخه باری با ۲۷ هزار و ۶۴۵ پوند (پیش از مالیات بر ارزش افزوده) در دسترس قرار گرفته است. چنین قیمتی، PV5 را در جایگاهی قرار می‌دهد که بتواند با رقبای نامداری چون Volkswagen ID. Buzz Cargo و Peugeot e-Expert رقابت کند، اما با هزینه‌ای به‌مراتب کمتر و امکاناتی گسترده‌تر.

مشخصات فنی و سامانه حرکتی

کیا برای PV5 چند گزینه مختلف از نظر ظرفیت باتری در نظر گرفته است تا نیازهای متنوع کاربران را پوشش دهد. نسخه‌های پایه از بسته ۵۱.۵ کیلووات‌ساعتی استفاده می‌کنند و نسخه‌های پیشرفته‌تر به باتری ۷۱.۲ کیلووات‌ساعتی مجهز خواهند بود. طبق داده‌های اولیه، برد حرکتی در چرخه WLTP برای نسخه قوی‌تر تا حدود ۴۱۰ کیلومتر برآورده شده است؛ عددی که در دنیای خودروهای تجاری برقی، قابل توجه محسوب می‌شود.

این خودرو از فناوری شارژ سریع DC پشتیبانی می‌کند و شارژ از ۱۰ تا ۸۰ درصد در حدود نیم ساعت انجام می‌شود. همچنین امکان شارژ AC تا توان ۱۱ کیلووات و در آینده ۲۲ کیلووات نیز پیش‌بینی شده است. کیا حتی وعده داده در برخی نسخه‌ها از پمپ حرارتی هوشمند برای بهینه‌سازی عملکرد در هوای سرد استفاده خواهد کرد.

نیروی محرکه از یک موتور الکتریکی نصب‌شده بر محور جلو تأمین می‌شود و گرچه هنوز جزئیات دقیق توان و گشتاور نهایی اعلام نشده، منابع نزدیک به کیا از قدرتی حدود ۲۰۰ اسب‌بخار برای نسخه مسافری سخن گفته‌اند. نکته مهم‌تر، منحنی گشتاور خطی و پاسخ سریع موتور است که باعث می‌شود PV5 در ترافیک شهری یا هنگام حمل بارهای متوسط، شتابی نرم و پیوسته داشته باشد.

طراحی بیرونی و فلسفه زیبایی‌شناسی

ظاهر PV5 به‌گونه‌ای طراحی شده که در عین کاربردی بودن، جلوه‌ای آینده‌نگرانه و مدرن داشته



با عنوان مکسوس استار اچ در نیمه دوم سال گذشته با کمپینی پرسر و صدا راهی بازار کشورمان شد؛ اما ضعیف بودن برنامۀ بازار بایی در کنار ناشناخته بودن برند و همچنین شرکت عرضه‌کننده، شکستی تمام‌عیار را برای این محصول رقم زد.

بازار خودرو ایران دارای تنوع نسبتاً زیادی در بخش پیکاپ‌هاست؛ اما تنها تعداد معدودی از آن‌ها در بازار موفق بوده‌اند؛ از جمله دو محصول کرمان‌موتور، یعنی کی‌ام‌سی تی‌۸ و تی‌۹ و محصول ایران‌خودرو، یعنی فوتون جی‌۷. در عین حال یک پیکاپ جدید



یک پیکاپ شکست خورده دیگر در بازار ایران!

تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

واردات قطعات منفصله سخت‌تر از قبل خواهد شد!

قطعات منفصله خودروهای چینی به‌بازار کشورمان با مشکلات و سختی‌های زیادی روبه‌رو شود و در نتیجه حجم تولید خودروهای مونتاژی به‌طور چشمگیری کاهش یابد.

زدن تحریم‌ها توسط شرکت‌های چینی، از این پس شاهد فشار بر خودروسازان چینی فعال در بازار ایران خواهیم بود. این موضوع سبب خواهد شد در آینده‌نہ‌چندان دور ارسال

با اعلام گزارش‌های وزارت خزانه‌داری آمریکا در مورد نحوه نقل و انتقال مالی و مبادله قطعات منفصله خودروهای چینی با عناصر معدنی کشور و آشکار شدن سازوکارهای دور

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)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۹۰	۴۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۷۳۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
اسکای‌ول 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)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا لئون هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
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 جی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد 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	۵۱۳	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۷	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۰۷	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۵۸	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۱۲	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۱۸	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۶۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۶	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۴	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۱	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۳	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۸	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۳	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۱۶	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۱	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۴۳	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۷۸	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۵۵	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۸۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۱۰۴	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۲۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۴۷	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۷۵	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۸۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۶۷	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۹	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۶۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۷۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۹۴	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۳۳	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۵۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۹۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۱۸	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۰۲	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۶۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۶۲	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۶۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۷	۰	

«ماموران پس از کسب اطلاعات لازم، طی هماهنگی با مرجع قضائی و اخذ مجوزهای قانونی از انبار مذکور بازرسی و در نتیجه این عملیات ۸ هزار و ۱۳۲ لیتر روغن موتور خودرو خارجی که بدون شناسه کالا و کد رهگیری و به صورت قاچاق تهیه شده بود را کشف کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان با بیان این که کارشناسان ارزش محموله مکشوفه را ۱۰ میلیارد ریال برآورد کردند، خاطر نشان کرد: «روغن موتورهای قاچاق توقیف، یک نفر دستگیر و به همراه پرونده برای انجام اقدامات قانونی تحویل مرجع قضائی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان از کشف محموله روغن موتور خارجی قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در عملیات ماموران پلیس امنیت اقتصادی این فرماندهی خبر داد. به گزارش «دنیای خودرو» و به نقل از پایگاه اطلاع رسانی پلیس، سرهنگ کامران ریاحی اظهار کرد: «ماموران اداره مبارزه با قاچاق کالا و ارز پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان با اشراف و هوشمندی خود از نگهداری روغن موتورهای خارجی قاچاق در یکی از انبارهای حاشیه شهر اصفهان مطلع شدند و موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود:



کشف محموله ۱۰ میلیارد ریالی روغن موتور قاچاق



پتروناس با احیای «سلنیا» به دنبال سهم بیشتر از بازار خاورمیانه و اروپا است؛

نوستالژی ایتالیایی در بطری های جدید روغن ساز مالزیایی

«در ماه های شهر یور و مهر ۱۴۰۴ (سپتامبر ۲۰۲۵) شرکت PETRONAS Lubricants International (PLI) طی اقدامی استراتژیک و قابل توجه، از بازآفرینی و معرفی هویت بصری و پیام جدید برند سلنیا «Selenia» در منطقه اروپا، خاورمیانه و آفریقا (EMEA) خبر داد. این رخداد به سرعت در رسانه های تخصصی خودرویی و صنعتی بازتاب پیدا کرد و تحلیل های گسترده ای پیرامون اهداف، تأثیرات بازار و تحولات آتی صنعت روانکارها شکل گرفت. اهمیت این رویداد تنها در بازنگری گرافیکی و پیام برند خلاصه نمی شود؛ بلکه بازآفرینی سلنیا به منزله واکنش به تغییرات بازار جهانی روانکارها، نیازهای زیست محیطی و انتظارات جدید صنعت خودرو نوین است.

جدید و تغییر در مدل مالکیت صنعت خودرو، جلب وفاداری نسل جدید مشتریان را دشوارتر کرده بود. مطابق با تبیین شرکت پتروناس، بازآفرینی برند سلنیا پاسخی راهبردی به این نیازهای چندلایه است؛ این فرآیند فراتر از بازطراحی گرافیکی، تجدید پیام و ارتقای هویت احساسی برند را هدف قرار داده است. سوزان بوریلو (مدیر منطقه ای بازاریابی پتروناس) تأکید می کند که سلنیا با شعار «Ask for Passion» (طلب کن اشتیاق را) تلاش دارد همزمان با تأمین استانداردهای فنی روز، وجه تمایز انسانی و احساسی را پررنگ سازد و حس تعلق خاطر، نوستالژی و ارتباط عاطفی را در ذهن مشتریان حفظ کند. بازآفرینی برند همچنین هماهنگی با استراتژی پایداری و حفاظت محیط زیست را برجسته می کند. استفاده از روغن های پایه بازاریافتی، بسته بندی قابل بازیافت و طرح سبد محصولات SUSTAINera نشان می دهد پتروناس با سرعتی شگرف به سمت استانداردهای اقتصاد چرخشی حرکت کرده است. در فضای صنعت روانکار – که به شدت رقابتی باقی مانده – این اقدامات نقطه تمایزی تعیین کننده به شمار می آید.

سابقه و هویت تاریخی سلنیا و پیوند ناگسستنی با فیات

برای درک عمیق تری از منطق بازآفرینی اخیر، شناخت ریشه های تاریخی و جایگاه ویژه سلنیا ضروری است. پیدایش این برند به سال ۱۹۱۲ و تأسیس بخش روانکارهای فیات (Olio Fiat) بازمی گردد که هدف آن تولید روانکارهای



بعد از ۱۹۷۶ با تأسیس Fiat Lubrificanti SpA) این بخش گسترش بیشتری یافت و با افزودن زیر برند سلنیا، تمرکز خود را بر توسعه روغن های موتور با فناوری پیشرفته برای خودروهای اسپرت و لوکس (مانند مدل های Alfa Romeo و Lancia) معطوف داشت. با گذر زمان و تغییر مالکیت ها (ابتدا توسط سرمایه گذاران خصوصی و سپس از سال ۲۰۰۷

سفارشی برای محصولات خودرو و صنایع سنگین بود. نخستین بار، روغن های Olio Fiat به مدد لوگوی معروف «مردک سفید» (Marcello Nizzoli)، هویت بصری ماندگاری در اذهان سازندگان و مصرف کنندگان ایتالیایی ایجاد کرد و تا نیمه قرن بیستم، Olio Fiat به نمادی از قابلیت اعتماد، عملکرد عالی و اصالت بدل شد. در دهه های

به تملک پتروناس مالزی درآمد) برند سلنیا همچنان با فیات و پس از آن با گروه خودرو سازی فیات-کرایسلر (FCA) و امروز Stellantis ارتباط مستمر و ارگانیک را حفظ کرده است. این میراث مشترک، ریشه بسیاری از کمپین های برندینگ سلنیا است؛ به عنوان مثال، نماد «۱۰۰ سال» و ذکر Fiat Lubrificanti و Olio Fiat در قالب جدید برند، بُعد میراثی و تاریخی آن را در چشم بازار و مصرف کننده حفظ می کند و وفاداری مشتریان نسل های قدیم را با جذب مخاطبان جوان ترکیب می سازد.

مشخصه های هویت بصری نوین و پیام جدید سلنیا در بازآفرینی اخیر، هویت بصری سلنیا دستخوش اصلاحات هدفمند و ظریفی شده تا ارتباط احساسی و عقلانی را برده وسیعی از مخاطبان شبکه خودرو سازان و مصرف کنندگان خودروهای با کیفیت برقرار کند. وجه تمایز برجسته، تمرکز بر روایت «اشتیاق برای خودرو» است؛ قلب گرافیکی از روغن موتور که تداعی گر عشق، میراث و اهمیت مراقبت از خودرو است. در پیام جدید برند، ترکیبی از عملکرد فنی و بار احساسی وجود دارد. به روایت پتروناس، سلنیا تنها یک روانکار نیست، بلکه نماد تعهد، عشق و وفاداری به خودرو و فرهنگ رانندگی است. این پارادایم به ویژه از طریق حفظ ساختار پس زمینه، رنگ ها، تایپوگرافی آشنا و ذکر صریح «Engineered by PETRONAS» (مهندسی شده توسط پتروناس) تقویت می شود. به علاوه، امضای صد ساله در طراحی محصول بازطراحی شده، برند را به ریشه های تاریخی آن متصل و هویت نوستالژیک مورد انتظار بازار ایتالیایی را باز یابی می کند. برند اکنون با شعار «Ask for Passion»، مشتریان جدید و قدیمی را به مشارکت در «داستانی از عملکرد، اشتیاق و اعتماد» فرا می خواند. این هدف گذاری استراتژیک، جنبه دوگانه برند (یعنی عملکرد برتر و رابطه عاطفی) را دو چندان می سازد.

دلایل بازآفرینی برند سلنیا

یکی از مهم ترین مسائلی که شرکت ها را به سمت بازآفرینی برند سوق می دهد، ضرورت پاسخ به تحولات محیط کسب و کار، افزایش رقابت، تغییرات فناوری و تحول در انتظارات مصرف کنندگان است. برند سلنیا (به عنوان یکی از برندهای قدیمی و معتبر روغن موتور) طی سال های اخیر با مجموعه ای از این عوامل روبه رو بود. از یک سو، ظهور روندهای جدید در مصرف روانکارها به واسطه رشد خودروهای برقی و قوانین سخت گیرانه زیست محیطی اروپا بر کاهش آلاینده گی، شرایط بازار را پویا و غیر قابل پیش بینی ساخته بود. از سوی دیگر، افزایش بازیگران

XTRIM

BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



کشف انبار لاستیک قاچاق در شهرستان های قدس و دماوند



بلاغ بر ۱۰ میلیارد ریال بر آورد کردند. «جانشین فرمانده انتظامی شهرستان دماوند نیز از کشف لاستیک های قاچاق در این شهرستان خبر داد و گفت: «بنا به نظر کارشناسان ارزش لاستیک های قاچاق ۱۰ میلیارد ریال بر آورد شده است.» سرهنگ مجتبی سهرابی منش در تشریح این خبر اظهار داشت: «در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالای شبانه روز گذشته کارکنان انتظامی کلانتری ۱۵ آبدلی ضمن کنترل محورهای مواصلاتی شهرستان به یک دستگاه نیسان خاور مشکوک و آن را مورد بررسی قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از بررسی موفق به کشف ۲۰۴ حلقه لاستیک خودرو خارجی قاچاق شدند. در این خصوص راننده خودرو به دستگاه قضائی معرفی شد.»

جانشین فرمانده انتظامی غرب استان تهران از کشف یک انبار لاستیک قاچاق به ارزش تقریبی ۱۰ میلیارد ریال خبر داد. به گزارش «ایرنا» به نقل از خبرگزاری پلیس، سردار مهدی کرمی اظهار داشت: «ماموران پلیس آگاهی هنگام بازدید از انبارها و باراندازهای حاشیه ای شهر، موفق شدند از یک انبار در شهرستان قدس، ۱۰۰ حلقه لاستیک قاچاق متعلق به خودروهای سنگین کشف کنند.» وی با اشاره به این که انبار موصوف بادنستور مقام قضائی پلمب شد، افزود: «در خصوص این پرونده یک نفر دستگیر و متهم جهت سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.» جانشین فرمانده انتظامی غرب استان تهران خاطر نشان کرد: «کارشناسان ارزش کالای کشف شده را

سیاست های ارزی و قیمت گذاری دستوری، عدالت را از صنعت تایر گرفته است

وقتی واردکننده آزاد است و تولیدکننده دربند!



سپید سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

صنعت تایر ایران این روزها در میانه چالش های ارزی، سیاست های قیمت گذاری دستوری و فشارهای ناشی از تامین انرژی قرار دارد؛ مسائلی که به گفته جمال میرزایی، مدیرعامل تایر سازی بارز می تواند آینده تولید را با ابهام روبه رو کند. او در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» ضمن تشریح وضعیت فعلی، از نیاز فوری به حمایت واقعی از تولیدکنندگان سخن گفت و تاکید کرد که بارز با وجود همه محدودیت ها، برنامه افزایش ظرفیت تولید را در دستور کار دارد.

میرزایی در پاسخ به سوال خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» مبنی بر این که با توجه به این که صنعت تایر سالانه به حدود ۳۰۰ میلیون دلار ارز نیاز دارد، طی ۶ ماه گذشته چه میزان ارز به شرکت های تایر ساز تخصیص یافته است؟ گفت: «بر اساس آمار موجود تاکنون حدود ۹۲ میلیون دلار برای صنعت تایر در نظر گرفته شده یا در انتظار تخصیص از سوی بانک مرکزی است. از این رقم، نزدیک به ۱۹ میلیون دلار مربوط به شرکت بارز است که هنوز تخصیص آن نهایی نشده است.» به گفته او، برآوردها نشان می دهد تاکنون حدود ۶۰ تا ۶۵ میلیون دلار دریافت شده، اما این میزان بسیار کمتر از نیاز واقعی صنعت است. در حالی که صنعت تایر باید تا پایان سال بیش از ۲۵۰ میلیون دلار ارز دریافت کند، این فاصله می تواند آسیب های جدی به تولید وارد کند. میرزایی در ادامه به «دنیای خودرو» گفت: «در خطوط تولید بارز بخشی از مواد اولیه به صورت

پیش خور مصرف و حتی محصول نهایی آن فروخته شده، اما همچنان در انتظار تخصیص ارز هستیم. بخشی از نیاز نیز از بازار آزاد تامین شده که هزینه های سنگینی به همراه داشته است.» او تاکید کرد این شرایط نگران کننده است؛ به ویژه با توجه به این که بیش از ۴ هزار و ۲۰۰ نفر به طور مستقیم در مجموعه بارز مشغول به کار هستند و هر گونه توقف تولید می تواند تبعات اجتماعی و اقتصادی، از جمله ایجاد فساد و کمبود تایر در بازار را به دنبال داشته باشد. وی همچنین خاطر نشان کرد: «در حالی که واردکنندگان در سال جاری حدود ۲۵۰ میلیون دلار ارز دریافت کرده اند که در واقع مربوط به تخصیص های سال گذشته بوده است، تولیدکنندگان همچنان با بحران مواجه هستند.» به اعتقاد او، اگر منابع ارزی وجود دارد، باید در اولویت نخست به تولیدکنندگان اختصاص یابد؛ چرا که آن ها می توانند با ارز کمتر، تناژ بیشتری تولید کرده و نیاز جامعه را به طور موثر پاسخ دهند.

میرزایی در بخش دیگری از سخنان خود در پاسخ به این سوال که آیا روند قیمت گذاری تایر آزادسازی شده یا همچنان به صورت دستوری ادامه خواهد داشت؟ گفت: «موضوع قیمت گذاری در صنعت تایر به قدری پیچیده است که حتی تولیدکنندگان نیز به روشنی نمی دانند چه سیاستی در حال اجراست و همین امر موجب سردرگمی و مشکلات جدی شده است.» وی افزود: «در حالی که تولیدکنندگان ملزم به رعایت قیمت گذاری دستوری هستند، واردکنندگان از محدودیت ها معاف بوده و با آزادی عمل کامل فعالیت می کنند. این ناعدالتی برای ما قابل درک نیست؛ چرا باید یارانه و حمایت های ارزی بیشتر به واردکننده ای تعلق گیرد که محصول نهایی را وارد می کند، در حالی که تولیدکننده داخلی با دشواری های فراوان در تامین مواد اولیه مواجه است؟! میرزایی در ادامه به «دنیای خودرو» گفت: «ما مخالف واردات نیستیم؛ اما پرسش



این جاست که چرا تولیدکننده باید مواد اولیه را با تعرفه یا نرخ ارز آزاد تهیه کند، در حالی که واردکننده تایر نهایی را بارز نیمایی یا دولتی وارد می کند؟! این شرایط به هیچ وجه عادلانه نیست. به جای آن که به تولیدکننده داخلی امتیاز داده شود و شرایط ویژه ای برای استمرار تولید فراهم شود، عملاً امتیازات به واردکنندگان داده می شود و تولیدکننده متضرر می شود.» وی با اشاره به مصادیق این نابرابری افزود: «امروز یک تایر رینگ ۱۴ بارز با قیمت گذاری دستوری حدود یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان عرضه می شود؛ در حالی که تایر مشابه خارجی با برند کومو در بازار تا ۶ میلیون تومان به فروش می رسد. این اختلاف فاحش قیمت، ظلم آشکار به تولیدکننده داخلی است. واردکننده می تواند

فاقی تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	
۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	
۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	
۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	
۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند
۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت
۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان
۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	
۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام
۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	
۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	
۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	
۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	
۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس
۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	
۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب
۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه
۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	
۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	
۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه
۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	
۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	
۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	





ترمز بر مبو با بدنه آئودایز شده و نوشته مشکی براق GTD مجهز است. کابین نیز از تقا یافته و تر کبیبی از چرم مشکی و روکش میکروفاایبر دنایمیکا دارد. دوخت‌های متضاد و الگوی خاص در وسط صندلی‌ها همراه با تریم فیبر کربن، صفحه آمپر دیجیتال ۱۱۲.۴ اینچی و سیستم اطلاعات-سرگرمی ۱۳.۲ اینچی، فضای داخلی را تکمیل می‌کنند. موستانگ GTD لیکوید کربن حدود ۶ کیلوگرم سبک‌تر از سری کربن با پکیج پر فور منس است. این کاهش وزن به‌دلیل حذف رنگ و ورق‌های فلزی در درها حاصل شده است. فور در باره قیمت حرفی نزده؛ اما اعلام کرده که نسخه لیکوید کربن به‌صورت استاندارد به پکیج پر فور منس مجهز خواهد بود.

مستانگ GTD لیکوید کربن نسخه‌ای خاص تر با بدنه تمام فیبر کربنی خام و بدون رنگ است که ۶ کیلوگرم وزن سبک‌تری دارد. فور در این که رکورد سریع‌ترین خودرو آمریکایی نوربرگرینگ را به کورت ZR1 واگذار کرد، هنوز از موستانگ GTD ناامید نشده و حالا در هفته آتومبیل مونتری نسخه‌ای جدید به‌نام لیکوید کربن را معرفی کرده است. این مدل، بدون رنگ آمیزی، بدنه فیبر کربنی خود را به‌نمایش می‌گذارد. لیکوید کربن بر پایه سری کربن ساخته شده و دارای بافت فیبر کربنی است که از مرکز خودرو امتداد یافته و در گلگیرها و پتل‌های جانبی با اجزای مجاور هماهنگ شده است. در نتیجه، GTD حالا ظاهر منسجم‌تری پیدا کرده است. علاوه بر فیبر کربن، این مدل به کالیپرهای



نسخه‌ای خاص
از فور «مستانگ»

سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش ۴۰۰ درصدی مالیات برای برخی از قطعه‌سازان زیان‌ده!

بی‌توجهی به دفاتر حسابرسی شده قطعه‌سازان، فشار مالیاتی غیرمنطقی ایجاد کرده و صنعت را تا مرز تعطیلی کشانده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه، ستون فقرات خودروسازی و از مهم‌ترین بخش‌های اشتغالزای کشور، این روزها زیر فشار سیاست‌های ناپایدار، مالیات‌های غیرواقعی و هزینه‌های سنگین انرژی فرسوده می‌شود. بی‌ثباتی تصمیم‌ها، خروج سرمایه از تولید و حرکت نقدینگی به بازارهای غیرمولد، آینده این صنعت را به خطر انداخته است. در چنین شرایطی، حمایت قانونی، تامین امنیت سرمایه‌گذاری و هدایت منابع به خطوط تولید، تنها مسیر حفظ و نجات قطعه‌سازی ایران محسوب می‌شود.

نیم‌سال پرچالش برای قطعه‌سازی
فهاد بهنیا، سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، درباره وضعیت صنعت قطعه به «دنیای خودرو» گفت: «بخش قابل‌توجهی از تصمیم‌گیران دولتی در حوزه صنعت، نه شناخت و درک عمیقی از این بخش دارند و نه تجربه عملی در آن کسب کرده‌اند. تصمیماتی که هر روز اتخاذ می‌شود، اغلب غیرمنتظره و فاقد انسجام است؛ روزی نرخ ارز ثابت نگه داشته می‌شود و روز دیگر ناگهان افزایش می‌یابد، یک روز واردات محدود می‌شود و روز بعد مسیر آن تغییر می‌کند. این بی‌ثباتی و تغییرات شتاب‌زده در سیاست‌گذاری، بدون اتکا به کارشناسی و برنامه‌ریزی دقیق، به فاجعه‌ای برای صنایع بخش خصوصی منجر شده است.»

این مقام صنفی بازاربازی نیم‌سال نخست تولید و تامین قطعات گفت: «تکرار مشکلاتی چون بحران نقدینگی، نوسانات ارزی، رشد قیمت مواد اولیه و بی‌ثباتی سیاست‌ها، شرایط را به سمت ناپایداری برده و حتی مکانیسم ماشه نیز بر آن افزوده شده است. با این حال، همین دشواری‌ها می‌تواند فرصتی بزرگ برای تقویت صنایع داخلی باشد.» بهنیا با انتقاد از نحوه سیاست‌گذاری مسئولان در حوزه تولید، ادامه داد: «هر زمان که کشور از وضعیت ارزی مناسبی برخوردار است و شرایط اقتصادی در حالت نرمال قرار دارد، واردات به اولویت اصلی دولت تبدیل می‌شود؛ از خودرو گرفته تا سنگ، چوب و هر کالای دیگری که تصور کنید. در چنین فضایی، بخش بازرگانی پیش‌تاز می‌شود و در عمل بر تولید داخلی غلبه می‌کند.»

مالیات واقعی، نه فشار غیرمنطقی
سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو در پاسخ به پرسشی درباره تاثیر رونق فروش نفت بر واردات گفت: «هرگاه صادرات نفت افزایش می‌یابد، دولت‌ها مسیر آسان واردات را انتخاب می‌کنند؛ بی‌نیاز از اشتغالزایی یا سرمایه‌گذاری در تولید. حتی کالاهای ساخت داخل نیز وارد می‌شود و این روند برای صنعت قطعات بحران‌ساز است. اکنون با محدودیت ارزی، باید این شرایط را فرصتی برای هدایت سیاست‌ها به سمت حمایت از بنگاه‌های تولیدی دانست.»

بهنیا افزود: «با محدود شدن منابع ارزی، اگر دولت می‌خواهد تورم را مهار و از افزایش قیمت‌ها جلوگیری کند، باید با قوانین در دست از بنگاه‌های تولیدی حمایت کند تا در بحران‌های خارجی، ظرفیت‌های داخلی فعال شود. این هدف با اراده دولت و اقداماتی چون تخفیف و معافیت مالیاتی، تسهیلات تامین اجتماعی، سرمایه‌گذاری رایلی در صنعت و ایجاد بسترهای قانونی مناسب، محقق می‌شود.»

وی در پاسخ به نگرانی‌ها درباره تاثیر امتیازات مالیاتی بر بودجه، ادامه داد: «هدف، بخشودگی نیست؛ بلکه اخذ مالیات واقعی بر پایه دفاتر حسابرسی شده است که سود و زیان دقیق بنگاه را نشان می‌دهد. سازمان امور مالیاتی گاه به دلیل فشار نقدینگی دولت این گزارش‌ها را نادیده گرفته و مالیات غیرواقعی وضع می‌کند. وزارت اقتصاد باید این دفاتر را مبتنی محاسبه قرار دهد تا فشار بی‌منطق از تولیدکنندگان برداشته شود.»

افزایش مالیات گزاف برای واحدهای زیان‌ده
بهنیا در پاسخ به پرسشی درباره فاصله مالیات واقعی با



این به نفع دولت هم هست، چون وقتی بنگاه فعال باشد، مالیات واقعی خود را پرداخت می‌کند، حق بیمه تامین اجتماعی را می‌دهد و سایر هزینه‌ها را می‌پردازد و از سوی دیگر با تعدیل نیروی انسانی را از دوش دولت برمی‌دارد.»

مکانیسم ماشه و ضرورت حمایت فوری از تولید
این مقام صنفی با اشاره به هزینه‌های غیرمنصفانه‌ای که دولت بر دوش تولیدکنندگان گذاشته است، اظهار داشت: «نگاه حرفه‌ای و عادلانه به این مساله می‌تواند از تحمیل هزینه‌های اضافی آینده بر دولت جلوگیری کند. کاهش هزینه‌های غیرضروری، وضعیت بودجه را بهبود می‌بخشد و نقدینگی دولت را افزایش می‌دهد. بر همین اساس، ما اعتقاد داریم که باید از نظر و تجربه فعالان بخش تولید در تصمیم‌گیری‌های دولتی استفاده شود. با این حال، این ضعف همچنان ادامه دارد و هرچند بارها در اتاق بازرگانی و انجمن‌های تولیدی در این باره گفت‌وگو شده است، اما هیچ تغییر محسوسی در تصمیمات دولت ایجاد نمی‌شود.» وی اضافه کرد: «این روند می‌تواند به بحران منجر شود که نتیجه آن کاهش تولید، تورم و ایجاد شرایطی است که دشمنان کشور در پی آن هستند. به همین دلیل، دولت باید پیش از وقوع چنین پیامدی اقدام کند. بهترین راه این است که بخش خصوصی از طریق انجمن‌های صنفی در تصمیم‌گیری‌ها دخالت داده شود. اکنون هم که بحث مکانیسم ماشه مطرح شده، حمایت از بنگاه‌های تولیدی

آب، برق و گاز گران برای صنعت!
سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به مساله هزینه‌های بالای انرژی در بخش تولید پرداخت و توضیح داد: «مروزه بنگاه‌های تولیدی و کارخانه‌ها به‌مبالغ بسیار سنگینی بابت هزینه برق به دولت پرداخت می‌کنند. این در حالی است که می‌توان سیاستی اتخاذ کرد تا بخشی از مالیات به سرمایه‌گذاری تولیدکنندگان در انرژی خورشیدی یا سایر انرژی‌های تجدیدپذیر اختصاص یابد، اما دولت چنین اجازه‌ای صادر نمی‌کند. افزون بر این، مالیات بر خلاف قانون و باار غیرواقعی در یافت می‌شود و هزینه آب، برق و گاز نیز بازخی بسیار بالاتر از سایر بخش‌ها از تولیدکنندگان مطالبه می‌شود.» بهنیا تاکید کرد: «مجموعه این فشارها باعث می‌شود با بنگاه تولیدی تعطیل یا ناچار به تعدیل نیرو شود. روند تعدیل نیرو در واحدهای تولیدی همین حالا هم رو به افزایش است. وقتی این تعدیل‌ها اتفاق می‌افتد، هزینه آن بر عهده سازمان تامین اجتماعی قرار می‌گیرد و تامین اجتماعی هم نهادهای دولتی است؛ بنابراین در نهایت دولت باید این هزینه را بپردازد.» وی ادامه داد: «به جای این که دولت بنگاه تولیدی را تحت فشار بگذارد، باید در سیاست‌گذاری مربوط به دریافت مالیات، تامین اجتماعی و دیگر حوزه‌ها تجدیدنظر کند. اگر افراد باهوش و متخصص در این حوزه تصمیم‌گیر باشند، وضعیت تولید به‌سرعت رو به بهبود خواهد رفت.

آن چه دولت از قطعه‌سازان دریافت می‌کند، گفت: «سال گذشته بسیاری از بنگاه‌های تولیدی با زیان جدی مواجه بودند و آمار تعدیل نیرو در این واحدها گواه روشنی بر این واقعیت است. افزایش ناگهانی نرخ ارز و قیمت مواد اولیه، فشار سنگینی بر تولیدکنندگان وارد کرد؛ موضوعی که در گزارش حسابرسی نیز ثبت شده و نشان می‌دهد برخی واحدها در عمل، هیچ درآمدی نداشته‌اند.» این مقام صنفی افزود: «ماهیت مالیات آن است که دولت بخشی از درآمد واقعی بنگاه را به عنوان سهم خود دریافت کند؛ رویکردی منطقی محسوب می‌شود. اما زمانی که یک واحد تولیدی زیان‌ده است و این زیان در دفاتر رسمی ثبت شده، نباید اداره دارایی با نادیده گرفتن این اسناد، مالیات‌های سنگین مطالبه کند. با کمال تأسف، در بسیاری از موارد شاهد افزایش ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصدی مالیات حتی برای واحدهای زیان‌ده هستیم. به عنوان نمونه، در دوره دولت خاتمی، کل مالیات اخذ شده از بخش تولید حدود ۶۳ هزار میلیارد تومان بود، در حالی که امروز این رقم در بودجه سالانه به ۱۱۰ تا ۱۴۰ همت رسیده است و رشد ۱۵ تا ۲۰ برابری را تجربه کرده است.» به گفته وی دولت باید در جایی که بنگاه سود کرده، مالیات بگیرد و در جایی که بحران و زیان وجود دارد، آن را بپذیرد و دفاتر واقعی را ملاک محاسبه قرار دهد؛ کاری که در حال حاضر سازمان امور مالیاتی انجام نمی‌دهد و همین موضوع یکی از مشکلات اصلی واحدهای تولیدی است.

داخلی ضروری‌ترین اقدام است. اگر دولت به این موضوع توجه کند، به شما قول می‌دهم که نقشه دشمنان نقش بر آب خواهد شد.»

بهنیا ادامه داد: «یک نگاه عادلانه در تصمیم‌گیری‌های دولتی، به‌ویژه در وزارت اقتصاد و وزارت صنعت، لازم است. اگر چنین رویکردی اعمال شود، می‌توان از بحرانی که برای بنگاه‌های تولیدی به وجود آمده، فاصله گرفت و مسیر بهبود را آغاز کرد.»

بازگشت تولید؛ هزینه‌ای میلیاردی برای هر شغل
سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، در پاسخ به این پرسش که اگر شرایط فعلی ادامه یابد و بنگاه‌های تولیدی تعطیل شوند، بازگشت آن‌ها به چرخه تولید چقدر زمان و هزینه نیاز دارد؟ به «دنیای خودرو» گفت: «در سه دولت قبلی، هزینه اشتغالزایی برای یک نفر حدود ۵۰ میلیون تومان برآورد شده بود. اما اکنون با توجه به نرخ ارز، قیمت مواد اولیه و سایر عوامل، ایجاد اشتغال برای هر نفر بیش از ۵ میلیارد تومان هزینه دارد. این یعنی اگر بخواهید یک بنگاه تولیدی را فعال کنید و دوباره بسازید، باید برای اشتغال هر نفر بیش از ۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری کنید.»

وی ادامه داد: «با این تفاسیل، صنعت قطعه که حدود ۶۵۰ تا ۷۰۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کرده، اگر دچار توقف شود، کافی است این تعداد را در همان رقم سرمایه‌گذاری ضرب کنید تا ببینید چه هزینه هنگفتی لازم خواهد بود. چنین میزان سرمایه‌گذاری برای یک تولیدکننده امکان‌پذیر نیست و در نتیجه، صنعتی مانند قطعه‌سازی یا هر صنعت دیگری که تحت فشار بحران تعطیل شود، عملاً امکان بازگشت نخواهد داشت.» بهنیا افزود: «دولت باید برای جلوگیری از چنین هزینه سنگینی، در حمایت از بنگاه‌های تولیدی، بود تصمیم‌گیرید اقدام عملی انجام دهد؛ چه بهتر که قبل از وقوع بحران این حمایت صورت گیرد.» وی همچنین به موضوع نقدینگی سرگردان در بازار اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر بیش از ۸ هزار همت نقدینگی سرگردان در بازار وجود دارد که به سمت فعالیت‌های زودبازده مانند خرید ارز، طلا، خودرو و سایر بازارها می‌رود. این نقدینگی حاضر نیست در شرایط کنونی به سمت تولید بیاید. بنابراین، دولت باید با طراحی راهکار، این سرمایه‌های سرگردان را به سمت بنگاه‌های تولیدی هدایت کند.» این مقام صنفی توضیح داد: «اگر این مسیر اصلاح شود، دو اتفاق مهم رخ می‌دهد: اول، کنترل قیمت ارز، طلا، خودرو و سایر کالاهایی که جنبه اقتصادی مولد ندارند؛ دوم، هدایت نقدینگی به سمت افزایش تولید. این اقدام موجب کاهش نرخ تورم می‌شود و همان مسیری است که کشورها صنعتی پیشرفته دنبال می‌کنند، ولی در کشور ما انجام نمی‌شود.»

ضرورت اصلاح قوانین به نفع تولید
بهنیا با هشدار جدی به مسئولان درباره پیامدهای ادامه شرایط فعلی، تصریح کرد: «فشارهای مداوم و غیرمنصفانه بر بنگاه‌های تولیدی، کارفرما را وادار می‌کند به جای توسعه خطوط تولید، سرمایه خود را به بازارهای سوداگرانه ارز و طلا هدایت کند؛ رویکردی که بحران اقتصادی و صنعتی ایجاد می‌کند. حتی برخی تولیدکنندگان سرمایه را به خارج منتقل کرده‌ و در کشورهای همسایه یا اروپا واحدهای تولیدی راه‌اندازی می‌کنند؛ اقدامی که از بی‌ثباتی و فشارهای داخلی ناشی می‌شود.» وی تاکید کرد: «وظیفه دولت، اتخاذ راهکار برای جلوگیری از خروج سرمایه‌های تولیدی و همچنین جلوگیری از ورود نقدینگی سرگردان بازار به سمت خرید طلا و ارز است.» سختگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو خاطر نشان کرد: «در واقع، افزایش امنیت سرمایه‌گذاری و ایجاد بستر پایدار برای تولید، اصلی‌ترین عامل جذب منابع مالی به بخش مولد اقتصاد است. سرمایه‌گذار همواره به سمتی حرکت می‌کند که منافع و امنیت او تضمین شود. اگر امنیت سرمایه‌گذاری ارتقا یابد و قوانین به نفع تولید اصلاح شود، سرمایه‌گذار به جای هدایت منابع خود به بازارهای غیرمولد مانند طلا، مسکن یا ارز، آن را در خطوط تولید و فعالیت‌های صنعتی به کار خواهد گرفت؛ همان گونه که سال‌ها پیش بسیاری از قطعه‌سازان با اعتماد به این فضا، سرمایه‌گذاری‌های گسترده انجام دادند.»

به عنوان بیست و پنجمین ایستگاه این خط در خیابان استاد نجات‌اللهی خواهد بود. همچنین ایجاد دسترسی‌های تازه، ورودی‌های جدید در برخی ایستگاه‌ها، نصب تجهیزات پله برقی و رفع نواقص در خطوط ۲ و ۷ از دیگر برنامه‌ها خواهد بود.

بنا به اعلام شهرداری تهران، در دو هفته پایانی مهرماه امسال چند پروژه در شبکه متروی تهران افتتاح و به بهره‌برداری رسیده و مورد استفاده شهروندان پایتخت قرار خواهند گرفت. یکی از این پروژه‌ها راه‌اندازی ایستگاه حضرت مریم (س) در خط ۶



برنامه‌های پاییزی متروی تهران در نیمه دوم مهرماه



نگاهی کوتاه به طرح‌های توسعه مترو تهران؛

پایتخت همچنان مترو می‌خواهد



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

امروزه مترو یکی از مهم‌ترین و کارآمدترین مدل‌های حمل‌ونقل عمومی است و سرمایه‌گذاری در این بخش به افزایش رفاه عمومی و ارتقای سلامت اجتماعی منجر می‌شود. در واقع مترو امن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین وسیله نقلیه درون‌شهری و حتی برون‌شهری است که جدا از کاهش ترافیک در سطح شهر، فواید اقتصادی و زیست‌محیطی بسیاری نیز دارد که از آن جمله می‌توان به صرفه‌جویی مالی در تامین سوخت و کاهش آلودگی هوا اشاره کرد. ضمن این‌که مترو بسا به کارگیری طیف گسترده‌ای از مشاغل، حرفه‌ها و تخصص‌ها علاوه بر تسریع در روند عبور و مرور شهری و کنترل حجم ترافیک، نقش پررنگی در اشتغال‌زایی، کارآفرینی و به کارگیری توانمندی‌های افراد در بهبود زندگی شهری دارد.

زیست‌روزانه در کلان‌شهرهایی پرجمعیت و بسیار شلوغ مانند تهران با مترو گره خورده و بدون این سیستم عمومی حمل‌ونقل، بسیاری از فعالیت‌های روزمره قفل شده و انجام نمی‌شوند. وقتی ظرفیت بزرگراه‌ها، خیابان‌ها و سایر معابر شهری تکمیل شود، سیمای شهرها جلوه نامطلوبی پیدا می‌کند و انبوهی از ماشین و موتور و انسان در کلافی پیچیده کلافه و سردرگم باقی می‌مانند.

تهران هم‌زمان با رشد جمعیت و تغییر الگوی سکونت، با

سه مساله مزمن روبه‌رو است: ازدحام خیابان‌ها و معابر، اتلاف وقت و آلودگی هوا. توسعه مترو پاسخ مستقیمی به هر سه دغدغه است. قطاری که هر چند دقیقه یکبار حرکت می‌کند، صدها خودرو را از خیابان حذف می‌کند، مصرف سوخت و هزینه خنوار را پایین می‌آورد، زمان سفر را قابل پیش‌بینی می‌سازد و محیط‌زیست هم از آلودگی آلاینده‌ها مصون می‌ماند. مترو تهران اکنون یکی از شاه‌رگ‌های تردد مردم در پایتخت است. تهران با بیش از ۱۰ میلیون جمعیت شهری و ۱۶ میلیون تن ساکن استان، پرتراکم‌ترین منطقه ایران است. شبکه مترو پایتخت در حال حاضر با ۷ خط فعال بخش بزرگی از شمال، جنوب و شرق و تا حدودی غرب تهران را پوشش می‌دهد. این شبکه گسترده و امتدادیافته اکنون با حدود ۳۱۰ کیلومتر خط آهن و ۱۶۰ ایستگاه با استفاده از ۱۱۰۰ واگن و ۲۱۷ قطار، بزرگ‌ترین مترو خاورمیانه است و روزانه نزدیک به ۲،۵ میلیون مسافر را جابه‌جا می‌کند.

علاوه بر ساکنان، عده زیادی هر روز از شهرهای مختلف برای کار، آموزش، درمان، امور مالی و اداری و... به تهران می‌آیند. در این کلان‌شهر پرتراffic، جابه‌جایی از شرق تا غرب یا شمال تا جنوب با خودرو شخصی و تاکسی گاه چندین ساعت زمان می‌برد. اما مسافران مترو بدون تحمل ترافیک در کوتاه‌ترین زمان و با ارزان‌ترین قیمت مسیر خود را طی می‌کنند. هر چند شلوغی مترو در ساعات پیک مانند اول صبح و بعدازظهر مشکلاتی را برای مسافران ایجاد می‌کند، اما هر چه هست، تصور تهران بدون مترو با خیابان‌های قفل‌شده از ترافیک و بحران پارکینگ دیگر ممکن نیست.

خطوط جدید اضافه می‌شوند

طرح اولیه مترو در سال ۱۳۵۴ خورشیدی آماده شد و بعد از بارها بازبینی و اصلاح و چندین سال وقفه، وارد فاز اجرایی شد. به مرور زمان مسیرها و بخش‌های دیگری هم به آن افزوده شد تا به امروز رسید. اکنون ۷ خط مترو فعال است و کار عملیاتی برای خطوط ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ نیز آغاز شده و حفاری‌های آن در حال انجام است. مسئولان شهری می‌گویند توسعه مترو تهران متوقف نمی‌شود و بعد از اتمام این ۱۱ خط حتماً برای توسعه خطوط مترو جدید برنامه‌ریزی خواهد شد. هر قدر شهر توسعه پیدا کند، مترو تهران هم توسعه پیدا می‌کند و متوقف نمی‌شود تا بتواند پاسخگوی نیازهای شهری باشد. آقامیری، یکی از اعضای شورای شهر هم گفته بود ساخت مترو هیچ آسیب و عوارضی برای شهر ندارد و همه آن مزیت است. اگر هم آسیبی باشد به علت کم‌کاری مسئولان و بی‌توجهی به مسائل اقتصادی و فرهنگی است. مترو یک حمل و نقل پاک، بدون ترافیک، سریع، بدون دردسر و ارزان قیمت است. حالا اگر مسائلی مثل شلوغی مترو، وجود دستفروش‌ها یا دیر و زود شدن قطارها پیش می‌آیند، مسائل جنبی است و ربطی به اصل مترو ندارد. سیاست شورای شهر تهران گسترش مترو است و در این مسیر حفاری چهار خط جدید مترو شروع شده است. مساله مهم خرید واگن و افزایش قطارهاست. تقریباً شبکه بزرگراهی تهران کامل شده است و تمرکز اصلی بر توسعه شبکه مترو پایتخت است. ما در استان تهران نیازمند ۷۰۰ کیلومتر مترو هستیم. اما اکنون هزینه‌های ساخت و نگهداری مترو به شدت افزایش یافته و هر کیلومتر مترو



سهم کمتری از حمل‌ونقل سریع داشته‌اند، فرصت‌های شغلی و آموزشی را عادلانه‌تر توزیع می‌کند. افزون بر این، اتصال مترو به پایانه‌ها، دانشگاه‌ها، مراکز درمانی، مجتمع‌های تجاری، اماکن ورزشی و... زنجیره سفر را کوتاه و از اتلاف انرژی می‌کاهد. توسعه مترو فقط پروژه عمرانی نیست؛ سیاست عمومی برای حفظ کیفیت زندگی در کلان‌شهری پرتحرک و پرتراکم است. احداث و بهره‌برداری چهار خط ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ در مجموع ۱۷۰ کیلومتر به طول خطوط مترو تهران می‌افزاید و قرار است مطابق مطالعات و پیش‌بینی‌ها بار ترافیکی حاشیه شهر به‌طور چشمگیری کاهش یابد تا دسترسی بین مناطق مختلف پایتخت به شکلی کارآمد برقرار شود. به این ترتیب نقشه مترو تهران در آینده نزدیک با ایجاد مسیرهای تازه کامل‌تر خواهد شد؛ شبکه‌ای که ظرفیت جابه‌جایی روزانه بیش از ۵،۳ میلیون مسافر را دارد و نقش کلیدی در کاهش استفاده از خودروهای شخصی، کاهش مصرف سوخت، کنترل آلودگی هوا، مدیریت ترافیک و ارتقای شرایط زیست‌محیطی ایفا خواهد کرد.

اکنون حدود یک‌هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه دارد. با این حال، احداث خطوط ۸، ۹ و ۱۰ آغاز شده و دولت باید حمایت‌های بیشتری برای ادامه این پروژه‌ها انجام بدهد به گفته مدیرعامل پیشین مترو تهران، ساخت و تجهیز هر کیلومتر مترو ۳ هزار میلیارد تومان هزینه دربردارد که این جدای هزینه برای خرید و به کارگیری واگن‌هاست. همین خطوط فعلی به ۳ هزار واگن جدید نیاز دارد؛ در حالی که اکنون تنها یک‌هزار و ۱۰۰ دستگاه واگن داریم. کار خرید ۷۹۱ واگن جدید شروع شده است و قراردادهای خرید آن نهایی شده و طی دو تا دو سال و نیم ۷۹۱ دستگاه واگن به ناوگان مترو تهران اضافه می‌شود.

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران نیز از اختصاص ۲۷۰ میلیارد تومان از بودجه سال ۱۴۰۴ برای توسعه شبکه مترو پایتخت خبر داده و گفته بود: «این بودجه بر توسعه خطوط جدید، تکمیل خطوط در حال احداث و بهبود زیرساخت‌ها اختصاص می‌یابد.»

توزیع عادلانه دسترسی به خدمات مترویی از زاویه عدالت شهری نیز کشیدن ریل به محله‌هایی که



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



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 ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

از آب بیرون زدن!

کمپانی اشکودا اس یووی کراس اوور میان سباز خود را با نام کودیک به بازار عرضه کرد. این بلندقامت در نسل اول خود که از سال ۲۰۱۶ تا اواخر ۲۰۲۴ میلادی به تولید رسید، بسیار محبوب و پرفروش بود. بر این اساس در سال ۲۰۲۳ میلادی در بیلورد تبلیغاتی برای کودیک از عبارت «از آب بیرون زدن» استفاده شد. منظور اشکودا از این عبارت توانایی استفاده از این خودرو در آفرودهای سبک و خروج از مسیرهای لغزنده و مرطوب است که نشان از پایداری این بلندقامت جسور دارد.

Thanks to your SKODA SuperCard the only thing you need to face winter safely is check: 18 quality controls, the skills of the SKODA experts and some extra care reserved for you.

SKODA

مراقب افراد سودجو باشید!

این روزها که با نوسانات لحظه‌ای نرخ ارز، قیمت خودرو نیز رشد صعودی به خود گرفته، بسیاری از مصرف‌کنندگان که قدرت خرید نسخه‌های صفرکیلومتر خودرو را ندارند، ناگزیر به سراغ مدل‌های کارکرده و دست‌دوم می‌روند. این درحالی است که در بازار خودروهای دست‌دوم عده‌ای سودجو از ناآگاهی مشتریان سوءاستفاده کرده و گاه خودروهای معیوب و به‌شدت کهنه را به‌عنوان گزینه‌های سالم و کم‌کارکرد به‌مقتضای می‌فروشند. بر این اساس لازم است قبل از خرید خودرو به‌خصوص نسخه‌های کارکرده و دست‌دوم حتماً با کارشناسان مشورت کنیم. در صورت انتخاب نهایه نیز قبل از خرید مدل خاصی از خودرو، آن را برای کارشناسی و تعیین وضعیت در اختیار یکی از نمایندگی‌ها یا تعمیرگاه‌های سطح شهر که مورد اعتماد است، قرار دهیم. در همین راستا چندی پیش گزارشی در رسانه‌های خودرویی منتشر شد با این محتوا که اخیراً چند مدل خودرو وارداتی کارکرده در سطح بازار به‌فروش رسیده که پیش‌تر آن‌ها در کشور تعویض شده و درعین حال به‌دلیل عدم آگاهی خریداران، به‌عنوان نسخه‌های بکر و در حد صفر در اختیار آن‌ها گذاشته شده است! البته این مساله در مورد اتاق برخی مدل‌های دیگر خودرو نیز صادق بوده و متأسفانه این مدل خودروها نیز به‌رغم تصادفی بودن و تعویض اتاق آن‌ها، به‌عنوان گزینه در حد نو به‌فروش رسیده‌اند! بنابراین همان‌طور که در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، استفاده از نظر کارشناسان حین خرید خودرو به‌خصوص مدل‌های دست‌دوم می‌تواند تا حد زیادی ما را در انتخاب خودرو مناسبی که پاسخگوی نیازهای روزمره باشد، یاری کند.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت

کی‌ام‌سی J7 با ۲ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۳۲۸ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	ام‌وی‌ام X22 پرو دستی با ۱۵ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۲۹۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	سهند S با ۴ میلیون تومان کاهش در بازار ۷۰۱ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد	سورن پلاس XU7P با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۸۴۷ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد
---	---	--	--

مدیران خودرو

ایکس ۷۷
دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

مدیران خودرو... ایده آل
www.mvmco.ir