



گام بلند شرکت «پرشیاخودرو» برای واگذاری خودروهای مختص جانبازان
صفحه ۱۲

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:
زنگ خطر کمبود قطعه؛ نمایندگی‌ها تبدیل به پارکینگ می‌شوند
صفحه ۱۴

مدیر عامل «پارس خودرو» در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

«پارس نوآ» بادوچهره‌سدان و کراس اوور آماده ورود به بازار می‌شود

طی همکاری با شرکت چانگان محصول CS35 پلاس در پارس خودرو مونتاژ و محصول Uni-K نیز به صورت وارداتی به‌زودی عرضه خواهد شد. پارس خودرو در حالی برنامه نوسازی...

با رشد ۳۱ درصدی رقم خورد؛
درآمد ۱۴ همتی
«ایران خودرو دیزل»
در ۶ ماه نخست سال جاری

خدمات رسانی مطلوب در گرو ورود تجهیزات و خودروهای نو برای امداد و نجات
هلال احمر نونوار می‌شود
یکی از گروه‌هایی که به کار امداد و نجات مشغولند و نام و نشان و فعالیت‌هایشان را زیاد از رسانه‌ها...

دنیای خودرو بررسی کرد؛
خودروسازان چینی در
بلا تکلیفی ماندن یا رفتن!
آینده تولید خودروهای چینی با تحریم‌های تازه، درهاله‌ای از ابهام قرار گرفته است. خودروسازانی که...



«دنیای خودرو» از نمایشگاه خودرو تبریز گزارش می‌دهد؛ صف آرایبی خودروسازان با محصولات سواری و سنگین

استارت Start
حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری
تذکری به سیاست‌گذاران صنعتی
به دنبال برپایی نمایشگاه خودرو مشهد که چندی پیش برگزار شد، بیست و نهمین نمایشگاه ظاهراً بین‌المللی تبریز نیز که چهارشنبه هفته گذشته...

تیرهای امروز Tires
ورود «SUV» به اروپا، تهدیدی تازه برای برندهای سنتی است!
درخشش «شیائومی» در قلب اروپا
قیمت‌گذاری دستوری به تولید آسیب می‌زند
۱۰ درصد افزایش قیمت برای نجات صنعت تایر
رونمایی از محصول جدید «امیکو» در نمایشگاه خودرو تبریز
کامیون «M3840C» با دو محور فرمان‌پذیر جاده‌ها را در می‌نوردد

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی
سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

LUCANO

کوراالتایر

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

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



عرضه می‌شوند. برد الکتریکی این مدل هانوز اعلام نشده است. مدل ۰۶ یک خودرو میان‌ساز با قیمت ۲۸ هزار و ۸۰۰ تا ۳۸ هزار و ۴۰۰ دلار است که در نسخه‌های بردافزا و تمام‌الکتریکی عرضه می‌شود. مدل بردافزا فعلی با پیش‌راننده درون‌سوز ۱.۵ لیتری ۱۵۴ اسب‌بخاری و موتور الکتریکی ۳۱۰ اسب‌بخاری، باتری ۳۱.۷ کیلووات-ساعتی LFP دارد و برد الکتریکی ۲۳۰ کیلوواتی ارائه می‌دهد. نسخه تمام‌الکتریکی با موتور تکی ۳۳۸ اسب‌بخاری یا دو موتور ۵۹۰ اسب‌بخاری، باتری ۷۲.۸۸ کیلووات-ساعتی و برد ۶۰۰ یا ۶۵۰ کیلوواتی عرضه می‌شود. محصول ۰۷ هم‌ساز بلند میان‌ساز است که با قیمت ۲۰ هزار و ۲۰۰ تا ۳۹ هزار و ۸۰۰ دلار، در نسخه‌های بردافزا و تمام‌الکتریکی عرضه می‌شود.

آواتر نسخه بردافزای مدل‌های ۰۶ و ۰۷ خود را با باتری‌های بزرگ‌تر CATL و سیستم خورشید هوای ADS 4.0 عرضه می‌کند. آواتر اعلام کرده نسخه بردافزای مدل‌های ۰۶ و ۰۷ با باتری‌های بزرگ‌تر CATL و سیستم رانندگی خودکار هوای Qiankun ADS 4.0 عرضه می‌شوند. نخستین مدل در نمایشگاه خودرو چنگدو، اواخر آگوست (شهر یور)، رونمایی خواهد شد. مالکان فعلی می‌توانند از طریق به‌روزرسانی از راه دور خودرو خود را به ADS 4.0 و هارمونی OS 5 ارتقا دهند. آواتر ۰۶ به باتری ۴۵ کیلووات-ساعتی مجهز می‌شود. آواتر ۰۷ با باتری ۵۲ کیلووات-ساعتی از اواخر سپتامبر (مهر) و آواتر ۱۲ با باتری ۵۲ کیلووات-ساعتی و لیدار عقب از اواسط اکتبر (آبان)



**باتری بزرگ‌تر
برای محصولات «آواتر»**

مدیرعامل «پارس خودرو» در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

«پارس نوآ» با دو چهره سدان و کراس اوور آماده ورود به بازار می‌شود

طی همکاری با شرکت چانگان محصول CS35 پلاس در پارس خودرو مونتاژ و محصول Uni-K نیز به صورت وارداتی به‌زودی عرضه خواهد شد

چانگان CS35 پلاس که هر دو از خودروهای موفق و باکیفیت در بازارهای جهانی هستند. مونتاژ CS35 پلاس در پارس خودرو انجام می‌شود و Uni-K نیز به‌صورت وارداتی به‌زودی عرضه خواهد شد. این همکاری با هماهنگی مدیرعامل و هیات‌مدیره گروه خودروسازی سایپا به «پارس خودرو» واگذار شده است.

برنامه پارس خودرو در زمینه ارتقای کیفیت و داخلی سازی چیست؟

خودرو پارس نوآ نماد جدید کیفیت در پارس خودرو است. برخلاف محصولات قبلی که مبتنی بر همین پلتفرم تولید و به‌دلیل عدم پاس کردن استانداردهای آلایندگی و ایمنی از چرخه تولید خارج شدند، پارس نوآ تمامی استانداردهای ۸۵ گانه را پاس می‌کند. در حالی که شرکت خودروسازی رنو در گذشته مدعی ۶۰ درصد داخلی سازی بود، ما پس از راستی‌آزمایی متوجه شدیم سهم واقعی آن‌ها تنها ۳۰ درصد بوده است. اما امروز در پارس نوآ با تلاش متخصصان جوان ایرانی، به ۸۰ درصد داخلی سازی واقعی رسیده‌ایم. این خودرو حاصل همکاری نزدیک میان مهندسان پارس خودرو، مهندسان سایپا، مرکز تحقیقات سایپا و قطعه‌سازان داخلی است.

حتی در شرایط سخت تحریم، تخصص و اراده جوانان ایرانی می‌تواند صنعت خودرو را زنده نگه دارد. پارس نوآ نخستین خودرو ملی جدید دولت چهاردهم است که در کنار شاهین و سهند عرضه می‌شود. این خودرو نماد خودباوری و نتیجه اتکا به توان داخلی است و در همین دولت به بازار عرضه می‌شود.

تحقق اهداف گروه خودروسازی سایپا. در همین راستا تلاش کرده‌ایم از تمام ظرفیت‌های قانونی کشور و حمایت وزارت صمت بهره‌بریم تا هم در بخش خودروهای داخلی و هم در بخش مدل‌های وارداتی حضور فعال داشته باشیم. در حال حاضر سه پلتفرم در پارس خودرو داریم؛ «کویبیک آر»، «سهند» و «پارس نوآ». خودروهای کویبیک و سهند تولید و عرضه می‌شوند و نسخه اتومات سهند نیز با موفقیت به تولید رسیده است. اکنون در آستانه تولید انبوه خودرو سهند CNG هستیم که دوگانه‌سوز خواهد بود

خودرو جدید پارس نوآ چه جایگاهی در سبد محصولات دارد؟

پارس نوآ یکی از اصلی‌ترین پروژه‌های توسعه‌ای پارس خودرو است. تولید انبوه این خودرو به‌زودی آغاز می‌شود و قیمت آن تقریباً نهایی شده است. علاوه بر نسخه دنده‌ای، مدل اتومات پارس نوآ نیز با همکاری مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا طراحی شده و چند نمونه اولیه آن تولید شده است. در آینده نزدیک نسخه کراس اوور پارس نوآ نیز معرفی خواهد شد و حتی در مرحله مطالعه هستیم تا از این پلتفرم برای طراحی خودرو «کارگو» نیز بهره‌بریم.

همکاری پارس خودرو با شرکت چانگان چگونه خواهد بود و چه برنامه‌ای را برای توسعه سبد محصولات چانگان دنبال می‌کنید؟

طی همکاری با شرکت چانگان دو محصول را به صورت وارداتی و مونتاژ عرضه خواهیم کرد؛ چانگان Uni-K و



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

پارس خودرو در حالی برنامه‌نویسی و توسعه سبد محصولات خود را با سرعت پیش می‌برد که صنعت خودرو کشور همچنان با چالش‌های ارزی، محدودیت‌های بین‌المللی و رکود تقاضا روبه‌رو است. این خودرو ساز قدیمی که سال‌ها به‌عنوان یکی از باز یگران اصلی بازار شناخته می‌شد، اکنون با رویکردی تازه به دنبال تنوع تولید، داخلی سازی واقعی و بازگشت به مسیر رقابت پذیری است. پروژه‌هایی مانند پارس نوآ، سهند CNG و همکاری با چانگان چین، بخشی از نقشه راه جدید پارس خودرو برای تحول در ساختار محصول و ارتقای کیفیت است. در همین ارتباط و برای بررسی روند پیشرفت برنامه‌های تولیدی، سیاست‌های کیفی سازی و زمان عرضه خودروهای جدید، با «بهمن حسین‌زاده»، مدیرعامل پارس خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

در حال حاضر شاهد افزایش تنوع محصولات و رشد داخلی سازی در «پارس خودرو» هستیم؛ چه اهداف و برنامه‌ای را در این خصوص دنبال می‌کنید؟

هدف ما روشن است؛ تولید خودروهای اقتصادی برای پاسخ به نیاز مردم و حاشیه‌سود مناسب و تنوع بالا برای

تذکری به سیاست‌گزاران صنعتی

رفت‌وآمد دید و نیازی به‌زینه کردن آن‌چنانی در نمایشگاه نبود. به‌نظر می‌آید برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی در مناطق مختلف کشور به‌شکلی که معروض افتاد، نقض غرض بوده و فقط منبع درآمد برای گروهی خاص به‌شمار می‌آید. پرسش مطرح این است که مسئولان وزارت صمت با توجه به آگاهی که از تنگناهای مالی و نقدینگی واحدهای خودرو ساز دارند، چرا مجوز برگزاری یا برپایی چنین نمایشگاه‌هایی بی‌حاصلی را صادر و تکرار می‌کنند؟! این گونه اقدامات مسئولان وزارت صمت معنای دوبیت زیر را در ذهن ما متبادر می‌سازد:

هر پدیده به صنعت خودرو

گر چه با علم و فن بود مانوس

در مقام افاده معنی

چون به ایران رسد شود معکوس

باز هم تکرار می‌کنیم که برپایی چنین نمایشگاه‌هایی بی‌حاصل و تکرار مکرر آن‌ها چیزی جز بیپه‌ده کاری و اتلاف بخشی از منابع مالی و نقدینگی واحدهای خودرو ساز داخلی نیست؛ آن هم در چنین شرایطی که واحدهای خودرو ساز از مضایق و تنگناهای نقدینگی در رنج و عذاب هستند و احتمالاً رابطه آن‌ها بابت بدهی کلان به قطعه‌سازان به‌زودی دستخوش تغییرات نگران‌کننده‌ای شود. فرجام سخن این که: مسئولان سیاست‌گذاری صنعتی در مورد صدور مجوز برای اموری که متضمن بار مالی است مانند برگزاری نمایشگاه‌های خودرویی باید بیشتر بیندیشند و مانع تکرار آن‌ها هم شوند؛ نه این که خود به‌بیپه‌ده کاری‌ها رسمیت ببخشند و یا خدای ناکرده مشوق آن‌ها باشند. باید بدانیم که برپایی نمایشگاه‌های خودرو محل عرضه انواع نوآوری‌هایی است که در این عرصه صورت می‌گیرد و نه گذاشتن خودروهایی در غرفه‌هایی که در خیابان‌ها تردد می‌کنند و یا در نمایشگاه‌ها و فروشگاه‌های خودرو در سطح شهر می‌توان آن‌ها را مشاهده کرد.

« به دنبال

برپایی نمایشگاه

خودرو مشهد

که چندی پیش

برگزار شد،

بیست و نهمین

نمایشگاه ظاهراً

بین المللی

تبریز نیز که

چهارشنبه

گذشته آغاز به کار کرده بود به کار خود پایان داد و

قرار است بیست‌ودوم مهرماه سال جاری یعنی تا چند روز

دیگر، مشابه آن آبان‌ماه در اصفهان هم برگزار شود. چنانچه

نمایشگاه اصفهان هم مانند دو نمایشگاه مشهد و تبریز باشد،

عدم برگزاری بهتر از برپایی آن خواهد بود و حداقل فایده

آن در شرایطی که واحدهای خودرو ساز کشور از کمبود

نقدینگی در رنج هستند، مانع از هدر رفت بخشی از منابع

مالی آن‌ها خواهد شد. اصولاً فلسفه برپایی نمایشگاه‌های

بین‌المللی خودرو در جهان عرضه آخرین نوآوری‌ها چه

در بخش آپشن و چه استانداردهای اجباری است. در

نمایشگاه‌های برگزار شده مشهد و تبریز چنین هدف‌هایی

به چشم نمی‌خورد و از چند جهت قابل بررسی است. نخست

این که شرکت‌های خارجی در آن حضور نداشتند

و شرکت‌های ایرانی به‌طور انحصاری محصولات خودرویی

چینی را در غرفه‌های خود به‌نمایش گذاشته بودند. وقتی

که شرکت‌های خارجی از کشورهای مختلف حضور نداشته

باشند، اطلاق صفت «بین‌المللی» کاملاً بی‌معنا و مغایر

با حقیقت است. دوم این که خودروهای چینی که در این

نمایشگاه حضور داشتند همان‌هایی بودند که می‌توان

به‌سهولت آن‌ها را در خیابان‌های شهرهای مختلف در حال



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

مدل IM موتورز، برند جدید گروه سایک، عرضه نسخه جدید کراس اور کامپکت خود را آغاز کرده که رقیب تسلا مدل Y محسوب می شود و در اروپا هم عرضه خواهد شد. IMMotors، برند متعلق به سایک، پیش فروش نسخه جدید شاسی بلند LS6 را در چین با طراحی به روز خارجی و داخلی و افزودن نسخه بردافزا به مدل های تمام الکتریکی آغاز کرده است. قیمت ها از ۲۹ هزار و ۲۰۰ تا ۲۹ هزار دلار است و در ۲۰ دقیقه اول پیش فروش، بیش از ۱۰ هزار سفارش ثبت شد. این خودرو قرار است با نام ام جی IM 6 در اروپا هم عرضه شود و چندی پیش در فستیوال سرعت گودوود در بریتانیا به نمایش درآمد. مدل LS6 Pro تمام الکتریکی با قیمت ۲۹ هزار و ۲۰۰ دلار،

مدل LS6 52 Pro بردافزا با قیمت ۲۹ هزار و ۹۰۰ دلار، مدل LS6 66 Max بردافزا با قیمت ۲۳ هزار و ۴۰۰ دلار و مدل LS6 Ultra تمام الکتریکی با قیمت ۲۹ هزار دلار عرضه می شوند. هر دو نسخه بردافزا و تمام الکتریکی از طراحی یکسان با فرم فست بک، گلگیرهای پهن تر از بدنه، رنگ های پنج پرده دوپل و کالیبرهای قرمز بهره می برند. نمای جلویی با چراغ های Y شکل و لوگوی روی کاپوت متمایز است. سقف در تیپ های رده بالا به لیدار مجهز است و عقب خودرو و نوار LED سراسری دیده می شود. نسخه بردافزا دارای طول ۴٫۹۳۷ میلی متر، عرض ۱٫۹۸۸ میلی متر، ارتفاع ۱٫۶۷۱ میلی متر و فاصله محوری ۲٫۹۶۰ میلی متر است.



«ام جی» هم رقیب «تسلا» شد!



زیاد است که نشان می دهد سیاست های وارداتی نه برای تعادل بازار بلکه صرفاً برای تأمین درآمد دولت طراحی شده اند.

آینده صنعت خودرو در صورت تداوم سیاست های کنونی را چگونه می بینید؟

در صورت ادامه وضع موجود، صنعت خودرو وارد مرحله ای از فرسودگی ساختاری خواهد شد. نه امکان نوسازی خطوط تولید وجود دارد و نه انگیزه ای برای تحقیق و توسعه باقی می ماند. بحران نقدینگی و بدهی زنجیره تأمین، خودرو سازان را به تولید حداقلی و غیررقابتی سوق داده است. اگر اصلاحات ساختاری در سیاست های مالی، ارزی و مدیریتی صورت نگیرد، در سه سال آینده بخش قابل توجهی از قطعه سازان کوچک از چرخه تولید خارج می شوند. آینده این صنعت وابسته به تصمیم امروز سیاست گزاران است: یا اعتماد به بخش خصوصی و رقابت واقعی، یا ادامه انحصار و زیان انباشته.

در پایان، چه پیشنهادهایی برای اصلاح ساختار صنعت خودرو برای مسئولان امر دارید؟

سه اقدام فوری لازم است: نخست، حذف قیمت گذاری دستوری و سپردن تعیین قیمت به بازار رقابتی؛ دوم، تثبیت سیاست ارزی با محوریت شفافیت و پیش بینی پذیری و سوم، تقویت نقش بخش خصوصی در تصمیم سازی، به ویژه در شورای سیاست گذاری خودرو. باید سیاست گذاری از سطح دستور به سطح مشارکت ارتقا یابد. بخش خصوصی نه تهدید است و نه رقیب دولت، بلکه تنها ابزار واقعی رشد تولید و اشتغال است. اگر این سه اصلاح در دستور کار قرار گیرد، صنعت خودرو ایران نه تنها از رکود خارج می شود، بلکه می تواند در سطح منطقه به بازیگر جدی تبدیل شود.

یک کارشناس اقتصادی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

اعتماد به بخش خصوصی، شرط عبور صنعت خودرو از بحران



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو همچنان با رکود تقاضا و نوسانات قیمتی دست و پنجه نرم می کند، بسیاری از کارشناسان بر این باورند که سیاست های ناپایدار ارزی، کندی روند واردات و ضعف در تأمین قطعات، به اصلی ترین عوامل افزایش هزینه تولید و جهش قیمت ها تبدیل شده است. در همین راستا، مسیح نوروزی کلدھی، کارشناس اقتصادی حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» با تحلیل ریشه های این بحران تأکید می کند: «نبود استراتژی منسجم در حوزه واردات خودرو و وابستگی زنجیره تأمین به ارزهای دولتی و آزاد، موجب شده است خودرو سازان داخلی در رقابت قیمتی و کیفی از رقبای منطقه ای عقب بمانند.» او معتقد است: «تا زمانی که دولت میان سیاست های کنترل ارزی، حمایت از تولید و آزادسازی واردات توازن برقرار نکند، بازار خودرو ایران درگیر بی ثباتی قیمتی و کاهش اعتماد مصرف کننده باقی خواهد ماند.»

سیاست های ارزی اخیر و محدودیت های بانکی چه تأثیری بر روند تأمین قطعات و تولید خودرو گذاشته است؟

در حال حاضر بزرگ ترین چالش زنجیره تأمین خودرو، نبود ثبات در سیاست های ارزی است. قطعه سازان برای واردات مواد اولیه و قطعات نیمه ساخته با چند نرخ متفاوت ارز مواجه هستند؛ در حالی که خودرو ساز باید با نرخ دستوری محصولات خود را عرضه کند. این

شکاف، ساختار مالی صنعت را از تعادل خارج کرده است. در شرایطی که حتی تخصیص ارز دولتی با تاخیر چندماهه انجام می شود، زنجیره تأمین توان حفظ تولید مستمر را ندارد. اگر سیاست ارزی بر پایه عرضه و تقاضا و با نظارت شفاف تنظیم شود، قطعه ساز می تواند قیمت تمام شده را مدیریت کرده و خودرو ساز نیز تولید را بر مبنای واقعیات اقتصادی ادامه دهد.

از دیدگاه شما ریشه اصلی نوسان قیمت خودرو در بازار چیست؟ آیا تنها به نرخ ارز وابسته است یا پای عوامل ساختاری در میان است؟

نرخ ارز تنها یکی از متغیرهاست، نه همه آن. عامل تعیین کننده تر، نبود شفافیت در سازوکار قیمت گذاری و بی ثباتی سیاست هاست. وقتی دولت از یک سو قیمت کارخانه را سرکوب می کند و از سوی دیگر هزینه تولید به دلیل تورم، انرژی و دستمزد بالا می رود، فاصله قیمتی بین کارخانه و بازار آزاد اجتناب ناپذیر است. این فاصله سودی غیرمولد ایجاد می کند که نصیب واسطه گران می شود، نه تولید کننده. مادامی که قیمت گذاری دستوری حذف نشود، هیچ کس نمی تواند از کاهش واقعی قیمت خودرو بسخن بگوید. قیمت باید تابع کیفیت، هزینه و رقابت باشد نه دستور.

بسیاری از کارشناسان معتقدند خصوصی سازی می تواند صنعت خودرو را نجات دهد، اما تجربه گذشته چندان موفق نبوده است. چه تغییری در شیوه واگذاری لازم است؟

مشکل خصوصی سازی در ایران نه اصل واگذاری بلکه شکل اجراء است. شرکت های خودرو ساز در ظاهر واگذار شده اند، اما در عمل همچنان زیر سایه دولت اداره می شوند. خصوصی سازی واقعی به معنای واگذاری تصمیم گیری است، نه صرفاً فروش سهام. باید اجازه داد بخش خصوصی در انتخاب مدیران، سیاست های تولید و نحوه تأمین مالی استقلال داشته باشد.

در غیر این صورت، رقابت شکل نمی گیرد و بهره وری بالا نمی رود. اگر سهام مدیریتی خودرو سازان به فعالان واقعی صنعت یا کنسرسیوم های قطعه سازی واگذار شود، شاهد کاهش هزینه، ارتقای کیفیت و ورود فناوری های جدید خواهیم بود.

وضعیت فعلی زنجیره تأمین قطعات را چگونه ارزیابی می کنید و چه عواملی مانع رشد آن شده است؟

زنجیره تأمین قطعات در ایران طی سال های اخیر زیر فشار دو عامل اصلی قرار گرفته است: تورم و بی ثباتی

سیاست های ارزی. قطعه سازان داخلی با افزایش ۷۰ تا ۱۰۰ درصدی بهای مواد اولیه مواجه هستند، اما امکان تعدیل قیمت فروش ندارند. از طرف دیگر، نقدینگی خودرو سازان به دلیل تعهدات فروش و قیمت گذاری دستوری قفل شده است. نتیجه این وضعیت، رشد بدهی خودرو سازان به زنجیره تأمین و توقف ظرفیت تولید برخی قطعه سازان است. سیاست درست آن است که دولت نقش ناظر داشته باشد، نه تعیین کننده. اگر قراردادهای بلندمدت و واقعی میان خودرو ساز و قطعه ساز تنظیم شود، صنعت به تدریج از حالت بحرانی خارج خواهد شد.

واردات خودروهای کامل یا کار کرده تا چه اندازه می تواند به تنظیم بازار کمک کند؟

واردات هوشمند می تواند به عنوان یک ابزار تنظیمی موثر عمل کند؛ اما به شرطی که انحصاری نباشد. متأسفانه واردات در سال های اخیر در اختیار چند شرکت خاص بوده که خود به بازار جهت داده اند. واردات باید رقابتی، شفاف و متناسب با نیاز بازار انجام شود. اگر به شرکت های خصوصی اجازه داده شود خودروهای اقتصادی و کم مصرف را با تعرفه منطقی وارد کنند، رقابت باعث کاهش قیمت در محصولات داخلی نیز خواهد شد. در حال حاضر فاصله قیمتی میان خودروهای داخلی و مشابه خارجی به قدری

X5

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



عمودی و کابین آشنایش قابل تشخیص است. شاسی فولادی تقویت شده حالا ۲۰۰ در صد مستحکم تر است. بدنه از فیبر کربن ساخته شده و وزن خودرو تنها ۱۲۴۷ کیلوگرم است. از زاویه سه چهارم جلو، این پورشه رستماد شباهتی غریب به هیوندای آیونیک ۶ دارد؛ ولی با این حال کاملاً چشمگیر به نظر می‌رسد. آن هم در حالی که پورشه‌های اسلانت‌نوز هر چند جذابیت خاصی داشتند، اما هرگز در زیبایی سرآمد نبودند. از نمای کناری، ۱۴۰۲۶-۱۴۰۲۶ نسل‌های اغراق آمیز از پورشه ۱۹۵۹ است.

شرکت گونترور کس رستماد چشمگیری از ۹۱۱ را با الهام از دماغه تخت پورشه ۹۳۵ اسلانت‌نوز و پیشترانه هوا خنک ۱۰۰۰ اسب بخاری معرفی کرده است. گونترور کس که نامی مشهور در ساخت پورشه‌های رستماد است، در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ از پروژه F-26 رونمایی کرده است. این خودرو با الهام از جنگنده‌ها و پورشه ۹۳۵ اسلانت‌نوز (مدلی مسابقه‌ای بر پایه اولین نسل ۹۱۱ توربو که دماغه‌ای صاف و بدون چراغ داشت) طراحی شده است. F-26 بر پایه شاسی ۹۱۱ نسل ۹۹۳ دهه ۹۰ ساخته شده که با شیشه جلوی



توان هزار اسب بخاری و ظاهری متفاوت برای پورشه «۹۱۱»

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

قیمت گذاری دستوری به تولید آسیب می‌زند

رئیس کمیسیون صنایع و معادن شورای اسلامی گفت: «دولت نباید تاجر و بنگاه‌دار باشد، بلکه باید سیاست‌گذار و حامی تولیدکنندگان واقعی باشد.»



یکی از آسیب‌های جدی به صنعت و تولید کشور است. طبق قانون برنامه هفتم، قیمت گذاری باید متوقف شود؛ اما همچنان در برخی حوزه‌ها ادامه دارد و باعث زیان تولیدکنندگان می‌شود. امیدواریم فضای کشور به سمتی برود که این سیاست به‌طور کامل برچیده شود. وی افزود: «با این حال، چون هنوز بازار رقابتی کامل شکل نگرفته، در شرایط فعلی باید بین حمایت از مصرف‌کننده و جلوگیری از زیان تولیدکننده تعادل برقرار شود. نباید سخت‌گیری بیش از حد موجب وارد آمدن آسیب به خودروسازان شود. در آینده با حضور خودروسازان جدید و تقویت رقابت، بهترین روش آن است که عرضه و تقاضا قیمت را تعیین کند.»

علیزاده در پایان با بیسان این که توصیه‌مان به وزارت صمت این بوده است که سخت‌گیری بیش از حد نکنند تا خودروساز در شرایط سخت فعلی بیش از این آسیب نبیند، اظهار امیدواری کرد روند فعلی خصوصی سازی واقعی و اصلاح ساختارها در صنعت خودرو و بازار جدید کند تا شاهد ارتقای کیفیت، افزایش بهره‌وری و رضایت بیش تر مردم باشیم.

به بخش خصوصی واقعی انجام نشد. بنگاه‌های بزرگ صنعتی و فولادی به جای این که به فعالان اقتصادی توانمند واگذار شوند، بین نهادهای مختلف مثل تامین اجتماعی و دستگاه‌ها تقسیم شدند؛ در واقع بنگاه‌ها تکه تکه شدند و کارایی خود را از دست دادند؛ اما اگر خصوصی سازی واقعی و هدفمند انجام شود، هم قانون گذار از آن حمایت می‌کند و هم مجلس و دولت از آن استقبال خواهند کرد.»

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره تجربه واگذاری مدیریت ایران خودرو گفت: «در مورد ایران خودرو، سهام جدیدی جابه‌جا نشده؛ بلکه مدیریت به اکثریت سهام‌داران فعلی واگذار شد.»

علیزاده با تقدیر از زحمات مدیران، کارشناسان و کارگران زنجیره خودروسازی تاکید کرد: «مردم قدر زحمات تولیدکنندگان را می‌دانند. امیدواریم با ارتقای کیفیت، افزایش تنوع محصولات و توجه به سلیقه و توان مالی مصرف‌کنندگان، رضایتمندی مردم بیش از پیش حاصل شود.»

وی در بخش دیگری از سخنانش به موضوع قیمت گذاری دستوری اشاره کرد و گفت: «قیمت گذاری دستوری

رضا علیزاده در حاشیه نمایشگاه خودرو تبریز با اشاره به تجربه واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی اظهار کرد: «قانون اساسی به صراحت تکلیف کرده که بنگاه‌های تولیدی باید به بخش خصوصی واگذار شوند. دولت نباید تولیدکننده، تاجر یا بنگاه‌دار باشد، بلکه باید تمرکز خود را بر سیاست‌گذاری، ریل گذاری و حمایت از تولیدکنندگان بگذارد. هر جا دولت وارد عرصه تولید شده، نتیجه مطلوبی حاصل نشده است.»

وی با اشاره به واگذاری مدیریت ایران خودرو به اکثریت سهام‌داران، این واگذاری را موفق ارزیابی کرد و گفت: «خروجی که از این واگذاری می‌بینیم خوب است و با وجود شرایط دشوار اقتصادی به لحاظ مسائل داخلی و بین‌المللی، می‌بینیم که ایران خودرو نسبت به هم‌ترازش چالش‌های کمتری دارد و می‌تواند خود را بهتر با شرایط سازگار کند.»

وی با بیان این که برخی خصوصی سازی‌های گذشته تجربه موفق نبوده‌اند، افزود: «در سال‌های گذشته واگذاری‌ها

پیگیری يك موضوع



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

آیا صنعت خودرو انحصاری است؟

بسیاری از کارشناسان و فعالان صنعت خودرو نسبت به عملکرد شورای رقابت در صنعت و بازار خودرو طی این سال‌ها انتقادهای جدی دارند و خواستار بازنگری در دخالت این شورا در صنعت خودرو هستند. حال در این رابطه سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

آیا فرضیه انحصاری بودن صنعت خودرو که مبنای قیمت گذاری دستوری است و از سوی شورای رقابت اعمال می‌شود، صحیح است؟

فرضیه شورای رقابت مبنی بر انحصاری بودن بازار خودرو در شرایطی که واردات خودرو به کشور آزاد و تعداد خودروسازان مونتاژ کار افزایش پیدا کرده، کاملاً اشتباه است. اگر چه وظیفه اصلی شورای رقابت مقابله با انحصار است، اما در واقع این شورا با این فرضیه که انحصار تولید خودرو در اختیار دو خودروساز بزرگ است، این حق را برای خود قائل شده که کنترل قیمت خودرو را به دست بگیرد.

چه زمانی بازار خودرو انحصاری است؟

بازار خودرو زمانی انحصاری است که خودروسازان رقابتی نداشته و یا با خودروسازان دیگر به سر افزایش قیمت خودرو تیبانی کرده باشند؛ بنابراین فرضیه شورای رقابت مبنی بر انحصاری بودن بازار خودرو در شرایطی که واردات خودرو به کشور آزاد و تعداد خودروسازان مونتاژ کار افزایش پیدا کرده کاملاً اشتباه است.

نقش شورای رقابت در این وضعیت چیست؟

شورای رقابت خود عامل ایجاد انحصار در بازار خودرو است. متأسفانه شورای رقابت با ایجاد نظام قیمت گذاری دستوری امکان هر گونه سرمایه گذاری داخلی و خارجی در صنعت خودرو را از بین برده است؛ چرا که هیچ سرمایه گذاری حاضر نیست سرمایه خود را وارد صنعتی کند که هیچ گونه اختیاری در تعیین قیمت محصول خود ندارد. از آن جا که هر طرح سرمایه گذاری بر اساس بررسی ریسک‌های مالی و حرفه‌ای انجام می‌شود، طبیعی است سرمایه‌گذاران از سرمایه گذاری در صنعتی چون خودروسازی که تحت نظام قیمت گذاری دستوری قرار دارد، اجتناب کنند. شورای رقابت با عملکرد خود در حق دو خودروساز بزرگ کشور ظلم کرده است. نتیجه چنین سیاستی شکل گیری انحصار معکوس در بازار خودرو است؛ انحصاری که نه به نفع دولت، نه خودروساز و قطعه‌ساز و نه بانک‌هاست.

زاپاس Spare Tire

گام‌های مثبت «سایپا» در مسیر تعمیق ساخت داخل

مواد اولیه، نقدینگی و تسهیل فرآیندهای تولید در حال انجام است.»

رئیس سازمان صمت استان آذربایجان شرقی در پایان با تقدیر از حضور مستمر گروه سایپا در نمایشگاه خودرو تبریز گفت: «محصولات این گروه در کلاس اقتصادی قرار دارند و همواره در جهت تولید خودروهای مشتری پسند تلاش می‌کند. سایپا در تقویت صنعت استان‌ها و ایجاد عدالت صنعتی نقش موثری دارد و امسال نیز با آمادگی بیشتر و محصولات جدیدتر در نمایشگاه حضور یافته است.»

آذربایجان شرقی ضمن قدردانی از مدیرعامل گروه سایپا به دلیل حمایت از تولید داخل تاکید کرد: «باید به آینده متخصصان و کارشناسان کشور امیدوار بود؛ چرا که تلاش‌های آنان زمینه‌ساز پیشرفت صنعت ملی است.»

وی خاطر نشان کرد: «استان آذربایجان شرقی همواره در حمایت از بخش صنعتی فعال بوده و با همکاری استاندار و دستگاه‌های اجرایی، رفع موانع تولید را در دستور کار قرار داده است. اقدامات موثری نیز در زمینه تامین ارز،

می‌شود و امیدواریم شرکت‌های زیرمجموعه این گروه در مسیر تعمیق ساخت داخل بیش از پیش گام بردارند تا شاهد ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل باشیم.»

وی با تاکید بر اهمیت صنعت خودروسازی به عنوان صنعتی پیشران افزود: «خوشبختانه بستر این صنعت در کشور وجود دارد و می‌تواند در اشتغال‌زایی و ثروت آفرینی نقش مهمی ایفا کند.»

رئیس سازمان صنعت، معدن و تجارت (صمت) استان

افتخار هموطنان ایرانی باشد.»

رئیس سازمان صمت استان آذربایجان شرقی با اشاره به رشد همکاری میان خودروسازان، قطعه‌سازان و شرکت‌های دانش‌بنیان گفت: «شاهد هستیم که این تعامل روز به روز در حال گسترش است و این امر برای صنعت کشور مایه افتخار است.»

پرنیان تصریح کرد: «بخشی از قطعات محصولات گروه سایپا توسط قطعه‌سازان استان آذربایجان شرقی تامین

به گزارش «سایپانیوز» صابر پرنیان گفت: «امروز شاهد نوآوری در مجموعه گروه خودروسازی سایپا هستیم. محصولات جدید این گروه در تراز بالاتر از تولیدات قبلی، با عمق ساخت داخل بیشتر، آلاینده‌های کمتر و بهینه‌سازی انرژی همراه است.»

وی با بیان این که تولیدات گروه سایپا موجب رضایتمندی مشتریان شده است، افزود: «دوام، زیبایی و ایمنی از جمله عوامل موثر در این موفقیت به‌شمار می‌رود و امیدواریم محصولات خودروسازان داخلی به‌مرحله‌ای برسد که مایه



بسته خاص برابوس برای «SL»



برابوس در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵، از تیونینگ جدید مرسدس SL با ۱۰۰۰ اسببخار قدرت و رنگ قرمز چشمگیری رونمایی کرده است. هفته اتومبیل مونتری با رویدادهای متنوعی هر سال برگزار می‌شود. این هفته جشن خودرویی، علاوه بر نمایشگاه‌های لوکس، فرصتی برای خودروسازان و تیونرها برای نمایش محصولاتشان است. برابوس در مونتری امسال دو تیونینگ جدید خود را به نمایش گذاشته است. یکی از این خودروها، مرسدس بنز SL است که حالا راکت GTC نام گرفته و در مونتری توجهات زیادی را به خود جلب کرده است. این خودرو بر پایه مرسدس بنز SL 63 SE

Performance هیبریدی ساخته شده؛ اما حجم پیشرانه ۴ لیتری V8 تونین توربو آن به ۴.۵ لیتر افزایش یافته و مجموع خروجی نیز به ۱۰۰۰ اسببخار قدرت و ۱۸۲۰ نیوتون متر گشتاور رسیده است. این اعداد اشتباه نیستند؛ ۱۰۰۰ اسببخار در خودرویی به اندازه SL دیوانه‌کننده است و بر فورمنس هم این را نشان می‌دهد؛ زیرا راکت GTC شتاب صفر تا صد ۲.۶ ثانیه دارد و ظرف ۹.۵ ثانیه به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. حداکثر سرعت خودرو هم کمی بیشتر، یعنی ۳۱۷ کیلومتر بر ساعت است. برای مدیریت این قدرت عظیم، برابوس از تقاهای متعددی اعمال کرده است.

ویژه‌ها

انتقاد وزارت صمت از حذف شرط سپرده در پیش فروش خودرو



سرپرست دفتر صنایع خودرو، نیرومحرکه و حمل و نقل وزارت صمت، معدن و تجارت گفت: «حذف شرط سپرده بلوکه‌شده در پیش فروش خودرو، افزایش متقاضی و تقاضای کاذب در بازار ایجاد می‌کند.» محمدعلی حاجی‌زاده ادامه داد: «با حذف نیاز به بلوکه کردن سپرده بانکی از طرف اشخاص و کاهش میزان پیش پرداخت، ثبت نام را برای طیف وسیعی از مردم حتی آنانی که قصد خرید فوری ندارند، به یک «فرصت کم ریسک و پر بازده» تبدیل کرده است.»

دیگه چه خبر؟

همکاری خودرویی ایران و چین دور از مکانیسم ماشه



بررسی‌ها نشان می‌دهد فعال شدن مکانیسم ماشه شامل خودروسازان نمی‌شود و نگرانی در مورد خروج شرکای چینی مونتاژ کاران از کشور چندان مصداق ندارد. تجربه چندین دوره تحریم نشان داده که همکاری‌های دو کشور نه تنها قطع نشده، بلکه در برخی موارد مستحکم‌تر نیز شده است. از منظر شرکت‌های خودروسازی چینی، ایران بازاری مهم و پایدار است که ترک آن به معنای از دست دادن سرمایه‌گذاری‌های کلان خواهد بود.

توئیتر!

مهلت تحویل خودرو از این پس بر اساس روز تقویمی محاسبه می‌شود



احمد شانیان، معاون بازرسی و نظارت سازمان حمایت اعلام کرد: «بر اساس این نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو، تمام مهلت‌های تحویل خودرو در قراردادهای فروش باید بر مبنای روز تقویمی تعیین شود.» وی با تأکید بر ضرورت حفظ حقوق خریداران و پیشگیری از بروز شکایات قضایی افزود: «در قراردادهای جاری که در آن‌ها قید «روز کاری» درج شده است، مبنای محاسبه و اجرای تعهدات، روز تقویمی خواهد بود.»

بارش ۳۱ درصدی رقم خورد؛

درآمد ۱۴ همتی «ایران خودرو دیزل» در ۶ ماه نخست سال جاری



رامتین بیات
r.bayat@autoworld.ir

شرکت ایران خودرو دیزل، بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای تجاری در کشور، گزارش فعالیت ماهانه منتهی به شهریور ۱۴۰۴ را منتشر کرده است. بر اساس این گزارش که روی سامانه کدال قرار گرفته، مجموع درآمد شرکت از محل فروش محصولات و ارائه خدمات در ۶ ماهه نخست سال جاری به ۱۳ هزار و ۹۰۷ میلیارد تومان رسیده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که ۱۰ هزار و ۶۳۱ میلیارد تومان بوده، نشان‌دهنده رشد قابل توجه حدود ۳۱ درصدی است. این افزایش بیانگر بهبود وضعیت تولید، افزایش تقاضا برای محصولات شرکت و ارتقای کارایی در فرآیند فروش و تحویل خودروهای تجاری است. عملکرد شهریورماه نیز حاکی از تداوم روند مثبت فروش است. بر اساس داده‌های منتشر شده، درآمد ایران خودرو دیزل در این ماه به ۲ هزار و ۶۸۸ میلیارد تومان رسیده که نسبت به شهریور سال گذشته با رقم یک هزار و ۹۷۲ میلیارد تومان، رشد حدود ۳۵ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد ماهانه را می‌توان حاصل بهبود وضعیت عرضه و افزایش تیراژ تولید دانست که در ماه‌های اخیر به صورت هدفمند دنبال شده است. در بررسی ترکیب فروش شهر یورماه، بیشترین درآمد شرکت مربوط به فروش کامیون‌های سنگین بوده که با رقم یک هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان،



بیشترین سهم را در میان محصولات مختلف ایران خودرو دیزل به خود اختصاص داده است. این امر نشان می‌دهد همچنان تقاضا برای خودروهای باری سنگین در بازار داخلی بالا بوده و بخش عمده‌ای از درآمد شرکت از این گروه محصول تامین می‌شود. ایران خودرو دیزل با سرمایه‌گذاری ۱۱ هزار و ۱۶۰ میلیارد تومان، به‌عنوان یکی از شرکت‌های گروه صنعتی ایران خودرو، نقش کلیدی در تامین ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور ایفا می‌کند. رشد درآمدهای عملیاتی در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ می‌تواند نشانه‌ای از بهبود نسبی شرایط بازار خودروهای تجاری و افزایش قدرت خرید مشتریان سازمانی و بخش خصوصی باشد. این در حالی است که افزایش درآمد در کنار بهبود روند فروش می‌تواند به تقویت جریان نقدی شرکت، تسویه

بدهی‌ها و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید جدید منجر شود. این افزایش درآمدها و به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که صنعت خودروهای تجاری طی سال‌های گذشته با چالش‌هایی نظیر نوسان نرخ ارز، محدودیت در تامین قطعات و کاهش تقاضا از سوی بخش‌های حمل و نقل مواجه بوده است. با این حال، افزایش فروش ۶ ماهه اخیر نشان می‌دهد این شرکت توانسته با مدیریت مناسب منابع و تولید، این موانع را تا حدودی پشت سر بگذارد و سهم خود را در بازار داخلی حفظ کند. در مجموع، عملکرد مثبت ایران خودرو دیزل در شهریورماه و نیمه نخست سال جاری نشان‌دهنده آن است که این شرکت در مسیر بازسازی توان تولید، افزایش بهره‌وری و بهبود ساختار مالی گام برداشته است.

اینفوگرافش

Infography

افت درآمد شرکت «تولیدمحور خودرو»



شرکت «تولیدمحور خودرو» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک هزار و ۱۰۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

صنعت خودرو در احاطه مشکلات ساختاری

صنعت خودرو سال‌هاست در گیر سیاست‌های ناکارآمد و تصمیمات ناپایدار است. انتظارات عمومی برای دسترسی به خودروهای باکیفیت و قیمت مناسب رو به افزایش است؛ اما نه واردات و عده داده‌شده عملیاتی شده و نه تولید داخلی توانسته استانداردها و نیاز بازار را برآورده کند.

چرا؟

ایران از رقبا عقب افتاد

کشورهایی که یک دهه پیش از ایران عقب‌تر بودند، امروز با تولید اتوبه خودروهای اقتصادی، مسیر توسعه را با سرعت طی می‌کنند. در کشورمان، اما مداخلات غیرکارشناسی، قیمت‌گذاری تحمیلی و تصمیمات ناپایدار، زیان انباشته خودروسازان را افزایش داده و انگیزه تولید را کاهش داده است.

برای چپ؟

قیمت‌گذاری دستوری عامل اصلی زیان انباشته خودروسازان

طی ماه‌های اخیر، مداخله‌های غیرکارشناسی در قیمت‌گذاری خودرو، افت تولید، کمبود قطعات و فشار بر زنجیره تامین را شدت بخشیده است. در این شرایط کارشناسان تأکید دارند مشکل اصلی صنعت خودرو نه تحریم‌های بین‌المللی، بلکه تحریم‌های داخلی است.

زنده يك

First gear



علی زاندوز
a.zarandooz@autoworld.ir

هزینه معاینه فنی خودرو ۱۴۰۴
حاضر جواب: می‌گویند معاینه فنی فقط مخصوص خودرو نیست؛ صبر و تحمل راننده هم باید سالی چند بار معاینه شود. وقتی هزینه معاینه فنی از ۵۲ تا ۳۱۷ هزار تومان متغیر است، راننده هم باید برای حفظ آرامش خود از ۵۲ تا ۳۱۷ لیوان آب‌قند مصرف کند. حالا حساب کنید اگر خودرویتان «پیر» باشد و چهار بار در سال بخواید به صف بروید، شاید خودش نجات پیدا کند، اما راننده‌اش دچار فرسودگی روانی می‌شود.

دولت خیال ثبت نام کنندگان خودرو را راحت کرد
حاضر جواب: بالاخره بعد از سال‌ها، دولت اعلام کرد تاریخ تحویل خودرو «تقویمی» است نه «کاری»! رانندگان می‌گویند: یعنی اگر قرار بود ماشین‌مان فرور دین برسد، دیگر لازم نیست تا آخر خرداد کاری سال بعد منتظر بمانیم؟ خودروسازان البته با هوشمندی می‌گویند: بله، تقویمی است... اما ما فعلاً تقویم شمسی را قبول نداریم، در حال بررسی تقویم مایا هستیم! خریداران خوششانند؛ فقط هنوز نمی‌دانند تقویم تحویل با چه واحد نجومی تنظیم می‌شود.

هشدار به مالکان خودرو؛ این خودروها از سهمیه سوخت محروم می‌شوند!
حاضر جواب: مصوبه جدید دولت می‌گوید: «خودروهای فرسوده و آلاینده از سهمیه سوخت محروم می‌شوند.» خوب، این طور که پیش می‌رود، تا یکی دو سال دیگر فقط دو چرخه‌سوارها می‌توانند بنزین بزنند.

در ضمن، بعضی خودروها آن قدر قدیمی‌اند که اگر از سهمیه سوخت محروم شوند، خودشان نفس می‌کشند و بنزین تولید می‌کنند! صاحبانشان هم معتقدند: «این ماشین‌ها نه آلاینده‌اند، نه فرسوده؛ فقط خاطر هارند!»

پایتخت همچنان مترو می‌خواهد
حاضر جواب: تهران همیشه در ترافیک، هنوز مترو می‌خواهد! مترو مثل یک دوست وفادار است؛ همیشه دیر می‌آید ولی هیچ وقت پشت را خالی نمی‌کند. البته مردم هم یاد گرفته‌اند: اگر در ایستگاه صادقیه سوار مترو شوی و در امام حسین پیاده شوی، در راه می‌توانی سه تماس کاری بگیری، دو چرت کوتاه بزنی و یک مدرک تحصیلی هم بگیری! مترو شاید کند باشد، اما از ترافیک خیابان انقلاب تا آزادی، هنوز بهترین درمان اعصاب شهروندان است.

خودروسازان سنگین، فروش را متوقف کردند
حاضر جواب: وقتی گفته می‌شود «خودروسازان سنگین» فروش را متوقف کردند، منظور وزن تصمیم نیست، بلکه وزن مشکلات است! از کمبود خریدار تا نبود سیاست حمایتی، این بخش از صنعت به قدری کند شده که بعضی کامیون‌ها هنوز منتظرند تا نسل بعدی شان تعویض شوند، اما نسل بعدی هم در صف واردات مانده. به این ترتیب، جاده‌ها پر از «خسته‌ترین قهرمانان ملی» شده‌اند؛ کامیون‌هایی که اگر حرف بزنند، فقط می‌گویند: «ما هنوز قسط لاستیک سال ۹۸ را می‌دهیم!»

اصلاح سیاست‌های صنعتی؛ تنها مسیر رهایی از قیمت‌گذاری دستوری
حاضر جواب: قیمت‌گذاری دستوری مثل کمر بند ایمنی است که همیشه قفل است؛ امنیت ندارد، اما احساس کنترل می‌دهد! صنعت خودرو سال‌هاست زیر بار این کمر بند گیر کرده و قطعه‌سازان، بانیم‌میلون نیرو، باید ماشین‌را جلو ببرند در حالی که ترمز دست دولت است. هر چند همه از «آزادی قیمت» حرف می‌زنند، ولی در عمل قیمت‌ها آزاد نیستند، فقط گاهی هر خصمی می‌گیرد! اگر قرار است این صنعت رها شود، حداقل اجازه دهند موتور آن روشن بماند!



کیوانی با تیونینگ مرسدس AMG G63، ظاهری عجیب با رنگ قرمز و کابین سفید لوکس خلق کرده که رقیب منموری و برابوس است. می توان ادعا کرد خراب کردن ظاهر یک مرسدس بنز G کلاس تقریباً غیرممکن است؛ اما تیونرهایی مثل کیوانی آماده‌اند این چالش را بپذیرند! کیوانی بارها نشان داده که می تواند رقیبی برای منموری باشد؛ اما از آن جا که این تیونر هنوز سابقه و شهرت رقیب خود را ندارد، تلاش می کند به عنوان جایگزینی برای منموری خود را مطرح کند. بدین منظور، کیوانی سوراخ جذاب ترین خودروهای جهان می رود. یکی از این خودروها مرسدس AMG G63 است که حالا زیر دستان کیوانی قرار گرفته است. این شاسی بلند لوکس به دلیل انتخاب رنگ و افزودنی های



تیونینگ کیوانی روی «G63»

رشد محسوس قیمت محصول جدید «لکسوس»



در حالی که لکسوس LS برای خروج از خط تولید آماده می شود، شاسی بلند پرچمدار این برند یعنی LX با برخی تغییرات و مدل ۲۰۲۶ معرفی شده است. با توجه به تغییرات مهم شامل سیستم هیبرید جدید و اضافه شدن تیپ اور تریل که برای LX مدل ۲۰۲۵ عرضه شد، اضافه شدن تیپ F اسپرت هندلینگ به مدل ۲۰۲۶ را می توان جزئی محسوب کرد. احتمالاً به یاد دارید که در تیپ F اسپرت این خودرو، امکان سفارش رنگ آمیزی دو تایی بدنه همراه با جزئیات مشکی شامل آینه های جانبی و باله عقب، وجود داشت. حالا خریداران می توانند رنگ خاکستری Manganese Luster را نیز برای تیپ اور تریل انتخاب کنند. این رنگ در کنار سایر گزینه ها یعنی نقره ای Atomic، خاکستری Caviar Earth، سفید صدفی Eminent، سبز Nori صدفی و سفید Ultra قرار می گیرد. لکسوس LX 600 به پیشرفته ۳۴ لیتری V6 تونین توربوشارژر مجهز شده است، که ۴۰۹ اسب بخار قدرت و ۶۴۹ نیوتون متر گشتاور را از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به هر دو محور انتقال می دهد. تیپ هیبرید یعنی لکسوس LX 700h به همین پیشرفته ۳۴ لیتر، باتری نیکل-فلز هیدرید و یک موتور برقی داخل گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک مجهز شده است.

کابین به روز تر توپوتا «هایلندر» در سال ۲۰۲۶



نسل چهارم توپوتا هایلندر از سال ۲۰۱۹ در بازار جهانی و از سال ۲۰۲۱ در چین عرضه می شود. پس از به روزرسانی توپوتا هایلندر در کشورهای مختلف، حالا اتحاد جی ای سی توپوتا به عنوان عرضه کننده این خودرو در بازار چین، نسخه جدیدی از هایلندر را معرفی کرده است. چهره توپوتا هایلندر جدید با مدل قبلی تفاوتی ندارد و برای مشاهده تغییرات باید به فضای داخلی مراجعه کرد. در این بخش با نمایشگر لمسی ۱۵.۶ اینچ روبه رو هستیم، در حالی که در تیپ های مختلف مدل قبلی، نمایشگر ۱۰.۲۵ یا ۱۲.۳ اینچ نصب می شد. علاوه بر این باید به شارژر بی سیم ۵۰ وات و افزایش کیفیت قطعات اشاره کرد. همچون گذشته، کابین این خودرو به صورت ۷ یا ۵ نفره چیدمان می شود. توپوتا هایلندر در تیپ پایه به صفحه نشان دهنده ۱۲.۳ اینچ، تهویه مطبوع سه منطقه ای و سامانه ایمنی Safety Sense از مواردی شامل کروزر کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار و هشدار خروج از خط، مجهز شده است. در تیپ های گران تر، سقف پانوراما، در صندوق برقی، نمایشگر مجازی روی شیشه، قابلیت شناسایی چهره راننده، گر مکن هر دوریف، سردکن ردیف جلو و تعداد بیشتری از سامانه های دستیار رانندگی هم اضافه می شود.

ورود «SU7» به اروپا، تهدیدی تازه برای برندهای سنتی است!

درخشش «شیائومی» در قلب اروپا



سیاهیل سیاوشی

s.siyavashi@autoworld.ir

خودروسازی جهانی بیش از هر زمان دیگری به سمت فناوری های سبز و حمل و نقل پاک می رود. ورود غول های فناوری به بازار خودروهای برقی، فصل تازه ای از رقابت را رقم زده است. شیائومی، نامی که تا چند سال پیش در ذهن مصرف کنندگان ایرانی و جهانی به عنوان یکی از برندهای مطرح گوشی های هوشمند و محصولات دیجیتال نشی بسته بود، حالا با شتاب نفس گیر وارد عرصه خودروسازی شده و اعلام کرده تا سال ۲۰۲۷ محصولات برقی خود را به بازار رقابتی و دشوار اروپا عرضه می کند. این خبر نه فقط برای فعالان صنعت خودرو و طرفداران شیائومی بلکه برای رقبایی مانند تسلا، بی و ای دی (BYD) و خودروسازان سنتی اروپایی علامتی جدی است؛ زنگ هشدار برای تغییر نظم پیشین بازار.

قدرتمند و قیمت گذاری رقابتی را سه ضلع استراتژی خود برمی شمارد. در واقع، ورود به بازار اروپا برای شیائومی به معنی عبور از مرزهای جغرافیایی و ورود به بازاری است که استانداردها، سلیقه ها و الزامات فنی و زیست محیطی در آن بسیار سخت گیرانه است. به همین دلیل، این پروژه تبدیل به آزمون بزرگ اعتبار و بلوغ فنی شیائومی به ویژه در رقابت با بزرگان بومی و بین المللی خواهد شد.

چشم انداز بازار خودروهای الکتریکی اروپا تا سال ۲۰۲۷ اروپا در چهار فصل گذشته بزرگترین میدان رقابت خودروسازان برقی جهان محسوب می شود. آمارها و تحلیل ها نشان می دهند فروش خودروهای برقی در اروپا با رشدی فراتر از انتظار، تا سال ۲۰۲۷ به سهم قابل توجهی از بازار دست خواهد یافت. برخی گزارش ها حاکی از آن است که خودروهای برقی تا سال ۲۰۲۳ بیش از ۵۰ درصد فروش کل خودروهای نواروپا را به خود اختصاص خواهند داد و حتی در برخی کشورهای پیشاتر مانند نروژ سهم بازار مدل های تمام برقی هم اکنون نیز از ۵۰ درصد عبور کرده است.

طبق گزارش گروه حمل و نقل و محیط زیست و تحلیل شرکت ای و ای (EV)، پیش بینی می شود فروش



خودروهای کاملاً برقی از ۱۸ درصد فعلی، تا سال ۲۰۲۷ به بیش از ۳۰ درصد برسد. این افزایش چشمگیر، حاصل ترکیب عوامل متعددی از جمله توسعه سریع شبکه شارژ، کاهش قیمت باتری ها، سیاست های زیست محیطی اتحادیه اروپا و افزایش عرضه مدل های مقرون به صرفه تر است. به علاوه، کاهش هزینه های کل حمل و نقل در بلندمدت و مشوق های دولتی، نقش تعیین کننده ای در پذیرش خودروهای برقی دارند.

از سوی دیگر، سرمایه گذاری سنگین خودروسازان چینی چون BYD و حالا شیائومی و گسترش رقابتی اروپایی و آمریکایی باعث شده حتی نام های بزرگی مانند مرسدس بنز، فولکس واگن و رونو نیز برای حفظ سهم بازار خود برنامهریزی تهاجمی در زمینه خودروهای برقی داشته باشند. اما با توجه به سرعت رشد فناوری در چین و قیمت گذاری رقابتی، بازار اروپا در آستانه موج تازه ای از ورود برندهای چینی قرار گرفته است و شیائومی بی تردید یکی از بازیگران کلیدی این موج خواهد بود.

مقررات و استانداردهای خودروهای برقی اتحادیه اروپا یکی از نخستین چالش های هر خودروساز غیر اروپایی، انطباق کامل محصولاتش با مقررات و استانداردهای فنی،

ایمنی و زیست محیطی اتحادیه اروپاست. مجموعه ای از استانداردها با عنوان EEC (European Economic Community) چارچوبی قانونی برای طراحی، ساخت، واردات و فروش خودرو در اروپا ایجاد کرده که هدف اصلی آن تضمین کیفیت، ایمنی، سازگاری با محیط زیست و بهبود بازده انرژی خودروهاست.

استانداردهای EEC و یورو (Euro) میدان عملی سخت گیرانه ای را تعیین می کنند. نسخه یورو ۶ از سال ۲۰۱۵ اجرایی شده و قوانین الایندگی را به شدت محدود کرده است؛ نسخه یورو ۷ نیز با رویکرد کنترل طول عمر محصولات و سخت تر شدن آزمون ها در راه است. علاوه بر کاهش انتشار دی اکسید کربن و سایر آلاینده ها، الزام به نصب سیستم های پیشرفته ایمنی مانند ترمز اضطراری خودکار (AEB)، کنترل پایداری (ESC)، هشدار خروج از مسیر، کمک ترمز، نور روزه و حفاظت عابر پیاده را برای دریافت تاییدیه فروش الزامی می داند.

فرآیند دریافت تاییدیه اتحادیه اروپا، شامل آزمون های فنی متعدد است که توسط واسطه های مستقل صورت می گیرد. پس از تایید اولیه، کنترل دوره ای کیفیت نیز اجرا می شود تا محصولات در هر زمان با آخرین استانداردها همخوان باشند. برای شیائومی، انطباق با این چارچوب، به ویژه با توجه به وابستگی بخشی از زنجیره تامین به چین و نیاز به سازگار کردن محصولات با نیاز و انتظارات متفاوت مشتریان اروپایی، چالشی بزرگ ولی کلیدی خواهد بود. کسب تمامی گواهی های ایمنی، محیط زیست و دریافت تاییدیه «تایپ اپروال» از ضرورت های غیر قابل مذاکره برای ورود رسمی به اروپا محسوب می شود.

ورود شیائومی به بازار خودروهای برقی اروپا تا سال ۲۰۲۷، رویدادی کلیدی در صنعت خودروهای پاک جهان محسوب می شود. این شرکت با تکیه بر تجربیات موفق در بازار چین، زیرساخت های تولید قدرتمند، فناوری های روز دنیا و تیمی بین المللی از مهندسان و طراحان خبره، گام های بزرگی در مسیر قبضه سهمی از بازار سختگیر اروپا برداشته است.

در این میان، مدل SU7 شیائومی نه تنها با فناوری های نوین و طراحی مدرن، بلکه با قابلیت برد پیمایش بالا، شتاب چشمگیر و یکپارچگی اکوسیستم نرم افزاری، مرزهای تازه ای میان دنیای خودرو و دنیاهای دیجیتال ترسیم می کند.

به روزرسانی ۲۲ هزار دلاری جیلی «مونجارو»

در مدل ۲۰۲۱ به ۴،۷۹۵ متر افزایش پیدا کرده در حالی که فاصله بین محورها همچنان ۲،۸۴۵ متر باقی مانده است. در فضای کابین جیلی شینگو L Dongfang Yao همچون مدل قبلی با سه نمایشگر مواجه هستیم، هر چند که در مدل جدید، اندازه نمایشگر لمسی و سرتشین از ۱۲.۳ به ۱۴.۶ اینچ افزایش پیدا کرده است. این نمایشگرها با رابط کاربری Flyme Auto هوش مصنوعی نیز پشتیبانی می کنند. این فرم ایستاده نمایشگر به تازگی در چند کراس اور جدید چینی دیگر همچون جیلی گلکسی M9، جری فالون T11 و هونگچی HS6 نیز مشاهده می شود. جیلی شینگو L Dongfang Yao به صورت استاندارد به نمایشگر مجازی روی شیشه، زیرپایی سرتشین جلو و در تیپ کامل به سامانه خودران مجهز شده است.

جیلی شینگو L که اولین بار در سال ۲۰۲۱ معرفی شد، در خارج از چین به نام مونجارو شناخته می شود. با گذشت فقط یک سال پس از معرفی نسخه به روزرسانی شده از این خودرو در چین، بازم نسخه جدیدی از این کراس اور معرفی شده است. توجه داشته باشید که تولید این دو مدل به صورت موازی ادامه می یابد چرا که مونجارو همچنان از توجه مشتریان چینی برخوردار است. بنابر اطلاعات BestSellingCarsBlog، بیش از ۱۸۱ هزار دستگاه از این خودرو در ۷ ماه نخست ۲۰۲۵ به فروش رسیده است. تحولات ظاهری جیلی شینگو L Dongfang Yao (مونجارو) ۲۰۲۶ (به تغییرات جزئی در سپر جلو و اضافه شدن در رنگ جدید قابل سفارش برای بدنه، محدود می شود. به واسطه همین تغییر، طول بدنه از ۴.۷۷ متر



خبر

News

پورشه «کاین» برقی یک قدم به عرضه نزدیک تر شد

هر چند پورشه هم مثل بسیاری از خودروسازان از برنامه های بلند پروازانه قبلی برای ساخت خودروهای برقی عقب نشینی کرده است، اما قصد ندارد خودروهای برقی را به طور کامل از سبد محصولات خود حذف کند. بنابر خبر نشریه موتور وان، پورشه کاین توربو الکتریک بیش از هزار اسب بخار قدرت در اختیار خواهد داشت. خبرنگار این نشریه با حضور در کارخانه پورشه در لایپزیک آلمان، به برخی اطلاعات درباره این خودرو دست یافته است. نسل چهارم کاین که پورشه از آن با کد E4 یاد می کند، در طی چند سال آینده به صورت همزمان با نسل سوم کاین که پیشترانه درونسوز دارد، تولید خواهد



شد. کاین برقی پس از ماکان، دومین محصول پورشه بر اساس پلتفرم PPE گروه فولکس واگن به شمار می آید. البته این خودرو چیزی فراتر از همتای بزرگتر ماکان است. از مهمترین ویژگی های پورشه کاین توربو الکتریک می توان به طراحی جدید باتری، روغن خنک کننده برای موتور عقب در تیپ توربو، بانگری در عملکرد سامانه اطلاعات سرگرمی و امکان انتخاب تعلیق فعال (Active Ride) برگرفته از پانامرا و تایکان را برخی تغییرات سخت افزاری و نرم افزاری، اشاره کرد. از ویژگی های طراحی کابین پورشه کاین توربو الکتریک می توان به نمایشگر

خمیده و همچنین تعدادی دکمه فیزیکی اشاره کرد. بنابر اعلام پورشه، کاین توربو الکتریک به نیرومندترین محصول این برند تبدیل خواهد شد. بنابر این کاین توربو باید از ۱۰۱۹ اسب بخار در تایکان توربو GT نیرومندتر باشد. ظاهراً شتاب صفر تا صد و دوپست این خودرو کمتر از ۸ و ۳ ثانیه خواهد بود. بنابر خبر موتور وان، گشتاور این شاسی بلند برقی به رقم عجیب ۱،۵۰۰ نیوتن متر می رسد. کاین توربو الکتریک علاوه بر قابلیت بازافت ۶۰۰ کیلووات از ترمزها، می تواند باتری ۱۱۳ کیلووات ساعت خود را با جریان ۴۰۰ کیلووات هم شارژ کند یعنی ذخیره باتری ظرف ۱۶ دقیقه ۱۰ به ۸۰ درصد افزایش می یابد.



منصوری به دوران «اوتادور» بازگشت

منصوری لامبورگینی اوتادور اولتیماته، ابانسخه‌ای تک‌ساخت به نام داماسک دوباره زنده کرده است. این هیولایی با ظاهری جدید و شتابی خیره‌کننده است. درست زمانی که فکر می‌کردیم داستان لامبورگینی اوتادور با نسخه پاپایی اولتیماته به پایان رسیده، شرکت تیونینگ جنجالی منصوری با یک پروژه تک‌ساخت و خیره‌کننده به نام داماسک ادیشن، این ابرخودرو افسانه‌ای را دوباره به‌همه‌گز توجه بازگردانده است. این مدل خاص که بر پایه اوتادور اولتیماته و دست‌ساخته شده، نه تنها ظاهری تهاجمی تر پیدا کرده، بلکه در عملکرد فنی نیز بهبود یافته است. منصوری برای این هیولای ۱۲ سیلندر، یک کیت بدنه کامل از فیبر کربن طراحی کرده است. در نمای جلو، چراغ‌های اضافی که یادآور

مدل آفرودی هوراکان استراتو هستند، در کنار یک اسپلیتر بزرگ‌تر و گلگیرهایی با خروجی هوا، چهره‌ای کاملاً جدید به خودرو بخشیده‌اند. این تغییرات در بخش‌های کناری با کاب‌های جدید و در نمای عقب با یک بال عظیم، دیفیوزر با طراحی خاص و خروجی‌های آگزوز جدید ادامه پیدا می‌کند. کل بدنه با رنگی تیره و پوششی با طرحی خاص و محو که به نام خودرو (داماسک یا دمشق) اشاره دارد، تزئین شده است. قلب تپنده این گاو خشمگین دست‌نخورده باقی مانده است. در حالی که نسخه استاندارد اوتادور اولتیماته با ۷۸۰ اسب‌بخار قدرت، شتاب صفر تا صد را در ۲.۹ ثانیه ثبت می‌کرد، منصوری ادعای کند نسخه داماسک این زمان را به ۲.۸ ثانیه کاهش داده است.

دنیای خودرو بررسی کرد؛

خودروسازان چینی در بلا تکلیفی ماندن یا رفتن!



آینده تولید خودروهای چینی با تحریم‌های تازه، در حاله‌ای از ابهام قرار گرفته است. خودروسازانی که طی یک دهه گذشته با رشد



احسان ناصر بایلي
e.naseri@autoworld.ir

چشمگیر تولید، به باز یگران اصلی عرضه تبدیل شده‌اند، اکنون میان ماندن و ترک بازار ایران بر سر دو راهی قرار دارند. آیا در تعادل بازار تغییری حاصل خواهد شد؟ گزارش اخیر «بلومبرگ» در مورد شیوه حضور خودروسازان چینی در ایران به‌رغم تحریم‌های بین‌المللی در روزهای اخیر با حواشی و واکنش‌های قابل توجهی همراه بوده است. در واقع در این گزارش در مورد مسیرهای حضور این خودروسازان در ایران رمزگشایی شده است. حال پرسشی که اهمیت پیدا می‌کند این است که با وجود بازگشت دوباره تحریم‌های شورای امنیت و همچنین علنی شدن شیوه‌های دور زدن تحریم‌ها آیا باز هم چینی‌ها حاضر به ادامه فعالیت در ایران خواهند بود؟

برای پاسخ به این پرسش باید هزینه و فایده این خودروسازان از حضور در بازار ایران را مرور کنیم. این خودروسازان بخش قابل توجهی از بازار خودرو کشور را به خود اختصاص داده‌اند، سهم شرکت‌های چینی از این بازار طی سال‌های اخیر رشد قابل توجهی را نیز تجربه کرده است. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی که چندی پیش منتشر شد، از رشد سهم حدود سه برابری خودروسازان خصوصی طی ۸ سال گذشته خبر داد. به طوری که از سهم ۸ درصدی در سال ۱۳۹۵ به سهم ۲۴ درصدی در بازار خودرو تا سال ۱۴۰۳ دست پیدا کرده‌اند. از طرف دیگر به واسطه سیاست‌های اجرایی در کشور و همچنین تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات ارزی، در بخش میانی هرم تقاضای خودرو در ایران، چینی‌ها به نوعی انحصار خودروهای مونتاژی را در دست دارند. علاوه بر این سیاست‌های اجرایی مانند تخصیص ارز عموماً در جهت حمایت از این گروه است. بنابراین بازار خودرو ایران بازار کم‌سودی برای این شرکت‌ها نیست.

اما هزینه حضور آن‌ها نیز قابل چشم‌پوشی نیست. «بلومبرگ» در گزارشی که به آن اشاره کردیم و با عنوان «خودروهای چینی در برابر مس ایرانی؛ چگونه تحریم‌ها تها تر را احیا کردند» منتشر شده، به ریسک‌های حضور یک شرکت چینی در ایران پرداخته است. در این گزارش آمده است فعالیت‌های این شرکت در ایران، روسیه و کوبا باعث شده که برخی از سرمایه‌گذاران بین‌المللی از خرید سهام این شرکت بارس هنگ‌کنگ صرف‌نظر کنند. همچنین این شرکت در عرضه اولیه سهام خود در هنگ‌کنگ مجبور شده که وعده‌هایی در مورد خروج از این بازار را هادهد و اعلام کرده است تا پایان سال ۲۰۲۴. فعالیت‌های خود را در ایران و کوبا متوقف کرده و متعهد شده است تا سال ۲۰۲۷، حضور خود در روسیه را نیز به سطحی «ناچیز» کاهش دهد. بنابراین ضربه به ارزش سهام شرکت‌ها موردی نیست که به راحتی از کنار آن عبور کنند و قطعا در تصمیم‌گیری‌های آتی آن‌ها تاثیر گذار خواهد بود از طرف دیگر برخی خودروسازان چینی در بازارهای جهانی اعتبار قابل توجهی دارند و استراتژی‌هایی را نیز در راستای افزایش آن طراحی کرده‌اند. برخی از این شرکت‌ها برنامه‌هایی برای افزایش حضور خود در بازارهای اروپا و آمریکا را در دستور کار خود دارند. ادامه همکاری با کشورهای درگیر تحریم و به طور مشخص ایران، کوبا و روسیه می‌تواند کار را برای پیشبرد هدف آن‌ها در کشورهای غربی سخت کند. موضوع دیگری که می‌تواند یکی از مهم‌ترین موانع ادامه فعالیت چینی‌ها در بازار و صنعت خودرو ایران باشد، موضوع اساسی فعالسازی مکانیسم ماشه است. این مکانیسم که بر پایه قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل تعریف شده، این امکان را به یکی از طرف‌های برجام می‌دهد که در صورت نقض تعهدات توافق از سوی ایران، تمامی تحریم‌های پیشین شورای امنیت را احیا کند. موضوعی که در اوایل ماه جاری اجرایی شد تا کار برای صنایع کشور از جمله صنعت خودرو سخت‌تر شود.

با عملی شدن این مکانیسم، وضعیت همکاری‌های بین‌المللی ایران به شدت دشوار تر می‌شود. برخلاف چندسال اخیر که تحریم‌ها عموماً از طرف آمریکا اعمال می‌شد، این بار ماجرا به شورای امنیت بازمی‌گردد که طرف چینی هم قدرت چانه‌زنی و حتی عدم تمکین کمتری دارد. فعال‌سازی دوباره تحریم‌های سازمان ملل، به معنای قطع گسترده‌تر روابط بانکی، محدودیت در تبادلات مالی و افزایش فشارهای سیاسی و اقتصادی بر کشور است. در چنین شرایطی ادامه فعالیت خودروسازان چینی هزینه زیادی را برای آن‌ها به همراه خواهد داشت. کمالین که قبلاً هم با شروع دور دوم تحریم‌ها بسیاری از شرکت‌های چینی

رونمایی از محصول جدید «آمیگو» در نمایشگاه خودرو تبریز

کامیون «M3840C» با دو محور فرمان‌پذیر جاده‌ها را در می‌نوردد

کامیون M3840C به صورت فرمان‌پذیر در دو محور جلو طراحی شده است تا شعاع گردش خودرو در میدان‌ها و فضاهای محدود کاهش یابد



در بیست‌ونهمین نمایشگاه صنعت خودرو تبریز، شرکت آرس خودرو دیزل (آمیگو) رنگ و بوی متفاوتی به این رویداد بخشیده بود. این خودرو ساز که همواره با محصولات تجاری و سنگین خود شناخته می‌شود، امسال بار رونمایی از محصول تازه‌نفس کامیون M3840C توجه بازدیدکنندگان و کارشناسان را به خود جلب کرد. غرفه آمیگو در نمایشگاه تبریز از همان روز نخست با استقبال پرشور فعالان صنعت حمل‌ونقل، رانندگان حرفه‌ای و مدیران باوگان‌های حمل کالای روبرو شد. در کنار محصولات متنوع سری ۲۶۳۱ که پیش‌تر به‌عنوان یکی از موفق‌ترین کامیون‌های تولید داخل شناخته می‌شدند، رونمایی رسمی از کامیون جدید M3840C نقطه عطف حضور آمیگو در این نمایشگاه بود. این کامیون از نظر طراحی بدنه و فرم کابین، شباهت زیادی به نسل جدید کامیون‌های اروپایی دارد.

قلب تپنده‌ای با قدرت ۴۵۵ اسب‌بخار

پیش‌رانه کامیون M3840C با حجم ۱۲.۱ لیتر، تولید ۴۵۵ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۳۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. این سسطح از قدرت، کامیون ۲۸۴۰ را در زمره محصولات توانمند حمل بار سنگین در مسیرهای کوهستانی و بین‌شهری قرار می‌دهد. جعبه‌دنده ۱۴ سرعته FAST GEAR با ۱۲ دنده جلو و ۲ دنده عقب، نیروی حاصل از فعالیت پیش‌رانه را به صورت نرم و دقیق به چرخ‌ها منتقل می‌کند. این پیش‌رانه با استاندارد آل‌بندگی یورو ۵ منطبق است و باک ۵۵۰ لیتری آن، امکان پیمایش طولانی مدت را بدون نیاز به سوخت‌گیری مجدد فراهم می‌سازد. در طراحی کامیون جدید آمیگو، ایمنی در اولویت قرار گرفته است. استفاده از سیستم ترمز اصلی WABCO در کنار فناوری‌های پیشرفته‌ای همچون ABS، سیستم پایداری الکترونیکی (ESC)، ترمز اضطراری پیشرفته (AEBS) و ترمز کمکی، سطح اطمینان رانندگی را به شکل چشمگیری افزایش داده است. علاوه بر این، اکسل‌های قدرتمند FANGSHENG با قفل کن و جفت‌کن داخلی، عملکردی پایدار در مسیرهای ناهموار و شرایط دشوار کاری تضمین می‌کند.

رفاه و راحتی در مسیرهای طولانی

آمیگو در طراحی کابین کامیون M3840C نگاه ویژه‌ای به آسایش راننده و کمک‌راننده داشته است. صندلی‌های پنوماتیک با تنظیمات دقیق، سیستم تهویه مطبوع، تخت خواب عرض و جعبه بزرگ زیر آن، مانیتور شناور مرکزی، شیشه‌بالابر برقی، نویگیشن، بخاری درجا و حتی گرم‌کن آینه‌ها تنها بخشی از امکانات رفاهی این خودرو هستند. از سوی دیگر، سیستم‌های هوشمندی مانند دی‌گ انوماتیک، دی‌لایت، اتولایت و تاخوگراف نیز کنترل و نظارت دقیق بر عملکرد خودرو را برای رانندگان حرفه‌ای ممکن می‌سازد

نمایشی از اعتماد به مهندسی ایرانی

صمد صمدزاده، معاون فنی و مهندسی شرکت آرس خودرو دیزل، در جریان معرفی این محصول گفت: «کامیون M3840C با بهره‌گیری از موتور قدرتمند ۴۵۵ اسب‌بخاری و گشتاور ۲۲۳۰ نیوتن‌متری، از گیربکس ۱۴ سرعته استفاده می‌کند. این مجموعه فنی در کنار سیستم انتقال قدرت دقیق، موجب شده است خودرو توانایی



جابه‌جایی بار بر اساس مقررات پلیس راهور تا ۳۲ تن را داشته باشد.» صمدزاده در توضیح ساختار این کامیون بیان کرد: «این کامیون به دلیل ساختار چهارمحوره خود، توان عبور از مسیرهای سنگین و پرشیب را دارد و در عین حال به صورت فرمان‌پذیر در دو محور جلو طراحی شده است تا شعاع گردش خودرو در میدان‌ها و فضاهای محدود کاهش یابد.» معاون فنی و مهندسی شرکت آرس خودرو دیزل در خصوص تعبیه امکانات جدید در محصول جدید این شرکت اظهار داشت: «این کامیون به سیستم هوشمند عیب‌یابی مجهز است که راننده می‌تواند از طریق آن خطاها، ایرادات احتمالی را شناسایی و بررسی کند.»

بازار خودرو کشور را ترک کردند.

موضوع دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، ادعاهای شرکت‌های چینی مبنی بر سهم کم بازار خودرو ایران از مجموع فروش آن‌هاست. یکی از این خودروسازان که از قضا حضور پررنگی هم در ایران دارد، اعلام کرده که در سه سال گذشته، ایران و کوبا هر کدام کمتر از نیم درصد از درآمد سالانه شرکت را به خود اختصاص داده‌اند.

در مقابل، بازار روسیه در سال ۲۰۲۳ بیش از ۲۵.۵ درصد از کل درآمد این خودروساز چینی را تشکیل داده بود. اگر این ادعا درست بوده و سهم ایران از کل فروش یکی از مهم‌ترین خودروسازان چینی که در ایران هستند، تنها نیم درصد باشد، این پرسش مطرح می‌شود که آیا آن‌ها این میزان فشارهایی که به آن اشاره کردیم را تحمل خواهند کرد؟

اما عامل نهایی که می‌تواند تاثیر گذار باشد، علنی شدن مسیرهای پیچیده دور زدن تحریم‌ها توسط این شرکت‌هاست. «بلومبرگ» در گزارش خود روایت کرده که تجارت خودرویی میان چین و ایران به صورت غیر مستقیم و از طریق چندین شرکت واسطه و پوسته‌ای انجام می‌شود. بلومبرگ می‌گوید خودروسازان قطعات و فناوری خودرو را به یک شرکت واسطه در شهر آن‌چینگ می‌فروشند. این شرکت خودروها را به صورت «نیمه‌مونتاژ» آماده کرده و به ایران صادر می‌کند؛ در مقابل مقداری معادل از فلزات ایرانی (عمدتاً مس و روی خام یا کنسانتره) به چین ارسال می‌شود. شرکت تونگلینگ نیز مسئول توزیع و فروش فلزات وارداتی ایران در بازار چین است. همچنین این رسانه اشاره می‌کند که علاوه بر فلزات، محصولات کشاورزی مانند بادام‌هندی و پسته نیز در مقابل این خودروها به‌دوای داده می‌شود؛ به طوری که چین در سال‌های اخیر حدود ۲ میلیون دلار قطعات خودرو به ایران فرستاده و در عوض پسته ایرانی را یافت کرده است. مرور فرآیندها نشان می‌دهد این مسیر بسیار پیچیده است و از طرف دیگر حالا با جزئیات نیز در یکی از مهم‌ترین رسانه‌های دنیا از آن رونمایی شده است. بنابراین ادامه این مسیر چندین منطقی به نظر نمی‌رسد. البته بلومبرگ تأکید می‌کند که روی کاغذ هنوز تحریم‌ها نقض نشده‌اند. از آن‌جا که تحریم‌های آمریکا و اروپا علیه ایران مشخصاً متوجه اشخاص یا شرکت‌های این کشورها و نیز کسانی است که از ارزش‌های آنان (مانند دلار یا یورو) استفاده می‌کنند، شرکت‌های چینی می‌توانند تا زمانی که تجارت خود را با ریا ل ایران یا یوان چین انجام دهند، بدون نقض تحریم‌ها به همکاری خود ادامه دهند. با این حال ادامه همکاری با کشورهای تحت تحریم می‌تواند آینده همکاری این شرکت‌ها با آمریکا و اروپا را به شدت تحت تاثیر قرار دهد.

افزایش قیمت شدید مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها در بازار

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک تا ۲۳ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سورن دوگانه‌مخزن کوچک (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش ۹۷۲ میلیون تومان، سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۸۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۰۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۹۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان و سورن پلاس با موتور XU7P (درجه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش ۸۸۶ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان، هایما S8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۸۰ میلیون تومان، کی‌اس‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان، فردا SX5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۱۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی برخی مدل‌ها بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، آئودی Q5 e-iron (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، تویوتا کراول-ا ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و کیا سلتوس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.



نیوتون متر گشتاور را در ۱۳۰۰ آرپی ام به ارمغان آورد. گیربکس ۱۶ دنده دستی ساخت کمپانی ZF وظیفه انتقال قدرت را در این خودرو بر عهده دارد. ناگفته نماند این مدل دارای ریتادر ۵۰ میلیمتری هیدرولیکی دستی است. همچنین FAW J6P-460 دارای سیستم تعلیق فنر تخت چند لایه پارابولیک، مجهز به میل موج گیر و کمک فنر هیدرولیک و در محور عقب فنر تخت چند لایه پارابولیک دو مرحله ای مجهز به میل موج گیر و کمک فنر هیدرولیک و تلسکوپی است. همچنین مجموع وزن ناخالص خود را در این خودرو ۴۴۰۰۰ کیلوگرم و مجموع وزن ناخالص آن ۱۸۰۰۰ کیلوگرم است.

سیما تور یکی از شرکت های تجاری ساز موفق در ایران است که در نوزدهمین نمایشگاه بین المللی صنعت خودرو تبریز حضور فعالی داشت و گشوده FAW J6P-460 را به این رویداد مهم خودرویی آورد. این مدل از نظر طراحی چهره به روزی دارد و کابین آن نیز مجهز به آپشن های به روزی شده تا سطح رفاه راننده را به خوبی بهبود بخشد. FAW J6P-460 از نظر فنی دارای یک موتور فوق پرتوان ۶ سیلندر خطی ۱۱۰۵۰ سی سی است. این موتور به لطف فناوری توربوشارژ، اینتر کولر، سیستم سوخت رسانی انژکتوری بوش آلمان و پاشش تزریق مستقیم و البته نسبت تراکم ۱۸،۳ به یک می تواند ۱۴۶۰ اسب بخار قدرت را در ۱۹۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۲۰۰



معرفی گشوده «FAW J6P-460» در نمایشگاه خودرو تبریز

دست پر ایران خودرو در نمایشگاه تبریز؛ از سفیر تا شوال ۲



گروه صنعتی ایران خودرو و امسال با ترکیبی از خودروهای مدرن، فناوریانه و پر فروش، حضوری قدرتمند در سالن شهریار نمایشگاه خودرو تبریز دارد. در غرفه ای که طراحی آن بازتابی از هویت صنعتی و نوگرایی این شرکت است، مجموعه ای از محصولات متنوع شامل سفیر، شوال ۲، آری، آرا، توربوشارژ، دو مدل مرسدس بنز و پیکاپ فوتون به نمایش در آمده است. در میان این محصولات، «سفیر R7» ستاره درخشان غرفه ایران خودرو محسوب می شود؛ خودرویی لوکس، فناوریانه و نماد ورود این شرکت به نسل تازه ای از محصولات هوشمند. سفیر دو نسخه بنزینی توربو و پلاگین هیبریدی معرفی شده و با طراحی چشم نواز، امکانات رفاهی ممتاز و فناوری های ایمنی پیشرفته، به سرعت توجه بازدید کنندگان را به خود جلب کرده است. نسخه بنزینی سفیر، با موتور دو لیتری توربوشارژر ۲۵۲ اسب بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و از گیربکس هشت سرعته اتوماتیک و سیستم چهار چرخ محرک بهره می برد. حداکثر سرعت این خودرو ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت و مصرف ترکیبی آن ۷،۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است؛ آمیزه ای از توان و کارایی. در مقابل، نسخه پلاگین هیبریدی با موتور ۱،۵ لیتری و فناوری DHT، توان ۲۹۲ اسب بخار را به نمایش می گذارد و با مصرف تنها ۵،۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، به عنوان نمونه ای از ترکیب رانندگی بالا و سازگاری زیست محیطی شناخته می شود.

سفیر، از منظر ایمنی نیز در سطح استانداردهای جهانی ظاهر شده است. وجود سامانه های کمکی رانندگی سطح (ADAS 2) شامل رادار خط خوان، دوربین ۳۶۰ درجه، کروز کنترل تطبیقی، هشدار برخورد جلو و عقب، تشخیص نقاط کور و سیستم پایش خستگی راننده، نشان از جهت گیری ایران خودرو به سوی خودروی هوشمند دارد. در فضای داخلی نیز، سفیر با نمایشگر ۱۲،۶ اینچی، سقف پانورامیک، سیستم صوتی حرفه ای، صندلی های برقی مجهز به گرم کن، تهویه و ماساژور و رینگ های ۲۰ اینچی، تجربه ای نزدیک به خودروهای لوکس بین المللی ارائه می کند. در کنار سفیر، محصول «شوال ۲» دومین چهره شاخص غرفه ایران خودرو است؛ خودرویی هوشمند که قرار است آغاز فصل تازه ای در مسیر تحول دیجیتال و الکترونیک محصولات این شرکت باشد. شوال ۲ در دو نسخه بنزینی و هیبریدی معرفی شده است. مدل بنزینی، با موتور ۱،۵ لیتری توربوشارژر و توان ۱۷۴ اسب بخار، مصرف ترکیبی ۷،۵ لیتر دارد و به گیربکس هفت سرعته دو کلاچه مجهز است. نسخه هیبریدی نیز با توان ۱۸۸ اسب بخار و گشتاور ۳۷۵ نیوتون متر، مصرف سوخت را به ۵،۵ لیتر کاهش داده است از قابلیت های برجسته شوال ۲ می توان به اتوپارک خودکار (APA)، کروز کنترل تطبیقی، سیستم تشخیص علائم جاده ای، هشدار خواب آلودگی راننده و دوربین ثبت وقایع اشاره کرد. این امکانات، آن را در ردیف خودروهای هوشمند نسل جدید قرار داده است.

در بخش طراحی داخلی، نمایشگر ۱۱،۳ اینچی، سقف پانورامیک و صندلی های برقی تهویه دار در کنار رینگ های ۱۸ اینچی، جلوه ای مدرن به این خودرو بخشیده اند. به گفته کارشناسان، همکاری ایران خودرو با یکی از برندهای معتبر آسیایی در توسعه شوال ۲، نشان دهنده حرکت هدفمند به سوی جهانی سازی محصولات است. دیگر محصول شاخص ایران خودرو در این نمایشگاه، آرا ۷۴ است؛ نسخه ای به روز شده از سدان ملی که با موتور توربوشارژر جدید EFP (EFV) معرفی شده است. این موتور ۱۶۵۰ سی سی با تغییرات گسترده در اجزای داخلی، اکنون ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و آرا را در جمع قدرتمندترین سدان های تولید داخل قرار می دهد. آرا جدید با گیربکس شش سرعته اتوماتیک، شتاب صفر تا صد ۹ ثانیه ای و مصرف ترکیبی ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر، گامی مهم در راستای بهبود عملکرد و کاهش آلایندگی محسوب می شود. افزون بر پیشرفته، مجموعه ای از سامانه های ایمنی نظیر کنترل پایداری الکترونیک، کنترل کشش، ترمز ضد قفل، سیستم کمک حرکت در سر بالایی و پایش فشار باد تایرها نیز در این مدل گنجانده شده است. آرا ۷۴ نمایشگاه تبریز نمادی از تکامل یک محصول بومی به سمت استانداردهای روز دنیا ارزیابی می شود.

مرسدس بنز و فوتون؛ حضور برندهای جهانی در غرفه ایران خودرو



ایران خودرو با نمایش مرسدس بنز GLB200 و C200L، بخشی از همکاری های بین المللی خود را نیز به نمایش گذاشته است. GLB200، شاسی بلندی خانوادگی با پیشرفته توربوشارژر و کابین جادار است که بر کارایی و راحتی تاکید دارد. در مقابل، C200L، سدان لوکس و اصیل مرسدس است که با طراحی الهام گرفته از کلاس S، تجربه ای از آرامش و فناوری را برای علاقه مندان فراهم کرده است. همچنین پیکاپ فوتون بنزینی اتوماتیک با پیشرفته قدرتمند بور گوارد، گیربکس هشت سرعته ZF و سیستم چهار چرخ محرک، به عنوان قوی ترین پیکاپ بازار کابین بازار ایران، یکی از جذاب ترین بخش های غرفه ایران خودرو بود. این خودرو با ۳۳۸ اسب بخار قدرت، ۳۶۰ نیوتون متر گشتاور و گارانتی سه ساله، توجه علاقه مندان به سفر و آفرود را به خود جلب کرده است. در بخش تجاری نیز، گشوده فوتون H5 با پیشرفته کامینز و گیربکس اتوماتیک و کامیونت آرا پلاس شش تن با موتور ۳،۸ لیتری توربوشارژر، حضور پر قدرت در بازار ایران خودرو دیزل را در نمایشگاه تکمیل کرده اند.

از مزدا و آواتر تا اتوبوس های برون شهری به نمایش گذاشته شد

گروه بهمن به عنوان یکی از خودروسازان خصوصی موفق بازار کشورمان، در نوزدهمین نمایشگاه بین المللی صنعت خودروی تبریز با محصولات جذاب حضور پیدا کرد. غرفه این خودروساز به حدی مورد استقبال قرار گرفت که به یکی از پر بازدیدترین های نمایشگاه بین المللی تبریز بدل شد. از مزدا جدید تا آواتر و محصولات تجاری همگی در غرفه این خودروساز به نمایش درآمدند که یکی پس از دیگری نظر ها را به خود جلب می کرد.

«دنیای خودرو» از نمایشگاه - صف آراییی خودرو سازان با

بیست و نهمین نمایشگاه صنعت خودرو تبریز در حالی آغاز به کار کرده که خودروسازان بزرگ کشور مانند گروه صنعتی ایران خودرو، گروه خودروسازی سایپا، گروه بهمن و ارس خودرو دیزل با سبدهای متنوع از محصولات تازه، به نمایش قدرت، فناوری و نوآوری خود در برابر چشم بازدید کنندگان و فعالان صنعت پرداختند.



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



بی ام کارز و محصولات جذابش



گروه بهمن پس از آزادسازی واردات خودرو از شهریور ۱۴۰۱، از زیر مجموعه خود با نام بی ام کارز به منظور واردات خودروهای سواری کمک گرفت. این برند در بیش از دو سال حضورش در این عرصه، توانست به خوبی عمل کند. بر این اساس سه محصول مزدا EZ-6 جدید، مزدا EZ-6 و آواتر ۱۱ را در این رویداد مهم خودرویی به نمایش گذاشت.

مزدا EZ-6 EREV



مزدا EZ-6 EREV یکی دیگر از سورپرایزهای بی ام کارز در نوزدهمین نمایشگاه بین المللی صنعت خودرو تبریز بود. این خودرو یک سدان فستبک بسیار زیبا و اسپرت است که با خطوط نرم و مجموعه ای از تقاطع ها و پارینگ های ۱۹ اینچی بسیار جوان پسند تا حد زیادی جذاب به نظر می رسد. در نمای جلو چراغ های باریک LED و چراغ اصلی درون جلو پنجره منجر به آن شده تا چهره بسیار تهاجمی داشته باشد. در نمای عقب نیز چراغ های پیوسته با اسپویلر فعال روی در صندوق عقب، بسیار چشم نواز و زیبا است. کابین مزدا EZ-6 EREV گوی از آینده آمده چرا که بسیار پیشرفته و مدرن است. آن چه که سبب می شود مزدا EZ-6 EREV بی ام کارز در بازار خودروی کشورمان متمایز باشد، بخش فنی آن است. یک موتور چهار سیلندر ۱۵۰۰ سی سی به منظور شارژ کردن باتری هادر نظر گرفته شده است. زیرا این خودروی رنج اکستندر (خودرو برقی با پیمایش بیشتر) است که می تواند ۲۱۵ اسب بخار قدرت به واسطه موتورهای الکتریکی و ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. پک باتری های ۲۸،۴ کیلووات-ساعتی لیتیوم- آهن- فسفات در نظر گرفته شده در آن می تواند بر اساس استاندارد CLTC حداکثر ۲۰۰ کیلومتر را پیماید. همچنین بی ام کارز به منظور رقابت جدی در بازار خودروهای برقی، دو نسخه تمام برقی EV و پیمایش بالاتر EREV از مزدا EZ-6 را به بازار ایران آورده است. باتوجه به این که خرید یک خودرو و ادواتی برقی، برای همه نگرانی های بسیاری را ایجاد کرده؛ مزدا EZ-6 به لطف ساختار عالی خدمات پس از فروش طیب خاطر به تمام مشتریان خود می دهد تا در بازار خودروی کشورمان بسیار موفق ظاهر شود. ناگفته نماند که یکی از دلایل موفقیت مزدا EZ-6 در کشورمان می تواند ساختار رنج اکستندر آن یا EREV باشد؛ زیرا دیگر چالشی در زمینه شارژ باتری نخواهد داشت.

کاپرا یکی از محبوبترین پیکاپهای حال حاضر در بازار ایران به شمار می رود. این پیکاپ که در کشور چین با نام زد ایکس اتومرفی می شود، محصول شرکت خودروسازی بایک است که از کیفیت بالای ساخت برخوردار است. از نظر طراحی کاپرا عضلانی و تنومند بوده که از همان اوایل ورودش به بازار ایران بسیار موفق ظاهر شد. در عین حال بهمن موتور قصد دارد نسخه جدید آن را با پسوند B به بازار عرضه کند. البته تغییرات در این نسخه تنها به گرافیک چراغ های جلو و جلو پنجره و طراحی آینه های جانبی محدود می شود. آن چه زیر کاپوت نسبتاً کشیده کاپرا B بهمن موتور جا خوش کرده، یک موتور ۴ سیلندر قدرتمند با کیفیت است. زیرا این موتور فاقد سیستم پر خوران توربوشارژ است و این مهم سبب حفظ کیفیت و کاهش استهلاک نیز شده است. موتور

۴ سیلندر ۱۹۹۸ سی سی تنفس طبیعی حداکثر ۱۴۰ اسب بخار قدرت و ۱۹۲ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. در این خودرو از سیستم انتقال قدرت ۵ سرعته دستی بهره گرفته شده تا در دو مدل کاپرا B تک کابین و دو کابین به چرخ های عقب منتقل شود. از مهم ترین امکانات رفاهی و ایمنی کاپرا B در دو مدل تک کابین و دو کابین می توان به ایربگ های جلو، صندلی مجهز به هسٹداز باز بودن کمر بند ایمنی SBR، سیستم ضد سرقت الکترونیکی، سیستم پایش باد تایرها TPMS، سیستم کنترل خودرو در سربالایی، سیستم ترمز کمکی EBA، BAS، ABS، EBD، سیستم کنترل لغزش ASR، سیستم کنترل TCS و سیستم کنترل پایداری الکترونیکی خودرو ESC و ESP و... اشاره کرد.



«کاپرا B» پیکاپ محبوب «بهمن موتور»



اتوبوس کینگ لانگ آسا



خودروسازی «اسنا» به عنوان زیر مجموعه گروه بهمن، در نوزدهمین نمایشگاه بین المللی صنعت خودرو و تبریز اتوبوس جدید خود را به نمایش گذاشت. اتوبوس برون شهری خودروسازی اسنا از نظر طراحی یک اتوبوس جدید و مدرن است. چراغ های جدید LED در جلو با یک فرم نسبتاً خاص، ظاهری جذاب دارد که در نمای عقب مشابه اتوبوس های اروپایی است. نکته بسیار مهم درباره طراحی اتوبوس کینگ لانگ آسا خودروسازی اسنا، شیشه بلندتر است که منجر به بهبود دید و دیدناییک و میدان دید می شود که با ترکیب رنگ مشکی پیاپی جذابیت را دوچندان می سازد. کابین این اتوبوس ۱۲ متری برون شهری کاملاً مدرن و بر اساس ترند روز بوده که مشابه محصولات اروپایی است. آن چه سبب شده که کینگ لانگ آسا متمایز شود، سطح امکانات رفاهی و ایمنی آن است، زیرا دارای سیستم هشدار حرکت بین خطوط، دوربین ۳۶۰ درجه و پوشش نقاط کور، هشدار دنده عقب، سیستم هشدار بر خورد از جلو، سیستم آغاز حرکت در سربالایی، سیستم اتوماتیک تشخیص اطفای حریق، سیستم بازیابی برق هنگام ترمز گیری، سیستم ترمز پارک، سیستم ترمز اتوماتیک ضد قفل هوشمند WABCO 3EBS، سیستم کنترل الکترونیکی ترمز و سیستم کنترل الکترونیکی پایداری است. از نظر مشخصات فنی کینگ لانگ آسا خودروسازی اسنا یک موتور ۶ سیلندر با حجم ۱۰ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ و کامن ریل را در خود جا داده است. بر این اساس حداکثر ۴۰۰ اسب بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. گیربکس ۶ سرعته ZF 6AP2020C وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ های عقب را بر عهده دارد. همچنین این اتوبوس برون شهری VIP دارای سیستم تعلیق پادی است که سواری آن را بسیار باکیفیت می کند.

صف آرایی سایپاد تبریز؛ از آریا تا سیتروئن C5



در سوی دیگر نمایشگاه، گروه خودروسازی سایپا نیز با ترکیبی چشمگیر از خودروهای سواری و تجاری در سالن امیر کبیر حضور یافته است. شرکت های زیر مجموعه سایپا؛ جمله پارس خودرو، زامیاد، سایپا سیتروئن و سایپا آذربایجان، تازه ترین محصولات خود را به نمایش گذاشته اند. در بخش سواری، خودروهایی چون آریا، اطلس اتوماتیک، سیتروئن C5، C3-XR و C5 ایر کراس، پارس نوآ، اریو ERX5، سهند اتوماتیک، چانگان Uni-K و 421P توجه بازدید کنندگان را به خود جلب کردند. ترکیب متنوع محصولات، از کراس اوورهای مدرن تا سدان های شهری، نشان دهنده تلاش سایپا برای پاسخگویی به سلیقه مختلف بازار است. ویژگی قابل توجه غرقه سایپا، فراهم کردن امکان تست رانندگی برای محصولات جدید مانند پارس نوآ و سیتروئن C3-XR بود؛ اقدامی که بازدید کنندگان را با کیفیت ساخت و فناوری خودروها به صورت ملموس آشنا کرد. همچنین، با راه اندازی کلینیک نظر سنجی مشتریان و کارگاه مدیریت تجربه مشتری، سایپا نشان داد نگاه خود را از تولید صرف، به سمت بهبود ارتباط با مصرف کنندگان نهایی معطوف کرده است.

محصولات تجاری سایپا؛ از زامیاد اکستند تا کامیونت باراد



در حوزه خودروهای کار و تجاری، سایپا نیز محصولات جدیدی چون وانت زامیاد اکستند (EX)، کامیونت باراد ۶ تن یخچال دار، کمپرسی گندم بر و کفی سه محور ۱۳x۶ مرفعی کرده است. این خودروها با تمرکز بر افزایش دوام، بهره موری و استانداردهای ایمنی، جایگاه سایپا را در بخش تجاری کشور تقویت می کند. به گفته کارشناسان حاضر در نمایشگاه، حضور همزمان محصولات سواری و تجاری سایپا در تبریز، تصویر روشنی از تنوع سبد تولیدی این گروه خودروسازی و ظرفیت بالای آن برای توسعه صادرات منطقه ای ارائه می دهد.

خودرو تبریز گزارش می دهد؛

محصولات سواری و سنگین

در شرایطی که چینی ها با مدل های رنگارنگ و مونتاژ کاران تازه نفس در گوشه و کنار سالن ها خودنمایی می کردند، حضور قدرتمند خودروسازان مذکور، نمایشی از بلوغ و بازگشت اعتماد به نفس خودروسازی ملی بود؛ در ادامه به بررسی محصولات برخی از شرکت های خودروساز مذکور خواهیم پرداخت:

داخته اند. سیدی متنوع از محصولات جدید، نسخه های ارتقا یافته ی مفهومی تازه، عملاً صحنه را در اختیار خودروسازان مذکور قرار م روشنی به بازار مخابره می کند مبنی بر این که صنعت خودرو ایران باز تعریف جایگاه خود است.



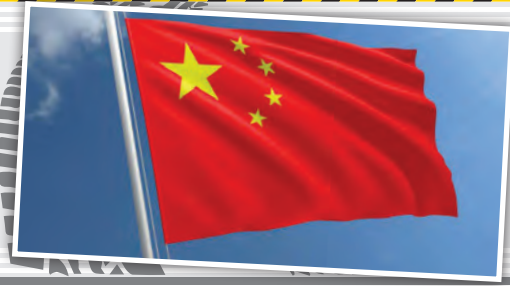
مزدا ۳ جدید سدان اسپرت و جوان پسند بی ام کارز

بی ام کارز سال گذشته به منظور ایجاد رقابت اساسی در بازار خودروهای اسپرت، مزدا ۳ جدید را به کشور آورد. این سدان که حدود دو دهه با گروه بهمن مونتاژ و به دست مشتریان رسید، پس از مدتی با بی ام کارز برند وارداتی گروه بهمن به ایران آمد. از نظر طراحی بر اساس زبان جدید طراحی مزدا شکل گرفته که یک سدان فست بک بوده که با چراغ های کشیده در جلو و جلو پنجره نسبتاً عرض چهره خشن و اسپرت دارد. در نمای عقب اوج سادگی طراحی آشنا مزدا با امضای زیبا به نمایش گذاشته شده که بسیار جذاب و چشم نواز است. کابین مزدا ۳ جدید مدرن، اسپرت و هوشمند است که چاشنی هیجان را در زمانی رانندگی دوچندان می کند. تمام مزدا ۳ های بی ام کارز دارای یک موتور چهار سیلندر دولیتری ۱۵۶ اسب بخار راد ۶ هزار آر بی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۲۰۲ نیوتون متر را اسکای کتیو جی می تواند به لطف تکنولوژی ساخت مزدا حداکثر قدرت ۱۵۶ اسب بخار راد ۶ هزار آر بی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۲۰۲ نیوتون متر را در ۴ هزار آر بی ام به ارمان آورد. گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیپ ترونیک قدرت و گشتاور را به چرخ های جلو می رساند. ناگفته نماند که مزدا ۳ جدید از نظر خدمات پس از فروش نسبت به سایر رقبای خود یک سر و گردن بالاتر است، زیرا بی ام کارز به عنوان برند زیر مجموعه گروه بهمن از سطح خدمات پس از فروش خوبی برخوردار بوده و برند مزدا را نام گروه بهمن می شناسیم.

آواتر ۱۱ گزینه خاص بی ام کارز برای مشتریان خاص پسند



آواتر به عنوان برند برقی اسپرت به حساب می آید که مدیریت طراحی تمامی محصولات این کمپانی با طراح اسبق ایرانی و خوشنام به نام یعنی نادر فقیه زاده است. آواتر ۱۱ یک خودرو کراس کوپه جذاب خاص تمام برقی به حساب می آید که اخیراً توسط بی ام کارز به کشورمان آمده تا بازار این دسته از خودروها را به صورت فزاینده ای متحول سازد. از نظر طراحی دارای استایل عضلانی بوده که با فرم کوپه اسپرت و فوق العاده جذاب است. آواتر ۱۱ از نظر مشخصات فنی دارای دو موتور فوق پر توان الکتریکی بوده که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب است و توان کلی خودرو به ۴۲۵ کیلووات (۵۷۰ اسب بخار) و حداکثر گشتاور کلی به ۶۵۰ نیوتون متر می رسد. این خودرو از یک باتری ۱۱۶ کیلووات ساعتی بهره می گیرد که بیشینه مسافت قابل پیمایش با هر بار شارژ طبق استاندارد CLTC به ۷۰۰ کیلومتر می رسد. بر این اساس با اتصال به شارژر سریع در ۲۵ دقیقه ۳۰ تا ۸۰ درصد باتری ها شارژ می شوند. از نظر امکانات رفاهی می توان به سیستم خودروان، کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار عقب، ترمز اضطراری خودکار، سیستم پارک خودکار با استفاده از ریموت، سیستم پایش خستگی راننده و سیستم هشدار نقاط کور و... اشاره کرد.



که خطوط تولید خویش را هر بیشتر فعال نگه دارند. بر این اساس در شرایط موجود کاهش تیراژ تولید با هدف جلوگیری از توقف فعالیت کارخانه‌ها سیاستی است که می‌تواند به تداوم حیات خودروسازی در کشور کمک قابل توجهی کند.

سخت شدن واردات قطعات منفصله خودرو به کشور متأثر از فعال شدن مکانیسم ماشه سبب خواهد شد تولید کنندگان مدل‌های مونتاژی هر چه بیشتر به فکر حفظ خطوط تولید خود باشند. به این معنی که این دسته از تولید کنندگان خودرو همه تلاش خود را به کار خواهند گرفت



راهکار جلوگیری از توقف تولید خودروهای مونتاژی چیست؟

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت خودرو در بازار کاهش می‌یابد؟

چندانی به پایین آمدن قیمت خودرو در بازار داشت. در نهایت با توجه به آن چه گفته شد بهتر است متقاضیان خودرو فرصت را از دست ندهند و تصمیم خود را در این زمینه هر چه سریع‌تر عملی کنند.

فاکتورهای دیگر که در رأس آن‌ها محدودیت ناشی از تحریم و سخت‌تر شدن واردات قطعه و مواد اولیه به کشور است، همچنان بالا بماند. بنابراین کارشناسان معتقدند در شرایط موجود نمی‌توان در کوتاه‌مدت امید

طی چند روز اخیر قیمت خودرو در بازار متأثر از تغییرات بهای ارز سیر صعودی به خود گرفت. در عین حال تجربه نشان می‌دهد در چنین شرایطی، حتی در صورت افت بهای ارز نیز قیمت خودرو متأثر از

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 A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۱۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۶ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۲۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۷۷۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۹۲۰	۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۵۰	۴۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد	۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▲

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 ۴۵۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	▲
هیوندای ال‌انتر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۲۰	۶ میلیارد	۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک IGT لین (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
کیا سلستوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
تویوتا bz4X ۱۵b پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
میتسوبیسی اولتندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	▲
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	▲
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
فولکس تی‌رایک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
نومسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲
بی‌وایدی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
بی‌وایدی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پرآید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۸	۰	▲
پرآید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۳	۰	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۶	۳	▼
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۵	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۲	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۰	۰	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۵	۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۶۶	۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۴	۴	▼
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۳	۷	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۷	۷	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۹	۳	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۰	۹	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۰	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۷	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۰	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۳	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۵۵	۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۹۶	۴	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۵۸	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۰	۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۵	▲
نیسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۵	▲
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۴	۹	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۶	۱۴	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۲	۲۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۲	۱۸	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۸۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۱۱۹	۱۴	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۶۲	۱۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۳۶۰	۱۵	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۷۰۰	۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۱۰۲	۱۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۳۰	۱۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۴۰	۴	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۷۸۰	۷	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۱۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۲	۸	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۸۵	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۵	۵	▼



توقیف محموله ۶ هزار لیتری روغن موتور قاجاق در اردستان



فرمانده انتظامی شهرستان اردستان از کشف ۶ هزار لیتر روغن موتور قاجاق به ارزش ۲ میلیارد ریال در بازرسی ماموران انتظامی این فرماندهی از یک دستگاه کامیون خبر داد. سرهنگ مصطفی صادقی زاده در گفت و گو با خبرنگار «اینا» اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح پیشگیری از قاچاق کالا، ماموران یگان امداد فرماندهی انتظامی شهرستان اردستان حین گشت‌زنی فعال و هدفمند در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کامیون مشکوک شدند و جهت بررسی آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از توقف خودرو ضمن هماهنگی با مرجع قضائی به بازرسی از آن پرداختند و موفق به کشف ۲۸ بشکه

۲۲۰ لیتری حاوی ۶ هزار لیتر روغن موتور خارجی قاجاق شدند.» فرمانده انتظامی شهرستان اردستان با اشاره به این که روغن موتورهای مشکوفا بدون هرگونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود، تصریح کرد: «کارشناسان مربوطه ارزش این کالاها را ۳ میلیارد ریال برآورد کردند.» وی با بیان این که راننده متخلف خودرو ضمن تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به مرجع قضائی تحویل داده شد، خاطر نشان کرد: «شهروندان در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک و مجرمانه در زمینه قاچاق کالا و ارز، مراتب را در اسرع وقت از طریق تماس با مرکز فوریت‌های ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.»

برای مشارکت را فراهم می‌آورد.

گروه کالایی و اهداف نمایشگاه

این رویداد تخصصی، بر محورهای اصلی صنعت روانکار شامل انواع روغن‌های صنعتی و خودروبی، سیالات فرآیندی و عملکردی، مواد افزودنی (ادتیوها) و دانش فنی تولید، ماشین‌آلات و تجهیزات تولید و پالایش و بسته‌بندی روغن متمرکز خواهد بود. نمایشگاه لوبریتک فرانت از یک نمایش صرف، به دنبال ارتقای زنجیره تامین، بحث و تبادل نظر پیرامون استانداردهای کیفی جهانی و ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در جهت بومی‌سازی فناوری‌های روز دنیا است. بازدیدکنندگان حرفه‌ای می‌توانند با حضور در این رویداد، انواع روغن و روانکارهای صنعتی مورد نظر خود را در میان محصولات متنوع تولیدکنندگان انتخاب و آن‌ها را با یکدیگر مقایسه کنند. همچنین در این نمایشگاه امکان کسب اطلاعات فنی و تخصصی به‌طور مستقیم از تامین‌کنندگان و انتخاب آگاهانه‌تر و بهینه‌سازی محصولات مورد استفاده توسط مدیران فنی و متخصصین فراهم شده است. همچنین، علاقه‌مندان به خودرو و شاغلین این حوزه در این نمایشگاه روغن موتور، انواع روانکار و سیالات خودروبی، مکمل‌های سیالات صنعتی و محصولات بازار ارتقا می‌دهند. نمایشگاه روغن و روانکار، معرفی آخرین دستاوردهای شرکت‌های داخلی و خارجی، فرصتی برای توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی نیز فراهم می‌کند. با توجه به روندهای جهانی در حوزه انرژی، حمل‌ونقل پاک، بهینه‌سازی مصرف و حرکت به سمت تکنولوژی‌های نوین، برگزاری چنین رویدادی می‌تواند نقشی کلیدی در پیوند دادن ظرفیت‌های علمی و صنعتی ایران با بازارهای منطقه‌ای و جهانی ایفا کند. همچنین حضور هیات‌های تجاری و فعالان صنعتی در این نمایشگاه، زمینه‌ساز انعقاد تفاهم‌نامه‌ها و قراردادهای همکاری، تبادل تجربه و شناسایی فرصت‌های جدید سرمایه‌گذاری خواهد بود. از این منظر، این نمایشگاه نه تنها به عنوان یک رویداد صنعتی بلکه به‌عنوان سکویی برای هم‌افزایی دانش، فناوری و اقتصاد عمل کرده و می‌تواند به ارتقای جایگاه ایران در زنجیره تامین جهانی این صنعت کمک شایانی کند.



سیالات صنعتی فراهم می‌آورد. همچنین حضور شرکت‌های دانش‌بنیان در کنار تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان بزرگ، زمینه‌ساز تبدیل ایده‌های نوآورانه به محصولات تجاری خواهد بود. دبیرخانه نمایشگاه اعلام کرده است که ثبت‌نام نمایشگاه روغن و روانکار، سیالات صنعتی و فناوری افزودنی‌ها برای حضور در بخش مشارکت‌کنندگان (غرفه‌داران) و همچنین بخش بازدیدکنندگان تخصصی این رویداد آغاز شده است. فعالان صنعت و شرکت‌های علاقه‌مند به معرفی محصولات و خدمات خود می‌توانند با مراجعه به وبسایت رسمی نمایشگاه، از جزئیات و مراحل ثبت‌نام نمایشگاه آگاه شوند. حضور به‌موقع در فرآیند ثبت‌نام در بخش مشارکت‌کنندگان، امکان انتخاب موقعیت‌های بهتر و برنامه‌ریزی موثرتر

از ۲۳ تا ۲۶ آذر در مصلی تهران برگزار می‌شود؛

نخستین نمایشگاه تخصصی روانکارها در ایران

یک فرصت دو نمایشگاه؛ هم‌افزایی با نمایشگاه حمل و نقل، لجستیک

نمایشگاه روغن و روانکار دارای یک مزیت استراتژیک هوشمندانه است: برگزاری همزمان با نهمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک. این هم‌افزایی قدرتمند به این معناست که غرفه‌گذاران نه تنها با فعالان اصلی صنعت روانکار، بلکه با بزرگترین مصرف‌کنندگان این محصولات از ناوگان‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی گرفته تا خطوط کشتیرانی و شرکت‌های لجستیکی به‌طور مستقیم ملاقات خواهند کرد بنابراین، حضور همزمان صنعتگران روانکار و مدیران و تصمیم‌گیران حوزه حمل و نقل و لجستیک در یک مکان، بستر مناسبی را برای مذاکرات هدفمند فنی و تجاری فراهم می‌آورد. این رویکرد مشترک، امکان معرفی مستقیم محصولات نوآورانه در حوزه کاهش مصرف سوخت، افزایش طول عمر موتور و کاهش آلایندگی‌ها را به مصرف‌کنندگان عمده این محصولات (شرکت‌های حمل و نقل) میسر می‌سازد، فرصتی بی‌نظیر برای دو برابر کردن شبکه‌سازی و جذب مشتریان کلیدی.

پاویون دانش و صنعت؛ بستری برای هم‌افزایی علمی و صنعتی به گزارش دبیرخانه نمایشگاه، برنامه‌ریزی برای تخصیص فضایی ویژه تحت عنوان پاویون دانش و صنعت در نمایشگاه روغن و روانکار انجام شده است. در این بخش، فضای مناسب با تسهیلات ویژه برای حضور دانشگاه‌ها، مراکز علمی و تحقیقاتی و شرکت‌های دانش‌بنیان در نظر گرفته شده است. پاویون دانش و صنعت با ایده تحقیقات دانشگاهی و نیازهای صنعتی عمل می‌کند و فرصتی برای معرفی دستاوردهای علمی در حوزه روانکارها و

نمایشگاه بین‌المللی روغن، روانکار و فناوری افزودنی‌ها (LubriTech Expo)، به‌عنوان نخستین رویداد تخصصی این صنعت، از ۲۳ تا ۲۶ آذر ۱۴۰۴ در مصلی تهران و همزمان با نهمین نمایشگاه حمل و نقل و لجستیک تهران برگزار می‌شود. مشارکت‌کنندگان، متخصصین، بازدیدکنندگان تخصصی و علاقه‌مندان می‌توانند به وبسایت رسمی این رویداد مراجعه و نسبت به ثبت‌نام اقدام نمایند. از ویژگی‌های بی‌نظیر این رویداد، همزمانی استراتژیک آن با نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک است. این هم‌افزایی، فرصتی بی‌نظیر برای تولیدکنندگان روانکار فراهم می‌کند تا مستقیماً با بزرگترین مصرف‌کنندگان محصولات خود (ناوگان‌های حمل و نقل) ارتباط بگیرند. همچنین، پاویون دانش و صنعت با حضور دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان، زمینه‌ساز تبادل علمی و تجاری است و در نهایت به ارتقای جایگاه ایران در زنجیره تامین جهانی کمک خواهد کرد. نمایشگاه روغن، روانکار، سیالات صنعتی و فناوری افزودنی‌ها و ماشین‌آلات و صنایع وابسته، به عنوان نخستین رویداد تخصصی این صنعت در ایران، با اهداف ایجاد بستری برای تبادل دانش، معرفی آخرین دستاوردهای فناوری و توسعه همکاری‌های تجاری، از ۲۳ لغایت ۲۶ آذرماه ۱۴۰۴ در مصلی بزرگ امام خمینی (ره) تهران برگزار خواهد شد. این نمایشگاه فرصتی منحصر به‌فرد برای تولیدکنندگان، تامین‌کنندگان، متخصصان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است تا در یک فضای متمرکز، ضمن ارزیابی وضعیت بازار، بستری در جهت توسعه بازار و ایجاد مشارکت‌های تجاری ایجاد کنند.

XTRIM
BORN FOR MORE

TX
بالذت برانید





خودروهای وارداتی با سهمیه جانبازان در سال ۱۴۰۴ از هفته اول آبان آغاز خواهد شد و واگذاری های بعدی نیز حسب نوبت بر اساس زمان تکمیل موجودی از سوی جانبازان محترم به پایان خواهد رسید. این اقدام شرکت پرشیا خودرو و گام بلند و نهایی در جهت انجام تعهدات مربوط به خودروهای جانبازان در سال ۱۴۰۴ و رضایتمندی اینترگران کشور است.

مدیریت پرشیا خودرو، آغاز واگذاری خودروهای سهمیه جانبازان را از آبان ماه ۱۴۰۴ اعلام کرد. به گزارش اخبار خودرو به نقل از روابط عمومی گروه پرشیا موبیلیتی، مدیریت شرکت پرشیا خودرو در جلسه مشترک با نمایندگان جانبازان متقاضی خودرو، با تشریح مشکلات و موانع اداری موجود در مسیر ثبت سفارش، تخصیص ارز و ترخیص خودروهای جانبازان اعلام کرد واگذاری اولین سری



گام بلند شرکت «پرشیا خودرو» برای واگذاری خودروهای مختص جانبازان

چرا با گذشت زمان همچنان «اف ۸ پرو مکس» در صدر انتخاب‌ها است؟



خانوادگی با این خودرو داشته باشد.

خدمات پس از فروش و اطمینان خاطر یکی دیگر از عواملی که به موفقیت اف ۸ پرو مکس در بازار ایران کمک کرده، شبکه خدمات پس از فروش گسترده و گارانتی طولانی مدت آن است. گارانتی هفت سال یا ۲۰۰ هزار کیلومتر به خریداران اطمینان می‌دهد که علاوه بر بهره‌مندی از طراحی و امکانات لوکس، می‌توانند روی پشتیبانی و خدمات بلندمدت برند نیز حساب کنند. این موضوع به ویژه در بازاری که نگرانی‌های زیادی درباره هزینه‌های نگهداری خودرو وجود دارد، اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند و یکی از دلایل اصلی اعتماد مشتریان به این مدل محسوب می‌شود.

اف ۸ پرو مکس، انتخابی مطمئن و ثابت شده حضور چندساله در صدر جدول فروش بازار خودرو، چالشی جدی برای هر خودرو به‌شمار می‌رود. اف ۸ پرو مکس نه تنها این آزمون را پشت سر گذاشته، بلکه نشان داده‌است که جذابیتش صرفاً به تبلیغات اولیه محدود نبوده است. طراحی ماندگار، کابین مجهز و رفاه سر نشینان، در کنار پیشرفته قدرتمند و سطح ایمنی بالا، دلایلی هستند که موجب شده این مدل همچنان در صدر انتخاب‌های خریداران باقی بماند. به نظر می‌رسد اف ۸ پرو مکس به جای یک موخه زودگذر، به بخشی پایدار از بازار تبدیل شده است.



کابینی پر از امکانات رفاهی

اگر چه ظاهر خارجی اهمیت دارد، اما تجربه‌ای که سر نشینان در داخل خودرو دارند نقش تعیین کننده‌تری بازی می‌کند. اف ۸ پرو مکس با نمایشگرهای دو گانه ۱۲.۵ اینچی، صدای های برقی مجهز به گرم کن و سرد کن، نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ و سیستم صوتی Sony با ۱۲ بلندگو، استاندارد جدید در کلاس خود ایجاد کرده است. استفاده از پیشرفته ۲۰ لیتری توربوشارژر TGI یا قدرت ۲۵۴ اسب بخار و گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه نیز باعث شده ترکیب رفاه و عملکرد فنی در یک قاب ارائه شود؛ ترکیبی که کمتر رقیبی در این سطح عرضه کرده است و اف ۸ پرو مکس را از سایر رقبای هم قیمت جدا می‌کند.

ایمنی در سطح جهانی

بازاری که اغلب خودروهای آن در بخش ایمنی ضعف‌هایی جدی دارند، حالا با محصولی روبه‌رو است که استانداردهای متفاوتی را ارائه می‌کند. اف ۸ پرو مکس با برخورداری از سیستم‌های کمک‌راننده سطح ۵، شامل مواردی همچون کنترل تطبیقی، هشدار برخورد از جلو و ترمز اضطراری خودکار، رانندگی را بسیار ایمن تر کرده است. علاوه بر این، ایربگ، پلت فرم مستحکم TIX و سیستم کنترل پایداری بوش ۹.۳، مجموعه‌ای را شکل داده‌اند که جایگاه این خودرو را به عنوان گزینش مطمئن برای خانواده‌ها تثبیت می‌کند و هیچکس از آن نمی‌ترسد که سفری

خودرو F8 پرو به عنوان نخستین سری خودروهای اف ۸ در ایران، در شرایطی وارد بازار ایران شد که بسیاری از کارشناسان عرضه خودرو به دلیل قدرت بالای آن نسبت به دیگر رقبای آینده روشنی برای این خودرو متصور بودند. پس از معرفی نسخه پرو مکس اف ۸ در دی ماه سال ۱۴۰۱، محبوبیت این خودرو لوکس چند برابر شد و بازار ایران برای نخستین بار لذت وجود یک خودرو با امکانات و قدرت را چشید. بررسی هانشان می‌دهد ارتقای مستمر و ترکیب طراحی، امکانات و عملکرد فنی باعث شده این خودرو حتی پس از گذشت زمان، همچنان یکی از انتخاب‌های مطمئن در صدر بازار خودرو ایران باقی بماند.

طراحی ماندگار

ظاهر خودرو یکی از نخستین عواملی است که توجه خریدار را به خود جلب می‌کند. جلوه پنجره الماسی، چراغ‌های LED کریستالی و آگزوز چهارگانه اسپرت، همان عناصری هستند که از روز نخست اف ۸ پرو مکس را متمایز کردند. این زبان طراحی هنوز هم تازه و جذاب به نظر می‌رسد و باعث شده خودرو در خیابان‌های شلوغ ایران، پرستیژ خود را حفظ کند. طراحی پشتی این خودرو نیز بسیار برای بازار خودرو ایران جذاب بوده و گرافیک یخی چراغ‌های خطر، در جای جای شهر چشم‌نوازی می‌کند. همین طراحی منحصر به فرد باعث حس تمایز در خریداران اف ۸ پرو مکس می‌شود.

هر جاده یک خاطره است!

«اف ۷ پرو مکس» و داستان خانواده‌هایی که همیشه در حرکت هستند

تمام این جزئیات، نه برای نمایش، بلکه برای خلق احساسی از اعتماد و لذت طراحی شده‌اند؛ همان حسی که در نگاه اول شکل می‌گیرد و در هر سفر ادامه می‌یابد.

□ امنیت؛ سنگ بنای اعتماد

برای خانواده‌ها، امنیت همیشه در اولویت است. اف ۷ پرو مکس با ایربگ ایمنی (شامل ایربگ‌های جانبی و پرده‌ای) و مجموعه‌ای از ۱۲ رادار هوشمند ADAS، سطحی از اطمینان را ارائه می‌کند که در این کلاس کمتر دیده می‌شود. سیستم‌هایی مانند ترمز اضطراری خودکار (AEB)، هشدار خروج از لاین (LDW)، نگه‌دارنده بین خطوط (LKA) و پیش نقاط کور (BSD) به صورت مداوم شرایط جاده را زیر نظر دارند تا راننده فقط روی لذت سفر تمرکز کند.

فونیکس در طراحی این خودرو، ایمنی را نه به عنوان یک آپشن، بلکه بخشی از فلسفه طراحی قرار داده است؛ چون هر خانواده‌ای لایق اطمینان کامل در مسیر زندگی است.

□ فونیکس و باز تعریف آرامش در سفر

فونیکس در طراحی اف ۷ پرو مکس، مفهوم جدیدی از خودرو خانوادگی را به نمایش گذاشته است؛ خودرویی که فناوری، راحتی، زیبایی و امنیت را در کنار هم جمع کرده تا در هر سفر، هر توقف و هر جاده، حس یک خانه واقعی را تداعی کند. در نهایت، شایده‌ای ماندگاری هر سفر در خاطر، نه در مقصد، بلکه در احساسی باشد که در مسیر تجربه می‌کنیم. واف ۷ پرو مکس همان جایی است که این حس زنده می‌شود؛ خودرویی برای خانواده‌هایی که همیشه در حرکت هستند و در هر جاده، خاطره‌ای تازه می‌سازند.

موسیقی از بلندگوها بخش می‌شود، کودک از پنجره سناور و پانوراما به آسمان نگاه می‌کند و پدر در آرامش، فرمان را در دست دارد؛ لحظه‌هایی که ترکیب هنرمندانه مدرنیته با احساس هستند. سیستم کنترل تطبیقی (ACC) به‌طور هوشمند سرعت خودرو را نسبت به فاصله ایمن تنظیم می‌کند؛ در حالی که دوربین ۳۶۰ درجه دیدی کامل از اطراف خودرو ارائه می‌دهد. در مسیرهای کوهستانی یا جاده‌های لغزنده، سیستم تمام چرخ محرک (AWD) با دقت بالا نیرو را میان محورهای جلو و عقب تقسیم می‌کند تا حتی در سخت‌ترین مسیرها، کنترل و اطمینان حفظ شود. همچنین حالت‌های رانندگی متنوع به راننده اجازه می‌دهد تا بسته به مسیر و شرایط، تجربه شخصی خود را از سفر بسازد.

□ قدرت بالا، توأم با طراحی هوشمندانه

در قلب اف ۷ پرو مکس، موتور ۱.۶ لیتری توربوشارژر TGI قرار دارد که با گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه تر هماهنگ شده است. این ترکیب، عملکردی نرم، پر قدرت و پاسخگو ارائه می‌دهد. شتاب‌گیری خودرو بدون تاخیر، انتقال قدرت دقیق و سیستم تعلیق مولتی لینک در محور عقب، احساسی از پایداری و لطافت را حتی در مسیرهای ناهموار ایجاد می‌کند. اف ۷ پرو مکس برای خانواده‌هایی طراحی شده که قدرت و آرامش را هم‌زمان می‌خواهند. در نمای بیرونی، اف ۷ پرو مکس با جلوه پنجره کپکشانی، چراغ‌های باریک LED، خطوط بدنه سیال و رینگ‌های اسپرت ۱۸ اینچی، ظاهری پویا و هماهنگ با روح زمان دارد. سقف پانورامای وسیع ۱.۱ متری، جلوه‌ای لوکس به خودرو داده و حس آزادی و وسعت را برای سر نشینان تداعی می‌کند



□ در روزگاری که زندگی با سرعت می‌گذرد و فرصت «با هم بودن» کمتر از همیشه است، جاده‌ها هنوز همان معنای همیشگی را دارند؛ مسیرهایی برای آندیشیدن، تجربه کردن و با هم بودن. شاید مسیر برای بسیاری صرفاً راهی برای رسیدن باشد، اما برای خانواده‌هایی که با اف ۷ پرو مکس سفر می‌کنند، جاده همان مقصد است. این خودرو تنها وسیله‌ای برای رفت و آمد نیست، بلکه همراهی وفادار برای ساختن خاطراتی است که تا سال‌ها در ذهن و دل اعضای خانواده باقی می‌ماند.

□ نمود دوباره آرامش

در اولین نگاه، اف ۷ پرو مکس مانند هر شاسی بلند مدرن دیگری به نظر می‌رسد؛ با طراحی جسورانه، جلوه پنجره کپکشانی و چراغ‌های LED باریک و الماسی که چهره‌های مدرن و پویا به خودرو بخشیده‌اند. اما وقتی وارد آن شوید، فلسفه واقعی طراحی آشکار می‌شود؛ فضای نه فقط برای رانندگی، بلکه برای زندگی و تجربه‌های تازه. کابین اف ۷ پرو مکس با متر یال نرم و پاکیزگی پوشیده شده و صدای های VIP مجهز به گرم کن و سرد کن، در کنار تهویه مطبوع دو گانه، تجربه‌ای از آسایش واقعی را برای تمام سر نشینان رقم می‌زند.

نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ حال و هوای کابین را با حس لحظه هماهنگ می‌کند؛ آرام در سفر شبانه و پرنرژی در روزهای طولانی.

□ سفر؛ از جاده تا تجربه

سفر با اف ۷ پرو مکس فقط جابه‌جایی نیست، یک روایت است؛ روایت خانواده‌ای که صبح زود حرکت می‌کند، صدای



کشف کالای قاچاق

کشف محموله لاستیک خارجی قاچاق در مراغه



فرمانده انتظامی مراغه از کشف محموله لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ فارسی گفت: «در راستای اجرای طرح تشدید مبارزه با قاچاق کالا و ارز، مأموران پلیس آگاهی در حین گشت‌زنی و کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی ادامه داد: «مأموران در بازرسی از خودرو مذکور با همکاری و

هماهنگی مقامات قضایی و اداره تعزیرات تعداد ۲۳۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق که فاقد هرگونه مدارک مثبته گمرکی بود، کشف کردند و در این رابطه یک نفر دستگیر شد.» فرمانده انتظامی شهرستان مراغه از شهروندان خواست موارد مشکوک را به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام و هرگونه انتقاد و پیشنهاد و تقدیر از عملکرد پلیس را با سامانه ۱۹۷ در میان بگذارند.

حمایت از تولید داخلی لاستیک ضروری است؛

۱۰ درصد افزایش قیمت برای نجات صنعت تایر



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

چرخ‌های صنعت تایر ایران این روزها به سختی می‌چرخند؛ نه به خاطر کمبود ظرفیت تولید، بلکه زیر بار سیاست‌های ارزی متناقض و واردات افسار گسیخته. کارخانه‌هایی که توان تامین بیش از ۷۰ درصد نیاز کشور را دارند، حالا با کاهش ۲۵ درصدی تولید، در آستانه توقف فعالیت قرار گرفته‌اند. انجمن زنجیره ارزش تایر می‌گوید دولت تنها ۲۷۰ میلیون دلار ارز برای تولید داخلی کنار گذاشته، اما برای واردات ۳۰ درصد نیاز کشور نزدیک به یک میلیارد دلار هزینه کرده است؛ تصمیمی که توازن بازار را به سود واردکنندگان و زیان تولیدکنندگان داخلی تغییر داده است. در این میان، اختلاف نرخ ارز دولتی و آزاد از ۷۰ هزار تا ۱۱۰ هزار تومان همچون دیواری بلند میان تولیدکننده و مواد اولیه قد برافراشته و هزینه‌ها را نامتعارف و گاه نجومی کرده است. نتیجه روشن است: کارخانه‌ها زیان‌ده شده‌اند، انجمن درخواست افزایش ۱۰ درصدی قیمت تایر را مطرح کرده و بازار در آستانه موج تازه‌ای از گرانی قرار دارد. کارشناسان هشدار می‌دهند اگر این چرخه معیوب ادامه یابد، نه تنها کیفیت تایر ایرانی قربانی

خواهد شد، بلکه امنیت تولید ملی نیز به خطر می‌افتد. اکنون همه نگاه‌ها به دولت دوخته شده است؛ آیا ترمز این بحران کشیده می‌شود یا جاده صنعت تایر به سرانجامی سقوط می‌رسد؟ در ماه‌های اخیر، صنعت تایر ایران با فشار فزاینده‌ای ناشی از تصمیم‌های متناقض ارزی و سیاست‌های وارداتی روبه‌رو شده است. به گفته محمدرضا گنجی، رئیس انجمن زنجیره ارزش تایر، اگر چه ظرفیت تولید داخلی سالانه حدود ۳۰۰ هزار تن است و بیش از ۷۰ درصد نیاز کشور از این مسیر تامین می‌شود، دولت تنها ۲۷۰ میلیون دلار ارز به تولیدکنندگان اختصاص داده و برای واردات ۳۰ درصد از نیاز کشور حدود یک میلیارد دلار ارز تخصیص یافته است. این تفاوت، سیاست ارزی به نفع واردات و به زیان تولید داخلی را نشان می‌دهد. حجم بالای لاستیک خارجی با تسهیلات فروش اعتباری وارد بازار شده و رقابت را به نفع واردکنندگان تغییر داده است. تولیدکنندگان داخلی با هزینه‌های بالا و نقدینگی محدود مواجه هستند و توان فعالیت با ظرفیت کامل خود را ندارند؛ به همین دلیل انجمن تولیدکنندگان تایر تصمیم به کاهش ۲۵ درصدی تولید گرفت.

رونه بحران همچنان ادامه دارد. گنجی توضیح می‌دهد که تولیدکنندگان ماه‌ها برای دریافت ارز از بانک مرکزی انتظار می‌کشند و ارز تخصیصی با نرخ حدود ۷۰ هزار تومان، در حالی که مواد اولیه در بازار آزاد معادل ۱۱۰



هزار تومان عرضه می‌شود، اختلاف قابل توجهی ایجاد کرده است. این موضوع هزینه تولید را افزایش داده و بسیاری از کارخانه‌ها را در آستانه زیان قرار داده است. برای جبران بخشی از هزینه‌ها، انجمن زنجیره ارزش تایر از دولت خواسته تا با افزایش ۱۰ درصدی قیمت تایر موافقت کند. با این حال، کارشناسان معتقدند ریشه بحران در سیاست‌های ناهماهنگ ارزی و وارداتی است که

تولید داخلی را تضعیف کرده و بازار را در معرض ناپایداری قرار داده است. ادامه این روند می‌تواند به افزایش قیمت لاستیک، کاهش تولید و افت کیفیت محصولات منجر شود. صنعت تایر ایران در ماه‌های اخیر با فشارهای فزاینده‌ای از سوی سیاست‌های ارزی و وارداتی مواجه شده است. انجمن زنجیره ارزش تایر بارها هشدار داده که تخصیص ناکافی ارز و تاخیرهای طولانی بانک مرکزی،

تولیدکنندگان را ناچار کرده برای تامین فوری مواد اولیه به بازار آزاد روی بیاورند؛ بازاری که نرخ ارز آن تا ۱۱۰ هزار تومان برآورد می‌شود؛ در حالی که ارز دولتی حدود ۷۰ هزار تومان است. این شکاف قیمتی، هزینه تولید را به شدت افزایش داده و بسیاری از کارخانه‌ها را در آستانه زیان قرار داده است. در چنین شرایطی، انجمن برای جلوگیری از تعطیلی خطوط تولید و حفظ اشتغال، درخواست افزایش ۱۰ درصدی قیمت تایر را به سازمان حمایت ارائه کرده است. از سوی دیگر، سیاست‌های ارزی دولت به گونه‌ای طراحی شده که واردات لاستیک با تسهیلات اعتباری و ارز کلان تقویت می‌شود؛ در حالی که تولیدکنندگان داخلی تنها بخشی از نیاز ارزی خود را دریافت می‌کنند. این روند به کاهش ۲۵ درصدی تولید داخلی منجر شده و بازار را بیش از پیش در اختیار محصولات خارجی قرار داده است. کارشناسان معتقدند ادامه این وضعیت نه تنها به افزایش قیمت تایر و کاهش کیفیت محصولات داخلی می‌انجامد، بلکه امنیت تولید ملی را نیز تهدید می‌کند. انجمن زنجیره ارزش تایر تاکید دارد که اصلاح سیاست‌های ارزی و حمایت واقعی از تولید داخلی، تنها راه برون‌رفت از این بحران است. صنعت تایر ایران در شرایطی قرار گرفته که سیاست‌های ارزی و وارداتی ناهماهنگ، تعادل بازار را به شدت برهم زده است. انجمن زنجیره ارزش تایر بارها هشدار داده که تخصیص ناکافی ارز به تولیدکنندگان داخلی، در حالی که واردات با حجم بالا و تسهیلات اعتباری تقویت می‌شود، تولید ملی را در موقعیت ضعف قرار داده است. کارشناسان معتقدند ادامه این روند می‌تواند به افزایش قیمت، کاهش کیفیت و تهدید امنیت تولید ملی منجر شود و تنها اصلاح سیاست‌های ارزی و حمایت واقعی از تولید داخلی می‌تواند راه برون‌رفت از بحران باشد.

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13	26 و KB12		
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13	KB2000		
پیکان - ریو - تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13	36 و KB14		
تیبا ۲	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14	KB88		
پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14	22 و KB27		
سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15	22 و KB27		
اسپریت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14	44 و KB77		
اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15	KB77		
دانگ فنگ H30 کراس - دنا پلاس توربو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16	KB44		
مگان - سراتو - جک - S3 چری - X22 تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16	KB55		
لیفان X60 - ام وی ام X33	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16	KB66		
آریزو ۵ و ۶ - آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17	KB55		
تویوتا کمری - سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17	KB57		
ام وی ام X33S - هایما S5 - خودرو فردا SX5	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17	KB66		
جانگان - سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17	KB200		
تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYD S6	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17	KB700		
هایما S7	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17	KB700		
زاگرس - صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17	KB444		
پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17	KB900		
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17	KB909		
تیوولی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18	KB200		
فونیکس FX - ری را - خودرو فردا T5 - سوپا M4	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18	KB300		
جک S5 - توسان - کوراندو	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18	KB500		
اسپورتیج - دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18	KB800		
تیگو ۷ - بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیوس - SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18	KB700		
سانتافه - اسپورتیج - هیوندای - IX55 لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18	KB700		
پیکاپ تویوتا - T8 (کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18	KB900		
هایما 8S - اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19	KB700		
Tiggo 8 Plug	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50	KB800		
سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو۴ - سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55	KB700		
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45	KB545		
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50	KB570		
فیدلیتی - رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45	KB555		



تهران را پاک بگردیم





می شود و با توجه به فناوری پیشرفته خلاصه شده در آن و حجم موتور ۳.۶ لیتری می تواند حداکثر قدرت ۳۱۰ اسب بخار را در ۱۶۶۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۶۷ نیوتون متر گشتاور را در دور ۵ هزار آرپی ام به بارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک به چهار چرخ منتقل می شود. بنابراین کادیلاک XT6 با نسخه پریمیوم لاکچری مدل ۲۰۲۳ میلادی و کارکرد ۹ هزار کیلومتر در بازار امارات متحده عربی ارزشی برابر با ۱۷۴ هزار و ۹۹۹ درهم دارد.

کادیلاک XT6 اس بووی کراس اوور لاکچری میان سائز این کمپانی است که از سال ۲۰۱۹ میلادی روی خط تولید این خودروساز آمریکایی حضور دارد. این خودرو از نظر طراحی مزین به زبان جدید طراحی کادیلاک است که استایل فوق اسپرت و جسورانه ای دارد. کابین XT6 کاملاً لوکس و جذاب بوده و فضای دلنشینی را برای سرنشینان بهارمغان می آورد. این خودرو دارای چند ترمیم بوده که ترمیم پریمیوم لاکچری آن جزو فول آپشن ترین ها بوده و دارای یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل اتمسفریک است. این موتور با نام LGX شناخته



بلند قامت لوکس اما گران «کادیلاک»

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

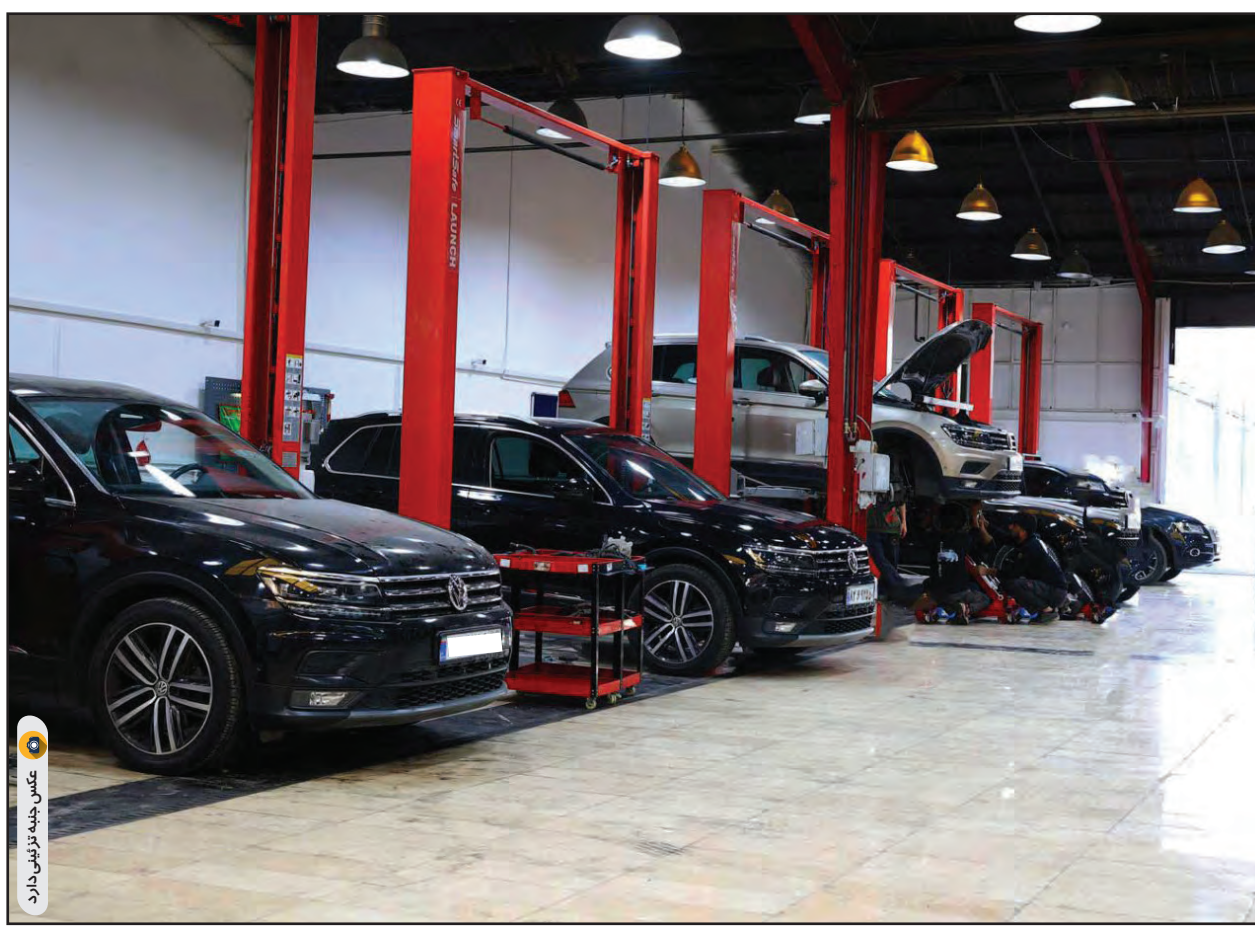
زنگ خطر کمبود قطعه؛ نمایندگی ها تبدیل به پارکینگ می شوند

وزارت صمت باید نگاهش را از «تولید صرف» به «پشتیبانی از ناوگان در حال تردد» تغییر دهد



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

تخریب های ظالمانه جدید بین المللی علیه کشور، بار دیگر صنعت خودرو را در نقطه ای حساس قرار داده است؛ جایی میان نیاز گسترده بازار داخلی و محدودیت های جدی در تامین قطعات، انتقال ارز و واردات مواد اولیه. بررسی های میدانی از خطوط تولید و بازار لوازم یدکی نشان می دهد که برخلاف سال گذشته، شرکت های مونتاژی و خودروسازان بخش خصوصی با افت شدید تولید روبه رو شده اند. در این میان، فعالان بازار هشدار می دهند که اگر روند فعلی ادامه یابد، «بحران قطعه» می تواند از خط تولید به نمایندگی ها و در نهایت به خانه مصرف کننده سرایت کند. شرایط فعلی صنعت شباهت زیادی به دوران تحریم های سال های گذشته دارد؛ با این تفاوت که این بار توان مالی شرکت ها و دسترسی ارزی نیز محدود تر شده است. فعالان صنعت خودرو معتقد هستند که از کاهش محسوس تولید در شرکت های خودروسازی، رشد هزینه واردات قطعه، دشواری انتقال ارز، افت کیفیت مواد اولیه داخلی و احتمال افزایش خواب خودروها در نمایندگی ها ایجاد می شود. از همین رو برای بررسی وضعیت خدمات پس از فروش و تامین لوازم یدکی با «جواد میر آفتابی» کارشناس صنعت خودرو و به گفت و گو پرداختیم؛



عکس جنبه تبلیغی دارد

تخریب های جدید تا چه اندازه تامین قطعات یدکی را سخت تر کرده است؟ آیا احتمال افزایش قیمت ها وجود دارد؟

بدون تردید تاثیر مستقیم دارد؛ با شروع دوباره محدودیت های بین المللی، دسترسی به قطعات یدکی سخت تر شده و فرآیند تامین به ویژه برای شرکت های مونتاژی به کندی پیش می رود. در حال حاضر آمار تولید در نیمه نخست سال خودش گویای وضعیت است. یکی از شرکت های خودروساز که سنوات گذشته در شش ماهه نخست سال بیش از ۵۰ هزار دستگاه تولید می کرد، در سال جاری به دلیل کمبود ارز و چالش های بین المللی کمی بیشتر از ۲۰ هزار دستگاه تولید کرده است. یکی دیگر از خودروسازان نیز وضعیت مشابهی دارد و تولیدش به ۲۰ هزار دستگاه رسیده است. برخی از شرکت های خودروساز نیز با مقدار قابل توجهی رشد مواجه بودند، اما در مجموع وقتی این اعداد را کنار هم می گذاریم، به وضوح می بینیم که صنعت با چالش بزرگ تامین قطعه روبه رو شده است. این کاهش تولید به معنای افزایش تقاضا در بازار قطعه و در نهایت رشد قیمت هاست.

پس می توان گفت که بازار لوازم یدکی به زودی وارد فاز جدیدی از افزایش قیمت می شود؟

بله، در حال حاضر نیز بیشتر وارد کنندگان و توزیع کنندگان بازار آزاد کار می کنند، سفارش ها با دلار آزاد ثبت می شود و تامین هر محموله سه تا چهار هفته زمان می برد. از سوی دیگر، انتقال فرآیند مالی سخت تر شده و هزینه های جانبی بالا رفته است. همه این عوامل مستقیماً در قیمت نهایی اثر می گذارد. پیش بینی من این است که اگر سیاست ارزی مشخصی برای صنعت خودرو تدوین نشود، در ماه های آینده شاهد رشد محسوس قیمت قطعات، به ویژه در بخش وارداتی خواهیم بود.

وضعیت خودروهای وارداتی که اخیراً وارد بازار شده اند چطور است؟ آیا مالکان آن ها نیز در خدمات پس از فروش با مشکل مواجه خواهند شد؟

قطعا، بله، خودروهای وارداتی بیشتر از سایر محصولات به شبکه تامین بین المللی وابسته اند. در حال حاضر در انتقال ارز، ثبت سفارش و حتی حمل و نقل بین المللی با محدودیت روبه رو هستیم. شرکت های ثالث باید واسطه شوند تا این کالاها به کشور برسند، که خود این فرآیند هزینه و زمان زیادی می برد. در چنین شرایطی، تامین قطعات برای سرویس های دوره ای یا تعمیرات اساسی خودروهای وارداتی به سختی انجام می شود و این مساله مستقیماً نارضایتی مشتری را بالا می برد.

در این میان نقش شرکای چینی خودروسازان داخلی چه می شود؟ آیا همچنان همکاری می کنند؟ همکاری ادامه خواهد داشت، اما نه در همان سطح گذشته؛

صفحه کلچ را می کوبیدند، تعمیر و بازسازی قطعات پیچیده تر هم رایج بود. این یعنی بازار تعمیرات قطعه جایگزین واردات می شود.

این وضعیت چه تاثیری بر خدمات پس از فروش خواهد گذاشت؟

مستقیماً باعث افزایش «خواب خودروها» در نمایندگی ها می شود. وقتی قطعه در دسترس نباشد، خودروها برای هفته ها در انتظار تعمیر می مانند. در چنین شرایطی نمایندگی ها به جای مراکز خدمات، تبدیل به پارکینگ خواهند شد. شکایات مشتریان افزایش می یابد و سطح رضایت پایین می آید. این مشکل بین خودروسازان داخلی و وارداتی تفاوتی ندارد، چون هر دو به تامین قطعه وابسته اند.

آیا کیفیت قطعات داخلی هم تحت تاثیر تحریم ها قرار می گیرد؟

بله، کیفیت قطعات ارتباط مستقیم با کیفیت مواد اولیه دارد. وقتی مواد اولیه از مسیرهای غیر رسمی وارد می شود یا جایگزین داخلی بی کیفیت دارد، طبیعی است که خروجی مطلوب نباشد. مثال ساده بنزین را در نظر بگیرید؛ وقتی کیفیت سوخت پایین بیاید، عمر کاتالیست خودرو از ۸۰ هزار کیلومتر به ۲۰ تا ۳۰ هزار کیلومتر می رسد. همین منطق برای قطعات هم صادق است. کیفیت پایین مواد اولیه و محدودیت در تامین آن ها، به افت عمر مفید قطعات منجر می شود.

ارز یابی شما از وضعیت تولید در نیمه دوم امسال چیست؟ آیا تولید کنندگان قطعه می توانند ادامه دهند؟

نیمه دوم سال جاری برای تولید کنندگان سخت تر خواهد بود. ما در شش ماهه اول با قطعی های متعدد برق روبه رو بودیم و این خود هزینه تولید را بالا برد. در حال حاضر با نرخ ارز فعلی، بسیاری از شرکت ها باید تصمیم بگیرند که آیا ادامه تولید برایشان صرفه اقتصادی دارد یا خیر. از طرف دیگر، مواد اولیه به سختی پیدا می شود و ثبت سفارش هم زمان بر است. اگر این سه عامل انرژی، ارز و مواد اولیه مدیریت نشود، بخشی از تولید کنندگان مجبور به کاهش ظرفیت یا حتی توقف فعالیت خواهند شد.

با توجه به تجربه سال های گذشته، چه پیشنهادی برای وزارت صمت دارید؟

واقعیت این است که وزارت صمت باید نگاهش را از «تولید صرف» به «پشتیبانی از ناوگان در حال تردد» تغییر دهد. امروزه حدود ۱۸ تا ۱۹ میلیون خودرو در کشور داریم که نیاز به خدمات پس از فروش دارند. صرفاً تولید خودرو جدید پاسخگوی نیاز بازار نیست. اگر پشتیبانی از ناوگان فعلی به درستی انجام نشود، نارضایتی عمومی بالا می رود و حتی خودروهای جدید هم با بی اعتمادی مواجه می شوند. وزارت صمت باید سیاست های حمایتی را طوری طراحی کند که تامین قطعه، خدمات تعمیر و آموزش نیروی انسانی در اولویت باشد.

فروش چگونه ارز یابی می کنید؟

خودروهای سنگین هم وضع بهتری ندارند، هم اکنون بسیاری از رانندگان و شرکتهای مسافت کشور های همسایه مثل ترکیه می روند تا سرویس های پایه ای را در آن جا انجام دهند، چون کیفیت قطعات داخلی به شدت افت کرده است. به عنوان مثال قطعاتی مانند فیلتر یا انواع روانکار و خیلی از قطعاتی که در بازار هست، کیفیت لازم را ندارند و با قیمت بالا عرضه می شوند. در نتیجه بسیاری ترجیح می دهند تعمیرات را خارج از کشور انجام دهند تا از قطعات مطمئن تری استفاده کنند.

برخی فعالان بازار می گویند ممکن است دوباره شاهد رشد قطعات استوک یا قاچاق باشیم. نظر شما چیست؟

بله، این احتمال خیلی زیاد است. وقتی واردات رسمی کاهش پیدا کند، بازار خودش مسیر جایگزین را پیدا می کند. در گذشته هم همین اتفاق رخ داده است، در نبود قطعه اصلی، قطعات دست دوم یا استوک، حتی بعضاً بازسازی شده، وارد بازار می شوند. به مرور هم دانش تعمیر قطعه در کشور رشد می کند، چرا که راهکاری دیگری وجود ندارد. در آینده نه چندان دور ممکن است همان طور که در گذشته لنت و

نوربان

چینی ها معمولاً تا جایی که بتوانند منافع خود را حفظ می کنند، اما با شدت گرفتن فشارهای بین المللی، حجم مرادات و تامین مستقیم قطعه کاهش می یابد. احتمالاً برخی از این شرکت ها مسیرهای غیر مستقیم یا واسطه های را انتخاب می کنند، اما قاعدتاً هزینه و ریسک بالاتر می رود.

وزارت صمت باید نگاهش را از «تولید صرف» به «پشتیبانی از ناوگان در حال تردد» تغییر دهد. امروزه حدود ۱۸ تا ۱۹ میلیون خودرو در کشور داریم که نیاز به خدمات پس از فروش دارند. صرفاً تولید خودرو جدید پاسخگوی نیاز بازار نیست

از خودروهای سواری کمی فاصله بگیریم؛ وضعیت خودروهای سنگین را در وضعیت خدمات پس از

شده‌اند. به‌طور میانگین، هر ماه حدود ۳ هزار و ۵۰۰ مورد حادثه در کشور رخ می‌دهد؛ یعنی روزانه نزدیک به ۱۱۵ حادثه و ماهانه حدود ۳ هزار و ۴۵۰ نفر تحت‌تأثیر این حوادث قرار می‌گیرند. رئیس جمعیت جمعیت هلال احمر در پایان خاطر نشان کرد: «تاکنون یک هزار و ۸۶۶ مورد از این حوادث به صورت دقیق مورد بررسی قرار گرفته‌است.»

رئیس جمعیت جمعیت هلال احمر گفت: «از ابتدای سال تاکنون بیش از ۲۱ هزار حادثه در کشور ثبت شده که از این میان، حدود ۱۱ هزار و ۲۰۰ مورد حوادث ترافیکی بوده است؛ یعنی نزدیک به نیمی از کل حوادث ثبت شده مربوط به تصادفات جاده‌ای است.» وی افزود: «در مجمع ۴۵۹ نفر از خدمات امدادی و حمایتی جمعیت هلال احمر بهره‌مند



سهم بالای حوادث ترافیکی در کشور



خدمات رسانی مطلوب در گرو ورود تجهیزات و خودروهای نوب برای امداد و نجات

هلال احمر نونوار می‌شود



امدادی خبر داد و افزود: «جمعیت هلال احمر به‌تازگی در پروژه‌ای نوآورانه، اقدام به ساخت ربات‌های نجاتگر غریق کرده است که توانایی فعالیت تا عمق ۵۰ متری را دارند که این اقدام گامی موثر در جهت به‌کارگیری هوش مصنوعی در مدیریت بحران به‌شمار می‌رود. برای بهبود امکانات لجستیکی هلال احمر، باید وارد ریزنی شویم و راهکارهای ترمیم بودجه این نهاد را دریافت کنیم تا بتوانیم گامی موثر برای افزایش بودجه هلال احمر برداریم. برای تقویت بودجه سازمان‌ها و ارگان‌های حمایتی در مجلس باید راهکاری اساسی اندیشیده شود تا در زمان بروز حوادث و بلاای طبیعی با مشکل روبه‌رو نشویم.»

تهیه ۲۰ بالگرد دید در شب

در همین زمینه خبر رسید که هلال احمر برنامه درازمدتی برای تقویت و ارتقای فاز عملیاتی خود در بخش هوایی دارد و قرار است بالگردهای بیشتری را تهیه و به‌کار بگیرد. رئیس سازمان امداد و نجات هلال احمر اعلام کرده در حال حاضر ما ۲۴ بالگرد در اختیار داریم که ۱۲ فروند از آن‌ها متعلق به کشورهای غربی و ۱۲ فروند دیگر متعلق به کشورهای شرقی هستند. حدود ۵۰ درصد از بالگردهای غربی ما، مناسبانه به خاطر تحریم‌های ظالمانه موجود، مشکل قطعه دارند و زمینگیر هستند. تحریم کنندگان حتی به این مساله توجهی ندارند که این بالگردها عملیات امدادی انجام می‌دهند و برای جان انسان‌ها اهمیت فانی نیستند. به همین دلیل امیدواریم بتوانیم کلاً بالگردهای غربی را از ناوگان خود خارج کنیم. سایر بالگردهایی که متعلق به کشورهای شرقی هستند، در زمینه امدادی بهتر عمل می‌کنند و در حال امداد رسانی هستند. سه بالگرد نیازمند اورهال هستند که تقریباً ۶ ماه زمان می‌برد و این امر طبیعی است. مقرر شده در صورت تامین منابع مالی از سوی دولت محترم ۲۰ فروند بالگرد امدادی مجهز به دید در شب، از کشور روسیه خریداری شود که امیدواریم این بالگردها نیز سال آینده به ناوگان ما اضافه شوند.

تقریباً نهای شده است. این اقدامات با حمایت دولت انجام شده است. اگر این بالگردها به مجموعه هلال احمر الحاق شود شاهد گستردگی قابل توجهی در امر امداد و نجات در سطح کشور خواهیم بود.

در مسیر ارتقا

کازم نورانی معاون برنامه‌ریزی و امور مجلس جمعیت هلال احمر، اظهار کرده بود: «هلال احمر در حال حاضر دارای کمبود جدی در حوزه آمبولانس، خودروهای امداد و نجات و پایگاه‌های امدادی است. امروز جمعیت هلال احمر از سرمایه اجتماعی و اعتماد مردمی قابل توجهی برخوردار است و تلاش می‌کند با ارتقای تجهیزات و فناوری‌های نوین، خدمات امدادی خود را توسعه بدهد.» نورانی همچنین از استفاده فناوری‌های هوشمند در خدمات

اعلام کرد مجوز واردات حدود ۱۵۰۰ دستگاه خودرو با کمک دولت و شخص رئیس‌جمهور را دریافت کردیم که هزار دستگاه از آن خودروی نجات است و اگر این تعداد را وارد کنیم با ۹۰۰ دستگاهی که قبلاً وارد کرده بودیم وضعیت از نظر امداد رسانی و لجستیک امدادی به مراتب به سمت عالی شدن می‌رود تا ضمن انجام عملیات‌های بیشتر پوشش‌دهی کاملی در سطح کشور داشته باشیم. وی در ادامه گفته از مجموع هزار و ۵۰۰ خودرو، هزار دستگاه خودروی نجات، ۴۰۰ دستگاه آمبولانس و ۵۰ دستگاه خودروی هاپس است که برای جابه‌جا کردن نیروهای امدادی مورد استفاده قرار می‌گیرند. همچنین ۵۰ دستگاه هم خودروی فرماندهی است. ضمن این که سه فروند بالگرد مجهز به ناوبری مدرن و دید در شب در دستور خرید قرار دارد. بودجه خرید بالگردها تامین و مذاکرات و قراردادهای



یکی از گروه‌هایی که به کار امداد و نجات مشغولند و نام و نشان و فعالیت‌های ششان را زیاد از رسانه‌ها می‌شنویم، نیروهای امدادگر جمعیت هلال احمر هستند. افرادی که در همه‌جا و همه‌جا و همه‌جا جغرافیایی و آب‌وهوایی به کار امداد رسانی مبادرت می‌ورزند و باد و خاک و آتش و ابر و باد و مه و خورشید و فلک؛ مانع کارشان نیست. امدادگران ورزیده‌ای که در ارتفاعات و بلندی‌های صعب‌العبور، مناطقی ناهموار، در دل جنگل، وسط بیابان، در دریا و رودخانه و در حوادث و بلاهای طبیعی (سیل، زلزله، رانش زمین، ریزش کوه، آتش‌سوزی و...) به نجات، کمک‌رسانی و انتقال مجروحان و مصدومان مشغول بوده و باکی از شرایط سخت و دشواری‌های موجود ندارند.

اما فعالیت‌ها و خدمات پرسنل زحمتکش هلال احمر برای به انجام رساندن مأموریت‌های محوله، علاوه بر داشتن تخصص‌ها و مهارت‌های لازم نیاز به ادوات، تجهیزات و وسایل نقلیه مختلف دارد تا خللی در کارشان دیده نشود. دامنه فعالیت نیروهای هلال احمر گسترده و متغیر است؛ به همین خاطر از موتورسیکلت تا بالگرد در اختیار آن‌هاست تا بتوانند کارهای امدادی را درست و بدون غلط انجام بدهند.

فرسودگی ناوگان

هلال احمر هم مانند سایر نهادها و دستگاه‌های خدمات‌رسان، که کارشان بدون وسایل نقلیه موتوری پیش نمی‌رود، با معضل فرسودگی ناوگان و تجهیزات مواجه است. این مساله باعث می‌شود تا در درازمدت



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix.official



Autoworld.ir

شنبه ۱۹ مهرماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۱۳

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ کرمان ۳۰ ۱۲ یزد ۳۳ ۱۷ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۳۸ ۱۱

بیلبور
Billboard

اسمارت هشتگ ۵: ایمن ترین خودرو سال

اسمارت هشتگ ۵ به عنوان اس یووی کراس اوور تمام برقی اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد. این خودرو موفق به دریافت ۵ ستاره ایمنی از سوی موسسه ایمنی یوروانکپ شد و به همین دلیل در فهرست ایمن ترین های سال جاری قرار گرفت. ناگفته نماند که این خودرو از امتیاز ۱۰۰ درصد در نظر گرفته شده در بخش های ایمنی بزرگسالان، کودک، عابر پیاده و سیستم کمکی پیشرفته، به ترتیب موفق به دریافت امتیاز ۸۸، ۹۳، ۸۴ و ۹۲ درصد شد.



لزوم تامین مالی صنعت خودرو و قطعه سازی

ضرورت تسهیل تامین مالی در صنعت خودرو و قطعه سازی امروز بیش از هر زمان دیگری احساس می شود. این صنعت که به عنوان یکی از بخش های پیشران اقتصاد کشورمان شناخته می شود، نه تنها سهم قابل توجهی در تولید ناخالص داخلی دارد، بلکه به طور مستقیم و غیرمستقیم صدها هزار فرصت شغلی در زنجیره تامین خود ایجاد کرده است. با این حال، کمبود نقدینگی و ضعف نظام تامین مالی در سال های اخیر به یکی از موانع اصلی رشد و پایداری این بخش تبدیل شده است. شرکت های قطعه ساز به دلیل افزایش هزینه مواد اولیه، تغییرات نرخ ارز و طولانی شدن چرخه وصول مطالبات از خودروسازان با فشار مالی شدیدی روبرو هستند. این شرایط سبب شده است بسیاری از واحدهای کوچک و متوسط نتوانند به موقع مواد اولیه وارد کنند یا در تولید مستمر باقی بمانند. در چنین فضایی، تسهیل تامین مالی نه یک گزینه انتخابی، بلکه ضرورتی حیاتی برای حفظ تداوم تولید و جلوگیری از رکود در صنعت خودرو است. اهمیت این موضوع از آن جا ناشی می شود که صنعت خودرو و زنجیره های چندلایه دارد؛ از تولیدکنندگان فولاد و مواد پلیمری گرفته تا قطعه سازان و شرکت های خودروساز، هرگونه اختلال در تامین مالی یکی از حلقه ها، کل زنجیره را دچار مشکل می کند. بنابراین ایجاد دسترسی آسان و سریع به منابع مالی از اهمیت بسزایی برخوردار است. از سوی دیگر، نوسازی تجهیزات و فناوری های تولیدی در صنعت خودرو نیز به منابع مالی جدید نیاز دارد. حال باید دید در عمل این مساله چه سمت و سویی پیدا خواهد کرد.

حرف آخر

The Last Word

رامین بیات

روزنامه نگار



قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته ثابت ماند



رسپکت ۲ بدون تغییر قیمت در بازار یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X22 پرو دستی بدون تغییر قیمت در بازار یک میلیارد و ۲۹۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس بدون تغییر قیمت در بازار یک میلیارد و ۴۶۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



دنا پلاس توربو بورسی بدون تغییر قیمت در بازار یک میلیارد و ۴۹ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN LAMARI MOTOR



با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان های شهری و چه در جاده های پرپیچ و خم، این سدان جذاب با طراحی بهروز، کیفیت بی نقص و پیشرفته ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان راه را رانندگی شما می بخشد. طراحی بهروز با خطوط تیز و جانپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می گذارد.

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

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن
LUCANO

کسب رتبه اول فروش ماه گذشته
نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

