



دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس:
پیشگامی «ایران خودرو»
در توسعه پلتفرم‌های خودرو
هیبریدی شایسته قدردانی است



افزایش نفوذ نرم‌افزارهای هوشی
در «اوتار ۱۲» صفحه ۶

«سایپا» نیمه نخست سال جاری را سودآور پشت سر گذاشت؛

تبدیل زیان به سود آوری توسط نارنجی‌پوشان جادو مخصوص

عملکرد ۶ ماهه شرکت سایپا در سال ۱۴۰۴ حاکی از بهبود محسوس وضعیت مالی و عملیاتی این خودروساز بزرگ کشور است؛ بهبودی که نتیجه اجرای مجموعه‌ای از برنامه‌های...

مدیرعامل «دنیای ماموت» خبر داد؛

آغاز طرح ملی نوسازی ناوگان حمل و نقل سنگین

در شرایطی که بخش حمل و نقل کشور با چالش فرسودگی
ناوگان، افزایش نرخ ارز و محدودیت‌های تامین قطعات...

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

تغییر نرخ سوخت، صنعت بیمه را بازتعریف می‌کند

افزایش قیمت بنزین نه تنها سفرهای روزمره رانندگان را
تحت تأثیر قرار خواهد داد، بلکه بازار...

۳۳ مدل زیر ۳۰ هزار یورو، معادلات

خودروسازان سنتی را برهم زد؛

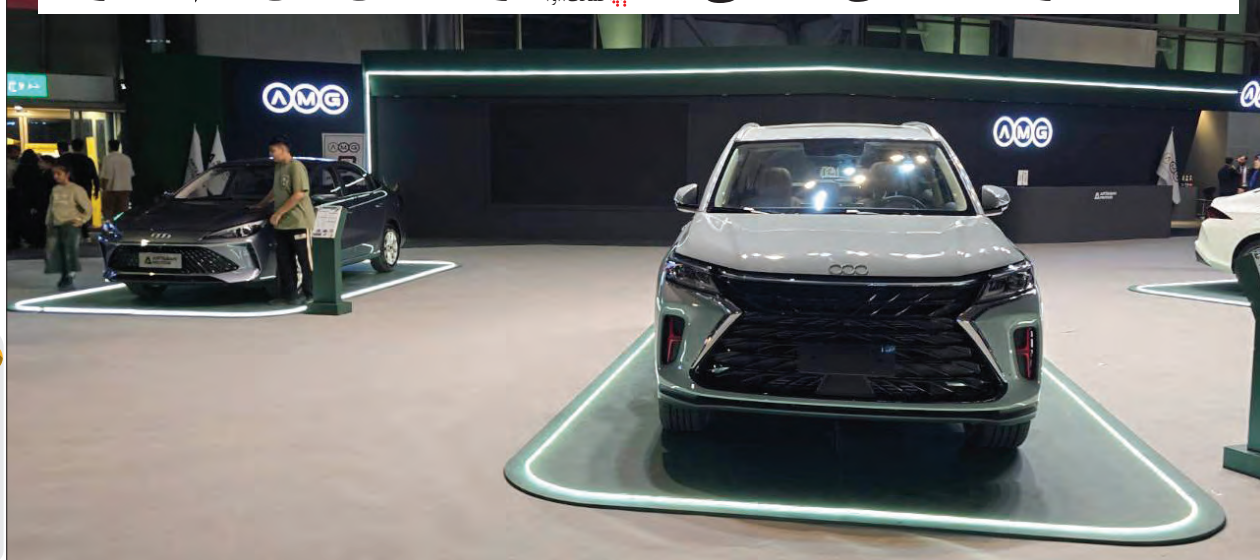
بازار اروپا زیر سایه خودروهای برقی چینی

در یک سال گذشته حرکت محسوس تقاضا به سمت
خودروهای برقی اقتصادی شتاب...

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

«دنیای خودرو» از نمایشگاه خودرو اصفهان گزارش می‌دهد؛

رقابت خودروسازان داخلی در مسیر فناوری‌های کم مصرف



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

سایه نوسان و سایه بان دستور؛ دوروی یک سکه در بازار خودرو

در اقتصاد کشور، نرخ ارز دیگر صرفاً یک شاخص
مالی نیست؛ به پدیده‌ای روانی تبدیل شده که بر تمام
تصمیم‌های صنعتی، تجاری و حتی اجتماعی...

تیترهای امروز

Titles

یک فعال حوزه بازار خودرو مطرح کرد؛

تداوم نوسان قیمت خودرو در بازار

صفحه ۳

تدوین نخستین سند جامع نظارت بر تولید و خدمات صنعت خودرو

صفحه ۴

تندیس ملی مدیریت استعداد به گروه ماموت و «ویانا» رسید

صفحه ۱۴

بیشترین تنوع خودرو در ردیف قیمت ۳ تا ۴ میلیارد تومان

صفحه ۱۰

نمایندگی بیمه پاسارگاد / چگینی کد ۹۱۹۴

۰۹۲۱-۱۰۰۴۵۳۰ / ۰۲۱-۷۳۴۵۷۱۶۹

تخفیف ویژه ۹۰ درصدی بیمه بدنه
تمامی خودروهای تویوتا، لکسوس و رنو



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



از فناوری‌های برجسته مجهز است. از جمله مهم‌ترین ویژگی‌های آن می‌توان به قابلیت شارژ فوق‌سریع 5C، سامانه رانندگی هوشمند هوآوی Qiankun ADS 4 و کابین هوشمند HarmonySpace 5 اشاره کرد. ویژگی برجسته وویا کورج، پلت‌فرم ۸۰۰ ولتی سیلیکون کاربایدی است که امکان دستیابی به سرعت شارژ فوق‌العاده‌ای را فراهم می‌کند. به‌لطف فناوری شکار 5C و حداکثر توان شارژ ۴۴۰ کیلووات، این خودرو می‌تواند تنها با ۱۵ دقیقه شارژ، انرژی لازم برای پیمایش بیش از ۵۰۰ کیلومتر را ذخیره کند. این مدل با یک باتری ۸۱ کیلووات-ساعتی عرضه می‌شود که بر اساس استاندارد CLTC، بردی معادل ۶۵۰ کیلومتر را ارائه می‌دهد.

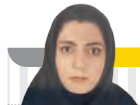
وویا از نسخه به‌روز شده شاسی‌بلند برقی کورج با فناوری هوآوی و شارژ فوق‌سریع برده برداشت که رقیبی جدی برای تسلا مدل ۷ با قیمتی رقابتی خواهد بود. شرکت وویا، برنر در مجموعه گروه دانگ‌فنگ در آستانه نمایشگاه خودرو چنگدو ۲۰۲۵، رسماً از نسخه به‌روز شده شاسی‌بلند تمام‌برقی خود، وویا کورج (Voyah Courage) رونمایی کرده است. این خودرو که به‌عنوان رقیبی مستقیم برای تسلا مدل ۷ روانه بازار شده، در سه تیپ مختلف و با بازه قیمتی ۲۰۲ هزار و ۹۰۰ تا ۲۴۲ هزار و ۹۰۰ یوان (معادل ۲۸ هزار و ۲۰۰ تا ۲۳ هزار و ۸۰۰ دلار) عرضه می‌شود. این شاسی‌بلند میان‌سایز بر پایه پلت‌فرم پیشرفته ۸۰۰ ولتی ساخته شده و به‌مجموعه‌ای



رقابتی‌ترین محصول «وویا» در مقابل تسلا مدل «۷»

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

تغییر نرخ سوخت، صنعت بیمه را بازتعریف می‌کند



مهری در خوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

افزایش قیمت بنزین نه تنها سفرهای روزمره رانندگان را تحت تأثیر قرار خواهد داد، بلکه بازار بیمه خودرو را نیز وارد مرحله‌ای حساس و پیچیده می‌کند. مهدی فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این تغییر اقتصادی می‌تواند رفتار رانندگان، الگوی تصادفات و ساختار مالی شرکت‌های بیمه را به‌طور هم‌زمان تحت تأثیر قرار دهد.» وی توضیح داد: «تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که افزایش قیمت سوخت باعث کاهش موقت تردد شهری و کاهش تصادفات جزئی می‌شود؛ اما رانندگانی که همچنان در جاده فعال هستند، عمدتاً رانندگان پرریسک مانند تاکسی‌ها و ناوگان حمل‌ونقل بین‌شهری هستند. این موضوع باعث می‌شود که اگر چه تعداد خسارت‌ها در کوتاه‌مدت کاهش می‌یابد، شدت و هزینه هر خسارت به‌طور قابل توجهی افزایش خواهد یافت.» او گفت: «صنعت بیمه در چنین شرایطی با نوعی نوسان ترکیبی مواجه است؛ کاهش موقتی در فراوانی خسارت‌ها و هم‌زمان افزایش هزینه‌های هر پرونده.»

وی افزود: «مدل‌های سنتی ارزیابی ریسک دیگر پاسخگو نیستند و شرکت‌های بیمه باید از داده‌های ترافیکی و رفتاری رانندگان برای نرخ‌گذاری پویا و دقیق استفاده کنند. در بسیاری از کشورها، الگوریتم‌های رفتارمحور تعیین حق بیمه را بر اساس سبک رانندگی انجام می‌دهند؛ اما در ایران زیرساخت‌های فنی و داده‌ای برای اجرای این مدل هنوز کامل شکل نگرفته است.»

او با تأکید بر اثر اقتصادی گرانی سوخت گفت: «فشار بر بیمه‌بدنه بیش از بیمه شخص ثالث است. افزایش هزینه حمل‌قطعات، اجرت تعمیرگاه‌ها

و قیمت قطعات یدکی باعث می‌شود مبلغ هر پرونده خسارت رشد قابل توجهی داشته باشد.» وی افزود: «میانگین هزینه تعمیر یک خودرو در حال حاضر نسبت به دو سال گذشته بیش از ۷۰ درصد افزایش یافته و این روند با اصلاح قیمت سوخت تشدید خواهد شد. بنابراین شرکت‌های بیمه برای حفظ تراز مالی خود ناچار به بازنگری در سقف تعهدات و افزایش نرخ بیمه‌نامه‌ها خواهند بود.» این کارشناس بیمه درباره بیمه شخص ثالث گفت: «این بیمه تابع نرخ دیه و مصوبات قانونی است؛ اما هزینه‌های عملیاتی آن از جمله کارشناسی خسارت، خدمات امداد و امور اداری، تحت تأثیر تورم سوخت قرار دارد.»

وی افزود: «اگر هزینه‌ها به‌طور قابل توجهی افزایش یابد، بیمه مرکزی ناچار به بازنگری نرخ‌های پایه و تخفیف‌های عدم خسارت خواهد شد تا شرکت‌ها زیان‌ده نشوند.» او یادآور شد: «گرانی سوخت علاوه بر اثر مستقیم اقتصادی، رفتار خرید بیمه را نیز تغییر می‌دهد. مالکان خودروهای شخصی و خانوادگی برای صرفه‌جویی، تمایل به کاهش خرید بیمه‌بدنه دارند؛ اما در مقابل، استقبال از بیمه‌های اقساطی و آنلاین افزایش می‌یابد.»

فریدوش تأکید کرد: «صنعت بیمه باید پیش‌نگر عمل کند و تنها به افزایش نرخ‌ها بسنده نکند.» وی تصریح کرد: «ایجاد شاخص تورم بیمه‌ای برای اندازه‌گیری رشد هزینه قطعات، اجرت تعمیر و خدمات مرتبط، می‌تواند به شرکت‌ها امکان دهد نرخ‌های منطقی و قابل دفاع ارائه کنند.»

او افزود: «در غیر این صورت، شرکت‌ها با بحران نقدینگی روبرو خواهند شد و اعتماد مشتریان به بیمه کاهش پیدا خواهد کرد.»

فریدوش در پایان گفت: «گرانی بنزین یک تهدید نیست، بلکه هشدار و فرصتی برای بازتعریف ساختار صنعت بیمه است. اگر شرکت‌های بیمه به‌سمت مدل‌های پویا، دیجیتال و رفتارمحور حرکت کنند، حتی در شرایط تورمی نیز می‌توانند رشد کرده و بخش قابل توجهی از مشتریان خود را حفظ کنند. در غیر این صورت، افزایش نرخ سوخت بدون اصلاح ساختار بیمه، باعث فشار مضاعف بر بازار و کاهش اعتماد عمومی خواهد شد.»

سایه نوسان و سایه‌بان دستور؛

دو روی یک سکه در بازار خودرو

مصرف‌کننده تقسیم می‌کنند. تولیدکننده احساس ناتوانی و بی‌اختیاری دارد و مصرف‌کننده هم از بی‌اعتمادی رنج می‌برد. در چنین محیطی، بازار به جای رقابت، به صحنه‌ای از گلابه و گمانه‌زنی تبدیل می‌شود. تأثیرات روانی این وضعیت بر بدنه صنعت بسیار عمیق‌تر از آن است که در ترازنامه‌ها دیده شود. مهندسی که با دلگرمی در واحد تحقیق و توسعه کار می‌کرد، امروز انگیزه‌اش را از دست داده است، چراکه می‌داند هیچ طرح تازه‌ای بدون مجوز قیمتی، توجیه اقتصادی نخواهد داشت. مدیر مالی، دیگر تحلیلگر نیست؛ بلکه تبدیل به نیرویی شده که روزانه باید میان پرداخت حقوق، خرید قطعه یا تسویه بدهی یکی را انتخاب کند و در نهایت، خودرو ساز، به‌جای رقابت برای نوآوری، تنها به دنبال راهی برای دوام آوردن در فضای تصمیم‌های متناقض است. این همان نقطه‌ای است که صنعت، از درون خسته و از بیرون متهم می‌شود. واقعیت این است که ترکیب نوسان ارزی و قیمت‌گذاری دستوری، همانند دو تیغه چپچی است که از دو سو پیکره صنعت خودرو را می‌برد. یکی انگیزه را از ذهن می‌گیرد و دیگری فرصت را از دست می‌دهد. در این میان، سیاست‌گذار هم گاه خود را میان فشار افکار عمومی و تعهدات صنعتی گرفتار می‌بیند. اما تجربه کشورهای موفق نشان داده است که کنترل قیمت به‌جای تحمیل عدد، باید از مسیر ایجاد شفافیت، رقابت سالم و ثبات سیاستی انجام شود. تازمانی که تولیدکننده نداند آینده نرخ ارز و سازوکار قیمت‌گذاری چگونه پیش خواهد رفت، هیچ برنامه‌ای برای ارتقای کیفیت یا توسعه صادرات شکل نخواهد گرفت. راه‌حل این معادله نه در رهاسازی کامل بازار و نه در کنترل سخت‌گیرانه آن است. دولت باید نقش داور را ایفا کند، نه بازیکن. تعیین چارچوب شفاف برای قیمت‌گذاری، بر اساس واقعیت‌های هزینه‌ای و نه شعارهای سیاسی، می‌تواند گامی در جهت بازگرداندن اعتماد به صنعت باشد. همچنین مدیریت منطقی بازار ارز - با اولویت دادن به پیش‌بینی‌پذیری و نه تثبیت مصنوعی - شرط نخست بازگشت آرامش روانی به این بازار است. صنعت خودرو، پیش از هر سیاست مالی، نیازمند سیاست ذهنی تازه‌ای است؛ ذهنیتی که تولید را «سرمايه ملي» بداند، نه «محل آزمون سیاست».

در اقتصاد کشور، نرخ ارز دیگر صرفاً یک شاخص مالی نیست؛ به پدیده‌ای روانی تبدیل شده که بر تمام تصمیم‌های صنعتی، تجاری و حتی اجتماعی سایه انداخته است. در صنعت خودرو، این متغیر به‌قدری در ذهن مدیران هر واحد تولید، نه با قطعات فلزی و الکترونیکی، بلکه با اعصاب و ذهنیت مضطرب فعالان صنعت ساخته می‌شود. نوسان‌های پی‌درپی نرخ ارز، نظم فکری تولیدکننده را از بین برده و حتی معیار محاسبه سود و زیان را به بازی گرفته است. امروز در ذهن بسیاری از فعالان این حوزه، ثبات دیگر واژه‌ای اقتصادی نیست، بلکه آرزویی روانی است. وقتی هر صبح کارخانه‌دار، قطعه‌ساز یا واردکننده برای اطلاع از نرخ جدید دلار به سراغ تلفن همراه خود می‌رود، عملاً مسیر تصمیم‌گیری صنعتی از برنامه‌ریزی به واکنش تغییر می‌کند. در چنین شرایطی، تولیدکننده نمی‌داند برنامه ۶ ماهه او در پایان فصل چه ارزشی دارد. همین بی‌ثباتی موجب می‌شود که تصمیم‌های کلان به تأخیر بیفتند و ظرفیت تولید، به‌جای افزایش، به سطح بقا محدود شود. نوسانات ارزی فقط قیمت تمام‌شده را تغییر نمی‌دهد، بلکه به مرور، فرهنگ اقتصادی کشور را از تولیدمحور به نوسان‌محور تبدیل می‌کند. در نتیجه، اعتماد عمومی فرو می‌ریزد و سرمایه‌گذاری جسورانه جای خود را به احتیاط بیمارگونه می‌دهد. در طرف دیگر این معادله، سیاست قیمت‌گذاری دستوری قرار دارد که ظاهراً برای کنترل قیمت و حمایت از مصرف‌کننده وضع شده، اما در عمل به سد رشد تبدیل شده است. هنگامی که خودرو ساز با افزایش مداوم هزینه‌های تولید مواجه است، اما اجازه ندارد قیمت محصول را متناسب با واقعیت‌های اقتصادی تنظیم کند، نتیجه چیزی جز فرسایش مالی و ذهنی نیست. این تصمیم‌ها، اگر چه بانیّت کنترل بازار گرفته می‌شوند، اما در واقع، فشار روانی را میان تولیدکننده و



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه نگار

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید



فیبر کرین بر تن کرده، در تمام بخش‌های بدنه دست‌خوش تغییر شده است. در نمای جلو، یک اسپویلر بزرگ تر، ورودی‌های هوای متفاوت روی سپر، جلو پنجره‌های جدید و کابوتی با هواکش‌های برجسته، چهره‌ای به‌مراتب تهاجمی‌تر به خودرو بخشیده‌اند. این تغییرات در بخش‌های دیگر نیز ادامه دارد؛ رگاب‌های جانبی عضلانی، قطعات آیرودینامیک جدید روی سپر عقب و یک دیفیوزر بسیار بزرگ، نمای پشتی را کاملاً دگرگون کرده‌اند. گلگیرهای پهن‌تر نیز عرض خودرو را افزایش داده و در کنار قاب آینه‌های فیبر کربنی و رینگ‌های جدید، تصویری قدرتمند از این رودستر آلمانی به‌نمایش می‌گذارد.

منصوری با رونمایی از تیونینگ مرسدس AMG SL63، چهره‌ای جدید و جذاب را به‌نمایش گذاشته و برای فتح بازار آمریکا خیز برداشته است. تیونر جنجالی، منصوری که اغلب با طراحی‌های اغراق‌آمیز و پرزرق‌وبرق شناخته می‌شود، این بار با رونمایی از پروژه جدید خود بر پایه مرسدس AMG SL63، همه را غافلگیر کرده است. این هیولای سیاه‌پوش که با هدف جلب نظر مشتریان آمریکایی تدارک دیده شده، برخلاف بسیاری از کارهای قبلی منصوری، توازن‌ی مثال‌زدنی میان خشونت و زیبایی برقرار کرده و نشان می‌دهد این شرکت توانایی خلق آثار ی‌ظریف و جذاب را نیز دارد. این مرسدس SL63 که گویی زرهی از جنس



فیبر کرین بیشتر در محصول منصوری برای مرسدس بنز «SL63»



یک فعال حوزه بازار خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

تداوم نوسان قیمت خودرو در بازار



بازار خودرو در ماه‌های اخیر بیش از گذشته در معرض نوسان قرار گرفته است؛ از جهش‌های مقطعی قیمت‌ها تا کاهش محسوس حجم معاملات در نمایشگاه‌ها و شکاف معنادار بین نرخ‌های کارخانه و بازار آزاد. این وضعیت نه تنها خریدار و فروشنده را سردرگم کرده، بلکه زنجیره تامین، قطعه‌سازان و نمایندگی‌ها را نیز تحت فشار قرار داده است. فشارهای ارزی و انتظارات تورمی در کنار ابهام در سیاست‌های حمایتی و سازوکارهای عرضه، تصویر کلی بازار را مبهم کرده است. از سوی دیگر، گزارش‌ها و آمارهای بازار نشان می‌دهد در نیمه نخست سال ۲۰۲۵ میلادی، حجم فروش و تولید در برخی زیربخش‌ها ضعیف‌تر از انتظارات بوده و سهم بازار برخی برندها نیز جابه‌جا شده است؛ نشانه‌ای از تغییر الگوهای تقاضا و تاثیر شوک‌های بیرونی بر بازار خودرو ایران. این شرایط برای سیاست‌گذار و بازیگران بازار چالشی جدی است؛ چگونه می‌توان بین نیاز به ثبات و حفظ منافع تولیدکننده و مصرف‌کننده تعادل برقرار کرد؟ حسین برکان، فعال حوزه بازار خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تاثیرات نوسانات اخیر بهای ارز بر قیمت خودرو در بازارهای کشور گفت: «فشار ارزی، علاوه بر اثر مستقیم بر هزینه قطعات و واردات، انتظارات بازیگران بازار را نیز تغییر داده است؛ وقتی فعالان بازار انتظار تداوم تضعیف پول ملی را دارند، خودرو به‌عنوان کالای سرمایه‌ای تبدیل به ابزاری برای حفظ ارزش می‌شود و این خود تشدیدکننده نوسان است. در کنار این فشارها، اقداماتی مانند پیشنهاد حذف صفرهای پول ملی یا تغییرات در سیاست‌های پولی و مالی می‌تواند پیامدهای روانی و عملی بر بازار داشته باشد که باید با دقت تحلیل شود.»

قیمتی مشاهده نشده است. در مورد قیمت‌گذاری دستوری، تجربه‌های متعدد نشان داده که تعیین قیمت پایین‌تر از سطح تعادلی به شکل مصنوعی تقاضا را افزایش می‌دهد و ایجاد صف و رانت و نهایتاً رشد قیمت در بازار آزاد را تشدید می‌کند. ادامه این سیاست می‌تواند اعتماد مصرف‌کننده را تضعیف کند؛ چراکه اختلاف محسوس بین قیمت رسمی و بازار آزاد انگیزه بر خورداری از راه‌های غیررسمی را افزایش می‌دهد. بنابراین اگر هدف دولت تثبیت و حمایت از مصرف‌کننده است، بهتر است سیاست‌ها به سمت شفافیت عرضه، کنترل هزینه‌های تولید و حذف یا کاهش انگیزه‌های رانت‌جویانه حرکت کند.

با توجه به شرایط فعلی، چشم‌انداز بازار خودرو تا پایان سال را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اگر ثبات نسبی در نرخ ارز ایجاد شود، آیا می‌توان انتظار کاهش محسوس در قیمت خودرو را داشت یا بازار در سطح جدیدی از قیمت‌ها تثبیت می‌شود؟

چشم‌انداز کوتاه‌مدت تا پایان سال بسته به دو متغیر کلیدی است: مسیر نرخ ارز و رفتار عرضه، تولید و واردات. اگر نرخ ارز به‌سطحی نزدیک به ثبات نسبی برسد و سیاست‌گذار پیام‌های قطعی درباره مدیریت تخصیص ارزی و حمایت از تولید بدهد، بازار می‌تواند از فاز خواب قیمتی خارج شود و حتی شاهد تعدیل قیمتی جزئی باشیم. البته تأکید می‌کنم «تعدیل جزئی» و «کاهش چشمگیر بعید است؛ مگر این که هم‌زمان هزینه‌های تولید، نرخ بهره و سایر اجزای تورمی نیز کنترل شود. در غیر این صورت، محتمل‌ترین سناریو تثبیت در «سطح جدید قیمتی» است؛ قیمتهایی که بازتاب‌دهنده هزینه‌های واقعی تولید، ریسک‌های ارزی و انتظارات تورمی هستند. در این سناریو، تقاضای سرمایه‌ای کند می‌شود؛ اما تقاضای مصرفی که توان مالی دارد، به‌مرور جذب بازار می‌شود و حجم معاملات به‌صورت تدریجی برمی‌گردد؛ با این تفاوت که سطح قیمتی پایه بالاتر از گذشته خواهد بود. توصیه من به بازیگران بازار (تولیدکننده، واردکننده، نمایشگاه‌دار و خریدار) این است که سناریوهای مختلف را تصور کنند و برای هر کدام برنامه عملیاتی (از جمله مدیریت نقدینگی و استراتژی قیمت‌گذاری) داشته باشند

کاهش قیمت نیست؛ بلکه به‌معنای توقف موقت معاملات تا ظهور سیگنال‌های قوی‌تر (مثل ثبات در ارز، اعلام سیاست جدید دولت یا اصلاحات ساختاری) است. نمایشگاه‌داران قیمت‌گیری می‌کنند؛ اما مشتری که مایل به خرید در آن سطح قیمتی باشد کم است؛ بنابراین معاملات متوقف می‌شود و بازار در حالت رکود روانی و کم‌حجم باقی می‌ماند. برای خریداران واقعی (کسانی که نیاز مصرفی دارند نه سرمایه‌گذاری)، توصیه می‌این است: عجله نکنید، اما کاملاً هم دست نگه ندارید. اگر نیاز فوری ندارید، رصد دقیق مسیر نرخ ارز و سیاست‌های فروش را در اولویت قرار دهید؛ در صورتی که سیگنال‌های مثبت ارزی و عرضه منظم دیده شود، می‌توان با چانه‌زنی و جست‌وجوی بازار ثانویه خرید منطقی انجام داد. اما اگر انتظار دارید قیمت‌ها به‌سطح قابل ملاحظه‌ای برسد، باید بدانید که افت محسوس بها زمانی رخ می‌دهد که شوک هزینه‌ای برطرف شود و این معمولاً زمان‌بر است. بنابراین تصمیم باید ترکیبی از نیاز واقعی، ظرفیت تامین مالی و رصد بازار ارز باشد.

طرح‌های اخیر دولت برای عرضه خودرو از طریق سامانه‌های یکپارچه تا چه حد توانسته‌اند ثبات در بازار ایجاد کنند و آیا ادامه سیاست قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند باعث تشدید نوسان و کاهش اعتماد مصرف‌کننده شود؟

سامانه‌های یکپارچه در ظاهر ابزار درستی برای شفافیت عرضه هستند؛ اما کارآمدی آن‌ها وابسته به سه شرط است: ثبات در عرضه تولیدکننده، هماهنگی نهادهای مالی و بانکی و اعتماد عمومی به این که تخصیص از طریق سامانه تبعیت از قواعد روشن و عادلانه است. در عمل، وقتی عرضه از کارخانه محدود یا نامنظم باشد، یا اختلاف قیمت کارخانه و بازار زیاد بماند، سامانه نتوانسته مسیرهای غیررسمی و احتکار را حذف کند. در نتیجه، تاثیر پایدار و مثبت بر ثبات

که خودرو هم کالای مصرفی است و هم کالای سرمایه‌ای؛ وقتی انتظارات نسبت به نرخ ارز تغییر می‌کند، بازیگران بازار خودرو سریع‌تر از مصرف‌کننده‌های روزمره یا حتی فعالان بازار مسکن واکنش نشان می‌دهند؛ زیرا امکان نگهداری و تبدیل سرمایه به خودرو برای بسیاری وجود دارد. در بازار وارداتی، تاثیر مستقیم و تقریباً فوری است؛ قیمت تمام‌شده واردات بانوسان ارز بالا و پایین می‌شود. در مورد خودروهای داخلی هم، هر چند درصدی از زنجیره تامین داخلی شده، اما وابستگی به قطعات وارداتی و مواد اولیه دلاری هنوز بالاست. بنابراین خودروسازان و قطعه‌سازان در مواجهه با افزایش هزینه‌های ارزی یا کمبود تخصیص ارزی، به‌تدریج و با تاخیر قیمت‌ها را بالا می‌برند و این تاخیر خود عامل شکاف قیمت کارخانه و بازار است. نکته‌ای که بازار کمتر به آن توجه می‌کند، نقش انتظارات قیمتی میان‌مدت است؛ وقتی نوسانات ارزی مکرر و نامطمئن باشد، بازیگران بازار ترجیح می‌دهند به‌جای نگه داشتن پول نقد در ریال، آن را به کالایی مثل خودرو تبدیل کنند؛ این رفتار تقاضای سرمایه‌ای فوری را بالا می‌برد و فشار افزایشی بر قیمت ایجاد می‌کند. بنابراین «سرعیت واکنش» بازار خودرو به ارز هم ناشی از ساختار خاص تقاضا و هم ناشی از ساختار هزینه در تولید و واردات است.

در هفته‌های اخیر برخی نمایشگاه‌داران از رکود کامل معاملات خبر می‌دهند. آیا می‌توان گفت بازار خودرو وارد مرحله «خواب قیمتی» شده است؟ به نظر شما، خریداران واقعی در این شرایط چه تصمیمی باید بگیرند؛ خرید کنند یا صبر کنند؟

بله؛ اصطلاح «خواب قیمتی» دقیقاً وضعیت فعلی را توصیف می‌کند؛ حجم معاملات پایین است، قیمت‌ها اعلام می‌شود، اما معامله ملموسی شکل نمی‌گیرد و نقدینگی منتظر جهت‌گیری قیمتی است. این فاز لزوماً به معنای

به نظر شما چه عواملی باعث شدت گرفتن نوسانات اخیر در بازار خودرو شده است؟ آیا این نوسانات را بیشتر ناشی از سیاست‌های ارزی می‌دانید یا رفتارهای هیجانی خریداران و فروشندگان؟

عامل اصلی صریحاً فشارهای ارزی است. در شرایطی که نوسانات دلار یا نرخ‌های موزای افزایش می‌یابد، هزینه واردات قطعات، مواد اولیه و حتی هزینه‌های عملیاتی نمایشگاه‌ها و حمل‌ونقل تحت‌فشار قرار می‌گیرد؛ این هزینه‌ها نهایتاً به قیمت تمام‌شده خودرو منتقل می‌شود. اما نکته مهم این است که بازار خودرو در ایران «حساسیت انتظاری» بسیار قوی دارد. بر این اساس حتی خبر یا شایعه‌ای درباره جهت‌گیری ارزی کافی است تا معامله‌گران قیمت‌گذاری را تغییر دهند و رفتار نقدینگی را به سمت خودرو سوق دهند یا از آن دور کنند. عامل دوم اما روانی و نهادی است. وقتی سیاست‌های قیمتی، عرضه و مقررات فروش شفاف و قابل پیش‌بینی نباشد، بازیگران بازار برای کاستن از ریسک، اقدام به «قفل قیمتی» یا احتکار مقطعی می‌کنند. فروشنده نمی‌فروشد مگر با قیمت دلخواه؛ خریدار هم به انتظار تثبیت می‌نشیند. حاصل این فرآیند «نوسان قیمتی» است که گاهی بیش از آن که ناشی از هزینه واقعی باشد، ناشی از ترس و انتظار است. در عمل این دو عامل پایه‌ارزی و روانی-نهادی) همدیگر را تقویت کرده و نوسان را تشدید می‌کنند

افزایش نرخ دلار تا چه اندازه بر قیمت خودروهای داخلی و وارداتی تاثیر گذاشته است؟ برخی کارشناسان معتقدند بازار خودرو زودتر از سایر بازارها به تغییرات نرخ ارز واکنش نشان می‌دهد. شما این تحلیل را تا چه حد قبول دارید؟

کاملاً قبول دارم که بازار خودرو یکی از اولین بازارهایی است که به نوسانات ارزی واکنش نشان می‌دهد. دلیلش این است





ف۱ به‌خط تولید برسد، مک‌لارن برای آزمایش قطعات حیاتی خودرو به دو خودرو آزمایشی نیاز داشت. این شرکت دو شاسی آلتیما Mk3 را خریداری کرد و آن‌ها را با نام‌های مستعار آلبرت و ادوارد به بستری برای تست همه‌چیز از گیربکس و ترمز گرفته تا موقعیت رانندگی مرکزی تبدیل کرد. آلبرت از یک موتور V8 شورولت استفاده می‌کرد؛ اما ادوارد، نمونه‌ای خاص‌تر بود که به پیش‌رانه V12 ساخت بامو که برای F1 طراحی شده بود، مجهز شد. پس از پایان آزمایش‌ها، مک‌لارن هر دو نمونه را نابود کرد تا اسرار پروژه فاش نشود.

پروتو تایپ گمشده مک‌لارن F1 که دهه‌ها پیش نابود شده بود، با موتور V12 اصلی خود بازسازی و دوباره متولد شده است. دهه‌ها پس از آن که مک‌لارن پروتو تایپ‌های سوپرکار افسانه‌ای F1 خود را از بین برد، یک تیم متخصص موفق به بازسازی یکی از این قطعات گمشده تاریخ خودروسازی شده است. این خودرو که بر پایه شاسی یک کیت کار بریتانیایی به نام آلتیما ساخته شده، به‌همان پیش‌رانه ۶.۱ لیتری V12 اصلی مک‌لارن F1 مجهز است و روح یکی از مهم‌ترین پروژه‌های آزمایشی تاریخ ابرخودروها را دوباره زنده می‌کند. در اوایل دهه ۹۰، پیش از آن که



نسخه آزمایشی مک‌لارن «F1» به جاده بازگشت

آئین‌نامه پیشنهادی وزارت صمت در ارتقای کیفیت خودروهای ساخت داخل به تصویب دولت رسید؛

تدوین نخستین سند جامع نظارت بر تولید و خدمات صنعت خودرو



چنین ساختاری، که پیش‌تر در بسیاری از صنایع پیشرفته جهان تجربه شده، یکی از پایه‌های شکل‌گیری رقابت واقعی در بازار خودرو به‌شمار می‌رود. در این مسیر، وزارت صمت با طراحی سامانه جامع کیفیت خودرو گام مهمی برداشته است؛ سامانه‌ای که داده‌های آن از طریق شرکت‌های بازرسی مستقل جمع‌آوری می‌شود و امکان دسترسی عمومی برای رسانه‌ها، کارشناسان و حتی مشتریان فراهم خواهد بود. این شفافیت، نقطه عطفی در اصلاح رابطه میان تولیدکننده و مصرف‌کننده تلقی می‌شود و می‌تواند اعتماد از دست‌رفته مردم به صنعت خودرو را بازسازی کند.

از سوی دیگر، شناسنامه‌دار شدن قطعات داخلی که در آیین‌نامه به‌عنوان الزام اجرایی قید شده، به‌معنای ورود صنعت قطعه‌سازی به دوره‌ای تازه از انضباط و شفافیت است. این رویکرد، نه‌تنها امکان رهگیری و کنترل دقیق کیفیت را فراهم می‌کند، بلکه به توسعه برندهای معتبر داخلی و افزایش سهم قطعه‌سازان خوش‌نام در بازار منجر خواهد شد. صنعتگران می‌گویند این سیاست اگر با ثبات اجرایی همراه شود، می‌تواند ظرف چند سال شاخص رضایتمندی مشتریان را به‌سطح قابل قبول برساند. از سوی دیگر، کاهش مصرف سوخت به‌عنوان یکی از اهداف اصلی آیین‌نامه گام مهمی در راستای سیاست‌های ملی بهینه‌سازی انرژی محسوب می‌شود؛ موضوعی که آثار مثبت آن در تراز اقتصادی کشور نیز قابل مشاهده خواهد بود. اکنون صنعت خودرو ایران در نقطه‌ای ایستاده است که مسیر آینده آن با شاخص کیفیت سنجیده می‌شود، نه صرفاً تیراژ تولید. وزارت صمت با این رویکرد تازه، در پی آن است که سیاست‌گذاری از حالت مداخله‌ای خارج و به‌سمت تنظیم‌گری هدفمند حرکت کند؛ مسیری که اگر تداوم یابد، می‌تواند سرآغاز شکل‌گیری صنعتی پاسخگو، شفاف و رقابت‌پذیر باشد؛ صنعتی که سرانجام به‌خواست مردم برای «خودرو با کیفیت ایرانی» پاسخ می‌دهد.



سیاست‌گذار اصلی در این حوزه، وزارت صمت، معدن و تجارت است و مصوبات این کارگروه با تایید وزیر اجرایی می‌شود. با اجرای این آئین‌نامه انتظار می‌رود خلأهای نظارتی بر کیفیت خودرو برطرف شده و شاهد ارتقای مستمر در کیفیت خودروهای تولید داخل باشیم. بهبود کیفیت، کاهش مصرف سوخت و رضایتمندی مردم از نتایج اجرای آئین‌نامه است.

حرکت به سوی شفافیت، رقابت و اعتماد عمومی با ابلاغ آیین‌نامه اجرایی ارتقای کیفیت خودرو، وزارت صمت، معدن و تجارت در واقع به‌یکی از قدیمی‌ترین مطالبات جامعه پاسخ داده است؛ مطالبه‌ای که سال‌ها میان وعده‌ها، نوسان‌های مدیریتی و کمبود ابزارهای نظارتی، بی‌نتیجه مانده بود. این بار اما تفاوت در رویکرد است؛ رویکردی که کیفیت را از حاشیه به متن سیاست‌گذاری آورده و آن را به مولفه‌ای قابل ارزیابی، مقایسه و پایش مداوم تبدیل کرده است.

به گفته کارشناسان، این آیین‌نامه نه‌تنها سازوکار نظارت را شفاف می‌کند، بلکه ساختار پاسخگویی را نیز متحول خواهد ساخت. براساس نظام جدید، خودروسازان در برابر مردم و سیاست‌گذار، مسئول عملکرد خود خواهند بود و امتیاز کیفی هر محصول به‌صورت عمومی منتشر می‌شود.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت صمت «عزت‌الله زارعی»، سخنگوی وزارت صمت با اشاره به مسئولیت وزارت صمت به‌عنوان سیاست‌گذار خودرو در کشور گفت: «آئین‌نامه اجرایی ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت که بر اساس پیشنهاد وزارت صمت تنظیم و در کمیسیون‌های تخصصی دولت مورد بررسی قرار گرفت و در نهایت تصویب شد، نخستین سندی است که به‌طور خاص به‌موضوع کیفیت تولید خودرو می‌پردازد و استانداردهای مربوطه را تعریف می‌کند.»

وی در همین رابطه افزود: «این آئین‌نامه تمامی زنجیره تولید خودرو را شامل می‌شود؛ طراحی، قطعه‌سازی، نوسازی، فروش و خدمات پس از فروش در یک نظام ارزیابی مورد رصد و پایش قرار خواهد گرفت.»

سخنگوی وزارت صمت، طراحی این آئین‌نامه را بر پایه نظام امتیازدهی در کیفیت خودروهای ساخت‌داخل دانست و تاکید کرد: «سامانه‌ای برای ثبت این امتیازات در نظر گرفته شده است و شرکت‌های بازرسی بر آن نظارت دارند؛ به این ترتیب ذینفعان خودرو که بیشتر مصرف‌کننده و مشتری هستند، قادر خواهند بود کیفیت خودروهای مختلف را مقایسه کرده و بر اساس آن انتخاب کنند.» وی در تشریح دیگر الزامات آئین‌نامه خاطر نشان کرد: «یکی دیگر از موارد مهم در این آئین‌نامه، شناسنامه‌دار کردن قطعات داخلی خودرو است. با توجه به این که قطعات توسط شرکت‌های مختلف تولید می‌شود، این قطعات شناسنامه‌دار خواهد شد تا در صورت بروز مشکل پانیا به فراخوان، مشخص شود که کدام قطعه‌ساز قطعه مورد نظر را تولید کرده است.»

زارعی در پایان تصریح کرد: «ساختار و نهادسازی در قالب کمیته‌ای متشکل از ذینفعان بخش خصوصی و دولتی شکل گرفته است. این کمیته وظیفه سیاست‌گذاری و ارتقای کیفیت خودرو را برعهده دارد و در صورت نیاز، دستورالعمل‌های تکمیلی را تنظیم و ابلاغ می‌کند.

خبر



دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس

پیشگامی «ایران خودرو» در توسعه پلت‌فرم‌های خودرو هیبریدی شایسته قدردانی است

ایکوپرس - دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در حاشیه بازدید از نمایشگاه خودرو اصفهان با تاکید بر اهمیت خودروسازی به‌عنوان صنعت پیشران کشور اظهار کرد: «صنعت خودرو از جمله صنایع پیشران کشور است که می‌تواند نقش مهمی در رشد اقتصادی و تقویت زنجیره تامین داخلی ایفا کند. این صنایع از ابتدای زنجیره تامین مواد اولیه تا تولید نهایی خودرو نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگی کامل هستند تا رضایت مشتریان و پایداری تولید تضمین شود.»

حسنعلی محمدی افزود: «هدف ما این است که از همان نقطه استخراج مواد اولیه تا تولید قطعات و خودرو، برنامه‌ریزی منسجمی داشته باشیم تا هم کیفیت و هم قیمت نهایی خودرو برای مصرف‌کننده منطقی باشد. اگر این هماهنگی ایجاد شود، خودرو ساز دغدغه ضرر و زیان نخواهد داشت و می‌توانیم خودرویی ایمن، با کیفیت و قابل اعتماد را به مشتری تحویل دهیم.»

محمدی با اشاره به برنامه‌های جدید شرکت ایران خودرو و خطر نشان کرد: «در دنیا از سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۵۰ روند حرکت خودروسازان بزرگ به سمت استفاده از سوخت‌های پاک و خودروهای هیبریدی و برقی است. بر همین اساس، لازم است صنایع داخلی نیز در این مسیر گام بردارند.

ایران خودرو در زمینه توسعه پلت‌فرم‌های جدید و حرکت به سمت تولید خودروهای هیبریدی پیش قدم شده و این اقدام شایسته قدردانی است.»

وی تاکید کرد: «کاهش مصرف سوخت و ارتقای بهره‌وری باید در اولویت سیاست‌های خودروسازان داخلی باشد. مجلس و کمیسیون صنایع از این رویکرد به‌طور کامل حمایت می‌کنند.»

دبیر کمیسیون صنایع مجلس در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به سیاست‌های کلی دولت گفت: «جهت‌گیری کلی دولت حرکت از تصدی‌گری به سمت تسهیل‌گری است. واگذاری نگاه‌های بزرگ باید در چارچوب‌های قانونی، شفاف و مطمئن صورت گیرد تا زمینه برای فعالیت بخش خصوصی فراهم شود. در واقع روندی مطلوب و مفید است که در آن دولت نقش تسهیل‌گر داشته باشد.»

محمدی در پایان ضمن تاکید بر ضرورت هم‌افزایی بین وزارت صمت، خودروسازان و مجلس اظهار کرد: «توافق و همکاری میان نهادهای مسئول می‌تواند زمینه رشد صنایع پیشران را فراهم کند و موجب توسعه پایداری و افزایش رضایت مشتریان در صنعت خودرو شود.»

زاپاس

Spare Tire

نمایشگاه اتومکانیکا تاشکند؛ فرصتی برای بازتعریف مسیر صادرات ایران در آسیای مرکزی

رسید که به گفته کارشناسان، حضور در بازار رقابتی ازبکستان با وجود بازبکران قدرتمندی چون چین و آمریکا، مسیر دشواری اما پرمیاد برای شرکت‌های ایرانی محسوب می‌شود.

با این حال، فعالیت پیاوین ایران و برگزاری نشست‌ها و تفاهنامه‌ها، گامی موثر برای تثبیت جایگاه کشورمان در بازارهای آسیای مرکزی به‌شمار می‌رود.

انجام شد. علاوه بر این، هیات ایرانی از خط تولید دومین خودروساز بزرگ ازبکستان بازدید کرد؛ جلساتی در مرکز همکاری‌های صنعت خودرو ازبکستان برگزار شد و تفاهنامه همکاری میان اتنجن قطعه‌سازان ایران و اتنجن ملی خودروسازان ازبکستان امضا شد.

نمایشگاه Automechanika Tashkent که از ۳۰ مهر تا ۲ آبان در شهر تاشکند برگزار شد، در حالی به پایان



بورس ازبکستان برای فروش کالاهای ایرانی برگزار شد و امکان استفاده از بستر بورس کالا برای توسعه صادرات مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

از دیگر برنامه‌های جنبی نمایشگاه می‌توان به دیدار هیات ایرانی با نماینده خانه نوآوری ایران (IHIT) در ازبکستان اشاره کرد که با هدف گسترش همکاری‌های فناورانه و تسهیل مسیر صادرات دانش‌بنیان ایرانی

به گزارش روابط عمومی اتنجن صنایع همگن نیرو و قطعه‌سازان خودرو کشور، در حاشیه این نمایشگاه، رحمت‌الله خرمالی، رابزن بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در ازبکستان از پیاوین ایران بازدید و در جریان ظرفیت‌ها و محصولات شرکت‌های ایرانی حاضر قرار گرفت.

همچنین جلسه‌ای با محوریت بررسی راهکارهای ورود به

پیش تر در ماه اکتبر با نام اولیه P39 معرفی شده بود، حالا به صورت رسمی در رویداد Salon Privé بریتانیا به نمایش در آمده است. الهام بخش اصلی طراحان RML، خودرو افسانه‌ای پورشه GT1 911. قهرمان مسابقات لمان در سال ۱۹۹۸ بوده است. قلب تپنده این ابرخودرو، همان موتور ۳.۸ لیتری ۶ سیلندر تخت پورشه است که توسط شرکت لیچفیلد موتورز به شدت تقویت شده و علاوه بر قدرت خیره کننده، گشتاوری در حدود ۱۰۰۰ نیوتون متر تولید می کند؛ اما تغییرات فقط به موتور محدود نمی شود و مهندسان RML شاسی را نیز دستخوش تغییرات اساسی کرده اند.

شرکت RML Group با رونمایی از GT Hypercar، یک پورشه ۹۱۱ توربو S را به هیولایی ۹۲۰ اسب بخاری تبدیل کرده که برای شکستن رکورد نوربرگ رینگ آمده است. در دنیای شلوغ تیونینگ پورشه ۹۱۱، متمایز شدن کار آسانی نیست؛ اما شرکت مهندسی RML Group با رونمایی از جدیدترین پروژه خود، یک اثر هنری-مهندسی خلق کرده است. این خودرو که GT ها پیر کار نام دارد، بر پایه پورشه ۹۱۱ توربو S نسل ۱۹۹۲.۱ ساخته شده و با قدرتی معادل ۹۲۰ اسب بخار، نام هایپر کار را کاملاً برانده خود می کند. این هیولا که کاملاً برای تردد شهری مجاز است، تنها در ۳۹ نسخه تولید خواهد شد. این پروژه که

نسخه اختصاصی «GT1» از پورشه ۹۱۱ توسط «RML»



ویژه ها

عدم حمایت از داخلی سازی قطعات وابستگی به واردات قطعات را افزایش داد



«نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی ضمن انتقاد از افزایش شرکت های مونتاژکننده خودرو در کشور بر ضرورت رشد مقیاس تولید و عمق داخلی سازی در صنعت خودرو به منظور رقابت تولیدات داخل با خودروهای وارداتی تاکید کرد. جعفر قادری افزود: «با تقویت تولیدات داخل هم وابستگی صنعت خودرو به خارج کمتر شده و هم خودروسازان داخلی امکان رقابت با خودروهای وارداتی را پیدا خواهند کرد.»

دیگه چه خبر؟

اصلاح سیاست های ارزی آغاز شده است



«رئیس کمیسیون اقتصادی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: «پس از دو سال تذکر مکرر به بانک مرکزی برای تصمیمات اشتباه، اکنون شاهد آغاز اصلاح سیاست ها هستیم؛ هر چند این تاخیر، هزینه سنگینی به کشور تحمیل کرده است.» محمدرضا پورابراهیمی اظهار کرد: «تحریم ها در بلندمدت با ایستادگی داخلی بی اثر می شوند و باید استپ یک داخلی را خودمان حل کنیم.»

توئیتر!

تبعات منفی قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو



«سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو گفت: «متأسفانه دولت همچنان اصرار بر دخالت در امور اجرایی خودروسازان دارد. برخلاف این که دولت تصور می کند با قیمت گذاری دستوری خودرو می تواند رضایت عموم مردم را جلب کند، اما شواهد موجود نشان می دهد ۹۰ درصد خریداران خودرو از شرکت های خودروسازی افرادی هستند که برای حفظ سرمایه اقدام به خرید خودرو می کنند و تنها ۱۰ درصد مصرف کننده واقعی هستند.»

«سایپا» نیمه نخست سال جاری را سودآور پشت سر گذاشت؛

تبدیل زیان به سودآوری توسط نارجی پوشان جاده مخصوص



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«عملکرد ۶ ماهه شرکت سایپا در سال ۱۴۰۴ حاکی از بهبود محسوس وضعیت مالی و عملیاتی این خودروساز بزرگ کشور است؛ بهبودی که نتیجه اجرای مجموعه ای از برنامه های اصلاح ساختار، مدیریت هزینه و افزایش بهره وری در خطوط تولید عنوان می شود. بر اساس داده های منتشرشده در صورت های مالی، درآمد عملیاتی سایپا در نیمه نخست سال با رشد ۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به حدود ۴۹ هزار میلیارد تومان رسیده است. این رشد در شرایطی ثبت شده که بازار خودرو طی ماه های اخیر با نوسانات قیمتی و تقاضای غیر پایدار روبه رو بوده است. هم زمان بهای تمام شده تولید نیز با افت یک درصدی همراه شده که این موضوع اهمیت بیشتری دارد؛ چرا که کاهش هزینه ها در صنعت خودرو به دلیل وابستگی به مواد اولیه، قطعات وارداتی و هزینه های مالی معمولاً کاری زمان بر و دشوار است. سایپا بخشی از این کاهش هزینه را از محل اصلاح قراردادهای تامین قطعات، افزایش داخلی سازی، استفاده بهینه از ظرفیت خطوط تولید و کاهش ضایعات تولید محقق کرده است. در نتیجه این روند، شرکت موفق شده زیان ناخالص دوره مشابه سال گذشته را که حدود ۵۵۹ میلیارد تومان بود، به سود ناخالص ۶۲۱ میلیارد تومان در سال جاری تبدیل کند. این تغییر جهت می تواند نشانه خروج تدریجی سایپا از



مرحله زیان دهی تولیدی باشد؛ موضوعی که طی سال های گذشته همواره یکی از چالش های اصلی صنعت خودرو به ویژه خودروسازان دولتی بوده است. از دیگر نقاط قابل توجه گزارش مالی، کاهش زیان عملیاتی از حدود ۲ هزار و ۸۳۲ میلیارد تومان به ۹۱۱ میلیارد تومان است. علاوه بر این، زیان خالص شرکت نیز با کاهش ۱۸ درصدی از ۸ هزار و ۳۵۳ میلیارد تومان به حدود ۶ هزار و ۸۴۹ میلیارد تومان رسیده است. با وجود آن که شرکت همچنان زیان ده است، اما مسیر کاهش زیان و نزدیک شدن به نقطه سر به سر با شتاب بیشتری در حال طی شدن است. از سویی، مجموعه عواملی همچون کنترل هزینه های سربار، افزایش سرعت گردش موجودی ها، تمرکز بر عرضه محصولات

با حاشیه سود بیشتر و تلاش برای بهبود کیفیت و کاهش برگشتی ها از مهم ترین دلایل بهبود عملکرد سایپا هستند. همچنین ادامه برنامه های بازسازی ساختار مالی و کاهش بدهی های بانکی، می تواند در ماه های آینده فشار هزینه های مالی را کاهش داده و شرایط را برای سودآوری پایدار فراهم کند. در صورت تداوم این روند و افزایش سطح تولید در نیمه دوم سال که معمولاً دوره رونق تولید و فروش خودروسازان است، سایپا شانس بیشتری برای نزدیک شدن به نقطه سودآوری خواهد داشت. این موضوع می تواند علاوه بر تقویت جایگاه رقابتی شرکت در بازار داخلی، تاثیر مثبتی بر وضعیت سهام نماد خساپا در بازار سرمایه و افزایش اعتماد سهامداران و سرمایه گذاران نیز به همراه داشته باشد

اینفوگرافشی

Infography

افت درآمد عملیاتی ۶ ماهه شرکت «تولیدمحور خودرو»

میزان افت درآمد عملیاتی ۶ ماهه

۷٪



شرکت تولید محور خودرو

سود عملیاتی ۶ ماهه

۲۷ میلیارد تومان

میزان درآمد عملیاتی ۶ ماهه

۱.۳۶۳ میلیارد تومان

شرکت «تولیدمحور خودرو» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک هزار و ۳۶۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

احتمال کاهش آمار تولید

«دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران ادامه داد: «بنابر این اگر چالش تامین ارز برطرف نشود، بدون شک طی دو الی سه ماه آینده و نهایتاً تا پایان سال، باید شاهد یک آشفته گی در صنعت موتورسیکلت کشور باشیم که نمود خود را هم در تولید و هم در فروش نشان خواهد داد؛ چرا که هیچ گونه ارزی برای تولیدکنندگان در سال ۱۴۰۴ تامین نشده است.»

چرا؟

هیچ ارزی تخصیص داده نشده است

«بهمن ضیاءمقدم افزود: «این چالش به حدی جدی است که صنعت موتورسیکلت از ابتدای سال جاری تا مهرماه هیچ گونه ارزی دریافت نکرده و هنوز نتوانسته ثبت سفارش ارزی خود را انجام دهد و قطعات موجود در انبار کارخانجات احتمالاً تا دو الی سه ماه دیگر به اتمام خواهد رسید و تمامی قطعات موجود در انبار کارخانجات مربوط به واردات سال گذشته است.»

چند تلند؟

مهم ترین مشکل تولیدکنندگان موتورسیکلت

«دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت ایران گفت: «در حال حاضر یکی از مهم ترین مشکلاتی که تولیدکنندگان با آن روبه رو هستند، بحث واردات و مشکلات گمرکی مربوط به واردات است و در کنار آن چالش تامین ارز نیز یکی دیگر از مشکلات این صنعت است. عدم تخصیص به موقع ارز برای تولیدکنندگان، امروز به یکی از چالش های صنایع در کشور تبدیل شده است.»

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح رفتار، شکست می خورد
«حاضر جواب: این روزها بنزین از ما جلوزده! هر چقدر هم بخواهیم رفتارمان را اصلاح کنیم، با این ترافیک سنگین و صف پمپ بنزین، فقط می شود رفتار صبورانه تمرین کرد. اگر قرار است مصرف کاهش پیدا کند، شاید بهتر باشد بنزین را طوری طراحی کنند که فقط در مسیر اداره و مدرسه بسوزد! البته ملت ما مهربان تر از آن هستند که بنزین را تنها بگذارند؛ روزی ۱۲۰ میلیون لیتر رفاقت در جریان است!

نیازمند تصمیم انقلابی برای صنعت خودرو و اقتصاد کشور هستیم

«حاضر جواب: انقلابی که گفتند احتمالاً همان تصمیمی است که باعث شود خودرو جدیدی بسازیم که وقتی استارت می زنیم، حس کنیم وارد آینده شدیم، نه دهه شصت! صنعت خودرو ما از پس تصمیم دیده، اگر روزی تصمیم نینند، دچار دل تنگی می شود. ولی به هر حال، امید همیشه روشن است؛ مثل چراغ مه شکن خودرو در ظلمت تابستان!

قیمت گذاری دستوری، مانع جدی افزایش بهره وری در تولید

«حاضر جواب: قیمت گذاری دستوری مثل آن دوستی است که همه را نصیحت می کند ولی خودش همیشه دیر می رسد! تولیدکننده هنوز هزینه مواد اولیه را حساب نکرده، قیمت نهایی از جایی اعلام می شود که خود ماشین هم تعجب می کند. البته بهره وری در کشور ما همیشه در تلاش است؛ فقط کمی در ترافیک تصمیم ها گیر کرده!

مردم به دلیل کاهش ارزش پول ملی به خودرو نگاه سرمایه ای دارند

«حاضر جواب: راستش در کشوری که خودرو از دلار سریع تر بحرکت می کند، طبیعی است مردم دل به فراموشی بدهند. حالا دیگر خودرو نه تنها وسیله حمل و نقل، بلکه صندوق پس انداز چرخ دار است! شاید روزی برسد که بانک ها هم طرح «سپرده خودرویی» راه بیندازند؛ با سود سالانه به اندازه سرعت صفر تا صد ری را

اختلاف قیمت محصولات ثبت نامی ایران خودرو با بازار

«حاضر جواب: اختلاف قیمت ها به قدری زیاد شده که بعضی ها برای محاسبه آن از نرم افزار حسابداری استفاده می کنند! خریدار وقتی پیامک دعوت نامه می گیرد، اول باید بنشیند و دلار، بورس و حتی وضعیت آب و هوا را بررسی کند تا تصمیم بگیرد تحویل بگیرد یا صبر کند! این حال، شوق تحویل خودرو هنوز مثل روز اول پر حرارت است؛ درست مثل موتور روشن خودرو در ترافیک ۵ ساعته!

عوارض جدید آزادراه تهران-شمال اجرایی شد
«حاضر جواب: نرخ عوارض جدید یادآور این است که سفر به شمال همیشه جذاب، اما هیچ وقت ارزان نیست! راننده ها حالا باید میان لذت منظره و حساب بانکی یکی را انتخاب کنند. البته خبر خوب این که عوارض به صورت الکترونیکی دریافت می شود؛ یعنی تنها چیزی که در مسیر متوقف نمی شود، همین پرداخت است!



همیشگی نیست؛ زیرا مدیران ارشد نیرسان تاکید کرده‌اند که گودز یلا دوباره بر خواهد خاست. ایوان اسپینوزا، مدیر عامل نیرسان به طرفداران اطمینان داده است: «خطاب به‌طرقداران بی‌شمار GT-R در سراسر جهان می‌خواهم بگویم که این یک خداحافظی همیشگی نیست. هدف ما این است که نام GT-R روزی بازگردد. تنها چیزی که می‌توانم از شما بخواهم، صبر است. گرچه امروز برنامه دقیقی نداریم، اما GT-R در آینده تکامل یافته و دوباره ظهور خواهد کرد.» هر چند بازگشت GT-R قطعی به نظر می‌رسد اما نسل بعدی با کد R36 به این زودی‌ها از راه نخواهد رسید. نیرسان پیش از این با رونمایی از کانسپت خبره‌کننده‌های پر فورس در نمایشگاه خودرو ژاپن ۲۰۲۳، گوشه‌ای از آینده احتمالی این خودرو را به‌نمایش گذاشته بود.

نیرسان پس از ۱۸ سال به تولید سوپر کار افسانه‌ای GT-R با این داد؛ اما این یک وداع همیشگی با گودز یلا نخواهد بود و مدیران نیرسان وعده بازگشت می‌دهند. سرانجام روز خداحافظی فرا رسید و نیرسان رسماً به تولید ایزودور و افسانه‌ای خود، GT-R که با لقب گودز یلا شناخته می‌شود، پایان داد. پس از یک دوره تولید ۱۸ ساله که از سال ۲۰۰۷ آغاز شده بود، آخرین دستگاه از نسل R35 از خط تولید کارخانه توجیگی ژاپن خارج شد تا پرونده یکی از مهم‌ترین خودروهای اسپرت قرن بیست و یکم بسته شود. در مجموع، حدود ۴۸ هزار دستگاه از این خودرو ساخته شد و آخرین نسخه، یک مدل T-Spec پریمیوم با رنگ بنفش نیمه‌شب است که به‌خریداری در ژاپن تحویل داده خواهد شد. با این حال، این خداحافظی



خط تولید به «گودز یلا» بدرود گفت!

مانگاهای ژاپنی منبع الهام «نیرسان» برای «آریا» شدند



نیرسان قصد دارد نسخه به‌روزرسانی شده از آریا را در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن رونمایی کند. اما پیش از شروع به کار این نمایشگاه که از اواخر اکتبر شروع به کار می‌کند، نیرسان چند تصویر از مدل جدید آریا را با مخاطبان به اشتراک گذاشته است. در این تصاویر می‌توان فضای غرفه نیرسان در نمایشگاه توکیو را نیز مشاهده کرد که با تاثیر از کمیک‌های مانگا طراحی شده است. نیرسان آریا تنها محصول جدید این برند در نمایشگاه خودرو ژاپن نیست چراکه نسل جدید مینی‌ون الگرنند، پاترول ۷63، نیرسان میکرا برقی و همچنین سسدان تازه وارد این برند یعنی نیرسان N7 هم در نمایشگاه توکیو به معرض نمایش

درمی‌آید. بنابر تصاویر، قطعه مشکی نمای جلوی آریا با پتل بدون منفذ و همرنگ با بدنه تعویض شده و طراحی سپر جلونیز تغییر کرده است. علاوه‌بر این باید به شباهت فرم چراغ‌های جلو به سایر محصولات جدید نیرسان، طراحی جدید رینگ‌ها و اضافه شدن چند رنگ جدید به نمونه‌های قابل انتخاب، اشاره کرد. فعلاً هیچ تصویری از فضای کابین نیرسان آریا در اختیار نداریم، اما نیرسان قبلاً از بهبود سیستم اطلاعات سرگرمی این خودرو و اضافه شدن سرویس های گوگل، خبر داده است.

نیرسان قصد دارد نسخه به‌روزرسانی شده از آریا را در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن رونمایی کند. اما پیش از شروع به کار این نمایشگاه که از اواخر اکتبر شروع به کار می‌کند، نیرسان چند تصویر از مدل جدید آریا را با مخاطبان به اشتراک گذاشته است. در این تصاویر می‌توان فضای غرفه نیرسان در نمایشگاه توکیو را نیز مشاهده کرد که با تاثیر از کمیک‌های مانگا طراحی شده است. نیرسان آریا تنها محصول جدید این برند در نمایشگاه خودرو ژاپن نیست چراکه نسل جدید مینی‌ون الگرنند، پاترول ۷63، نیرسان میکرا برقی و همچنین سسدان تازه وارد این برند یعنی نیرسان N7 هم در نمایشگاه توکیو به معرض نمایش

پیمایش کیلومتری جتور «ژانگ هنگ» در رودخانه یانگ تسه



هنگ 700 برای اولین بار، یک خودروی شاسی بلند یعنی جتور ژانگ هنگ 700 موفق شد عرض رودخانه یانگ تسه را ببیماید. این آزمایش در ۱۶ اکتبر و در شهر ووهو انجام شد، یعنی همان جایی که دفتر مرکزی شرکت چری قرار دارد. ۱٫۲ کیلومتر از این مسیر ۱٫۴۸۰ متری، زیر سطح آب قرار داشته بنابراین جتور ژانگ هنگ 700 با جریان آب با سرعت ۵ تا ۱۰ کیلومتر بر ساعت، رویه‌رو بوده است. این خودرو در طول مسیر با سرعت تقریباً ثابت ۷ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه داد. موفقیت جتور ژانگ هنگ 700 در عبور از رودخانه به لطف بدنه بدون منفذ، سیستم گردش هوای فعال برای جلوگیری از نفوذ آب،

قوای محرکه سیلیکون کاربید ۸۰۰ ولتی و ژیروسکوپ شش-محوره برای حفظ تعادل بدنه روی آب، حاصل شده است. جتور ژانگ هنگ 700 به عنوان یک شاسی‌بلند هیبرید آفرود از ۱۹ اکتبر در چهار تیپ با قیمت ۳۴۹ هزارو ۹۰۰ تا ۴۲۹ هزارو ۹۰۰ یوان (۴۹ تا ۶۰ هزار دلار) وارد بازار می‌شود. سیستم هیبرید این خودرو از پیش‌رانه ۲ لیتر بنزین‌سوز با ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۰ نیوتون‌متر گشتاور، انتقال قدرت دو سرعه DHT و موتور برقی تشکیل می‌شود.

برای اولین بار، یک خودروی شاسی بلند یعنی جتور ژانگ هنگ 700 موفق شد عرض رودخانه یانگ تسه را ببیماید. این آزمایش در ۱۶ اکتبر و در شهر ووهو انجام شد، یعنی همان جایی که دفتر مرکزی شرکت چری قرار دارد. ۱٫۲ کیلومتر از این مسیر ۱٫۴۸۰ متری، زیر سطح آب قرار داشته بنابراین جتور ژانگ هنگ 700 با جریان آب با سرعت ۵ تا ۱۰ کیلومتر بر ساعت، رویه‌رو بوده است. این خودرو در طول مسیر با سرعت تقریباً ثابت ۷ کیلومتر بر ساعت به حرکت خود ادامه داد. موفقیت جتور ژانگ هنگ 700 در عبور از رودخانه به لطف بدنه بدون منفذ، سیستم گردش هوای فعال برای جلوگیری از نفوذ آب،

قوای محرکه سیلیکون کاربید ۸۰۰ ولتی و ژیروسکوپ شش-محوره برای حفظ تعادل بدنه روی آب، حاصل شده است. جتور ژانگ هنگ 700 به عنوان یک شاسی‌بلند هیبرید آفرود از ۱۹ اکتبر در چهار تیپ با قیمت ۳۴۹ هزارو ۹۰۰ تا ۴۲۹ هزارو ۹۰۰ یوان (۴۹ تا ۶۰ هزار دلار) وارد بازار می‌شود. سیستم هیبرید این خودرو از پیش‌رانه ۲ لیتر بنزین‌سوز با ۲۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۳۴۰ نیوتون‌متر گشتاور، انتقال قدرت دو سرعه DHT و موتور برقی تشکیل می‌شود.

۳۳ مدل زیر ۳۰ هزار یورو، معادلات خودروسازان سنتی را برهم زد؛

بازار اروپا زیر سایه خودروهای برقی چینی

میان شرکت‌های متوسط را افزایش می‌دهد که هدف آن ایجاد صرفه‌جویی‌های مقیاس لازم برای رقابت با محصولات چینی خواهد بود. برندهای سنتی که قصد دارند حضور خود در بخش اقتصادی را حفظ یا تقویت کنند، باید هم‌زمان در سه لایه عمل کنند: کاهش هزینه تولید از طریق ساده‌سازی پلت‌فرم‌ها و افزایش عمق محلی زنجیره تامین، بازطراحی محصول برای حفظ کیفیت محسوس، ولی حذف ویژگی‌هایی که هزینه اضافه می‌کنند و بازسازی شبکه فروش و خدمات پس از فروش به‌صورت رقابتی و محلی‌محور. همکاری‌های فناورانه با سازندگان باتری، سرمایه‌گذاری مشترک در کارخانه‌های مونتاژ منطقه‌ای و توسعه مدل‌های اشتراکی و فین‌تک برای کاهش هزینه مالکیت می‌تواند راهگشا باشد.

پیامی برای بازار ایران

ورود خودروهای برقی اقتصادی از چین به بازار جهانی پیامی روشن دارد؛ در کوتاه‌مدت تقاضا برای خودروهای برقی کم‌هزینه افزایش می‌یابد و در بلندمدت ساختار عرضه و خدمات پس از فروش تغییر خواهد کرد. برای بازیگران داخلی بازار ایران، فرصت‌هایی هم‌زمان برای واردات رقابتی و تولید مشترک وجود دارد؛ اما نیاز به ارزیابی جامع ریسک‌های فناوری، تامین قطعات و تطبیق با استانداردهای امنیتی احساس می‌شود. مصرف‌کننده ایرانی باید توجه کند که قیمت پایین صرفاً ملاک انتخاب نیست و دسترسی به خدمات، تامین قطعات یدکی و ارزش بافروش نقش تعیین‌کننده در هزینه کل مالکیت دارد. تحول کنونی نه صرفاً یک جابه‌جایی بازاری، بلکه

یک بازتعریف راهبردی است؛ برندهای قدیمی با باید مدل کسب‌وکار خود را بازپیکربندی کنند یا جایگاه خود را در بخش اقتصادی از دست خواهند داد. برای حفظ رقابت‌پذیری، اقدامات ساختاری و سرمایه‌گذاری استراتژیک در تولید باتری، پلت‌فرم‌های ساده‌شده و شبکه خدمات محلی لازم است. بازار ایران نیز در این شرایط با فرصت واردات مقرون‌به‌صرفه و خطر وابستگی روبه‌رو است؛ بنابراین سیاست‌گذاران و فعالان بازار باید ضمن توجه هم‌زمان به فرصت و تهدید، برنامه‌ای میان‌مدت برای ایمن‌سازی زنجیره تامین و ارتقای استانداردها تدوین کنند.



اروپا به بلوغ نرسیده است و سازگاری با استانداردهای محلی ایمنی و محیط‌زیست نیازمند زمان و هزینه است. تصویر برند و اعتماد مصرف‌کننده در بازارهای سنتی نیز فرآیندی تدریجی است و نقص در تجربه مشتری می‌تواند رشد سریع را محدود کند. با این حال، برندهایی که زنجیره خدمات و لجستیک را بهبود بخشند، می‌توانند این موانع را سریع‌تر از حد انتظار پشت سر بگذارند.

سناریوهای احتمالی برای آینده نزدیک یکی از سناریوهای محتمل، تثبیت جایگاه چینی‌ها در بخش اقتصادی و حرکت برندهای اروپایی به‌سمت تقسیم‌بازار روشن و مشخص است؛ خودروهای لوکس و پلت‌فرم‌های نرم‌افزاری پیشرفته در یک سو و خودروهای شهری و اقتصادی با قیمت رقابتی در سوی دیگر. سناریوی دوم شامل بازگشت فعال و هدفمند برندهای اروپایی است که از طریق نوآوری در تولید ارزان‌تر، شریک‌سازی با شرکت‌های باتری‌سازی و بازنگری در شبکه توزیع، سهم بازار اقتصادی را بازیابی می‌کنند. سناریوی سوم احتمال ادغام‌ها و تملک‌های فرامرزی

افزایش می‌دهد و کارخانه‌های کوچک تامین‌کننده قطعه در اروپا را با ریسک تعطیلی یا تبدیل کسب‌وکار مواجه می‌کند. از طرف دیگر، اتکا به باتری‌های وارداتی از آسیا، امنیت عرضه و توان چانه‌زنی در قیمت را برای بازارهای محلی کاهش می‌دهد و حساسیت سیاست‌گذاران نسبت به وابستگی راهبردی افزایش یافته است.

واکنش سیاست‌گذاران و موانع تجاری دولت‌ها در اروپا از قیمت‌گذاری و استانداردها به‌عنوان ابزار حمایتی استفاده می‌کنند؛ در این راستا اعمال تعرفه‌ها، یارانه‌های محدود و استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر انتشار آلایندگی و ایمنی از جمله اقدامات مرسوم است. با این حال، سیاست‌های حمایتی کوتاه‌مدت ممکن است صرفاً مانعی جزئی ایجاد کنند و برای بازگرداندن رقابت بلندمدت لازم است ترکیبی از حمایت از تحقیق و توسعه، ایجاد زنجیره تولید داخلی باتری و تسهیل سرمایه‌گذاری برای تولید خودروهای اقتصادی اتخاذ شود.

رشد سریع برندهای چینی با چالش‌هایی همراه است که در بلندمدت تعیین‌کننده خواهد بود. خدمات پس از فروش و شبکه نمایندگی هنوز در بسیاری از بازارهای



در یک سال گذشته حرکت محسوس تقاضا به سمت خودروهای برقی اقتصادی شتاب گرفته است و برندهای قدیمی اروپایی که زمانی پرچمدار طراحی، کیفیت و شبکه فروش بودند، در بخش پایین‌قیمت بازار عقب‌نشینی کرده‌اند. تولید انبوه و شیوه رقابت چینی‌ها با مدل کسب‌وکاری کم‌حاشیه، عمق زنجیره تامین داخلی مخصوصاً در باتری و الکترونیک و تمرکز بر هزینه نهایی مشتری باعث شده بازیگران تازه‌نفس به‌سرعت سهم بازار قابل توجهی را از آن خود کنند. این روند نه تنها در بازارهای نوظهور بلکه در بازارهای اشباع‌شده اروپا نیز قابل مشاهده است و نمونه‌هایی از رشد سهم فروش برندهای چینی در بریتانیا، آلمان و اسکاندیناوی قابل ردیابی است.

پیامدهای صنعتی و زنجیره تامین چین طی دهه اخیر در تولید سلول باتری، ساختار تامین قطعات الکترونیکی و نرم‌افزارهای مرتبط با خودرو سرمایه‌گذاری در فناوری‌های سطح بالا، گسترش مدل‌های SUV برقی لوکس و توسعه خدمات نرم‌افزاری اشتراکی راهبرد غالب شده است.

نتیجه این دو جهت‌گیری متفاوت، خالی شدن میدان خودروهای شهری ارزان‌قیمت برای رقابت است. تسخیر بازار اقتصادی برقی به‌معنای تغییر موازنه در زنجیره تامین جهانی است. افزایش صادرات خودروهای برقی ارزان‌قیمت از چین، فشار بر تولیدکنندگان قطعات اروپایی را که برای حجم‌های پایین‌تر بهینه نشده‌اند،



شرکت مازراتی به عنوان عضوی از گروه استلانتیس، یک کراس‌اوور به نام گریکاله را در بهار ۲۰۲۲ رونمایی کرد. این خودرو ابتدا با پیش‌رانه بنزین‌سوز و بعد در نسخه برقی وارد بازار شد. هرچند گریکاله به عنوان پر فروش‌ترین محصول مازراتی شناخته می‌شود، اما فروش آن در بازار اروپا، اصلاً چشمگیر نیست. در طول ۸ ماه نخست سال ۲۰۲۵، تنها ۲ هزار و ۲۴ دستگاه از این خودرو در اروپا به فروش رسیده است، که نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۱۷ درصد کاهش نشان می‌دهد. حالا مازراتی قصد دارد با معرفی یک نسخه ویژه از گریکاله با لقب Tributo Il Bruciato، توجه مشتریان را به طرف این محصول جلب کند. بنابر اعلام مازراتی، این مدل ویژه با الهام از یک نوشیدنی ایتالیایی شکل گرفته است، که توسط یکی از قدیمی‌ترین

سازندگان خوشنام در جهان یعنی Marchei Antinori تولید می‌شود. در نخستین نگاه، رنگ قرمز بدنه این خودرو جلب توجه می‌کند. این رنگ با نام Alchimia Scarlatta، ترکیبی جالب از رنگ‌های قرمز تیره، مسی، طلایی و قرمز تمشک را به نمایش می‌گذارد. بنابر اعلام مازراتی، این رنگ به نحوی طراحی شده است که رنگ نوشیدنی در جام شیشه‌ای را تداعی کند. رینگ‌های مشکی براق ۲۱ اینچ در دو طرح Crio Fuoriserie یا Pegaso Forgiati، کالیپرهای مشکی و نشان‌های ویژه، از دیگر ویژگی‌های ظاهری این مدل ویژه به‌شمار می‌آید. فضای کابین این مازراتی گریکاله خاص با روکش چرم به رنگ قهوه‌ای و قرمز تیره تزئین شده است. طرح سه شاخ مازراتی به رنگ قرمز را هم می‌توان روی پشت سری صندلی‌ها مشاهده کرد.

خبر

News

افزایش نفوذ نرم‌افزارهای هواوی در «اوتار ۱۲»

شرکت اوتار تیپ جدیدی از مدل ۱۲ را با لقب Four-LiDAR معرفی کرده است. این مدل جدید در شش تیپ از ۲۸ اکتبر وارد بازار می‌شود. اوتار ۱۲ فور-لیدار ادیشن از نظر ظاهری به مدل فعلی شباهت دارد، اما وجود چهار لیدار در سیرهای جلو و عقب و گلگیرهای جلو، این مدل را از دیگران متمایز می‌کند. سامانه خودران هوشمند Qiankun ADS 4+ ساخت شرکت هواوی به یاری این چهار لیدار عمل خواهد کرد. تیپ جدید اوتار ۱۲، دستیار پارک پیشرفته VPD ۲۰۰ را نیز به همراه دارد. ابعاد بدنه اوتار ۱۲ فور-لیدار ادیشن در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱۹۹۹، ۱۹۶۶، ۱۴۶۶ و ۳۰۲ متر اعلام شده است. علاوه بر



طرح‌های جدید پیشنهادی برای رینگ‌ها، خریدار می‌تواند به جای آینه‌های جانبی، دوربین‌های کناری را سفارش بدهد. همچون گذشته، در اوتار ۱۲ فور-لیدار ادیشن نیز از شیشه عقب خبری نیست و راننده فقط به یاری دوربین می‌تواند این بخش را مشاهده کند. در فضای کابین اوتار ۱۲ فور-لیدار ادیشن بانمایشگر جدید ۱۲٫۵۴ اینچ رویه‌رو هستیم، که در صورت سفارش دوربین‌های جانبی، دو نمایشگر مربوط به آن‌ها را نیز در کنار خود جای می‌دهد. صفحه نمایش لمسی HarmonyOS ۱۵٫۶ اینچ با رابط کاربری Cockpit 5 نیز چندین قابلیت شامل اینترنت 5G، تشخیص فرمان صوتی در کل محیط کابین، کنترل حرکتی، تشخیص چهره راننده، کنترل از راه دور از طریق اپلیکیشن و شبیه‌سازی صدای پیش‌رانه را ارائه می‌کند. کلیه تیپ‌های اوتار ۱۲ مدل ۲۰۲۶ به سیستم صوتی Meridian با ۲۵ بلندگو مجهز می‌شوند. دو تیپ مکس و اولترا، بهبود عملکرد باز و بست هوشمند درها را به همراه دارند، در حالی که تیپ مستر نیز به تهویه چهار منطقه‌ای با تصفیه یونیزه و همچنین نمایشگر در زیرانچی ردیف عقب، مجهز شده است. اوتار ۱۲ همچنان در دو تیپ هیبرید بردافرا (EREV) و کاملاً برقی (EV) تولید خواهد شد.



تعهد فور د نسبت به تولید «موسانگ» خور جینی



«فور د به شایعات اتمام تولید موسانگ پایان داد. عرضه این خودرو نه تنها ادامه خواهد داشت، بلکه شلیبی GT500 جدید هم سال ۲۰۲۶ معرفی خواهد شد. در دنیایی که آینده خودروها به سمت الکتریکی شدن پیش می‌رود، بسیاری نگران سر نوشت نمادهای پرنزنی بودند و شایعات درباره پایان عمر فور د موسانگ به خصوص نسخه‌های V8 آن، بلند تر از صدای اگزوز یک شلیبی به گوش می‌رسید؛ اما فور د با یک خبر غافلگیر کننده، به تمام این نگرانی‌ها پایان داد. به گفته این شرکت نه تنها موسانگ V8 حذف نخواهد شد، بلکه نسخه افسانه‌ای شلیبی GT500 هم در سال ۲۰۲۶ باز خواهد گشت. این خبر بزرگ، مهر تاییدی بر استراتژی دو گانه فور د

است. در حالی که این شرکت با حذف مدل‌هایی مانند اسکپ و لینکلن گر سیر، مسیر خود را برای تولید خانواده‌ای از خودروهای برقی ارزان قیمت هموار می‌کند، اما قصد ندارد از میراث و نمادهای خود دست بکشد. اسناد افشایی به یک موتور جدید با نام لچند اشاره دارند که قلب تپنده نسل بعدی GT500 خواهد بود؛ مدرکی که نشان می‌دهد فور د همچنان به قدرت یک TV8 آتشین ایمان دارد. این تصمیم، خبری خوش برای طرفدارانی است که نگران بودند انقلاب برقی به معنای پایان عصر خودروهای عضلانی باشد. البته موسانگ تنها در نمایشگاه‌های فروش زنده نخواهد ماند؛ بلکه در بیست‌های مسابقه نیز با قدرت تمام حضور دارد.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

بازار خودرو با هر نوسان ارزی، از تعادل خارج می‌شود



«بازار خودرو در هفته‌های اخیر بیش از همیشه زیر سایه دلار قرار گرفته است. نوسانات نرخ ارز در نیمه دوم سال، به ویژه از ابتدای مهرماه، بار دیگر نقش تعیین کننده خود را در جهت گیری قیمت‌ها نشان داده و بازار آزاد را به صحنه‌ای از انتظار، احتیاط و واکنش‌های هیجانی بدل کرده است. هر چند خودرو سازان داخلی افزایش قیمت کارخانه‌ای را با استناد به رشد هزینه‌های تولید توجیه می‌کنند، اما در واقع این نرخ ارز است که همچنان بر ذهن و تصمیم همه بازیگران بازار سایه انداخته است. افزایش ۴ درصدی قیمت محصولات ایران خودرو و رشد میانگین ۱۸ درصدی قیمت‌های سایپا، تنها واکنشی رسمی به همان موج ارزی بود که از اوایل مهر شکل گرفت. هم‌زمان با افزایش نرخ دلار، قیمت خودرو در بازار آزاد نیز به‌طور محسوس تغییر کرد و بسیاری از مدل‌های پر فروش با رشد چند ده میلیون تومانی مواجه شدند. فعالان بازار می‌گویند حتی زمانی که عرضه خودرو از سوی کارخانه‌ها ثابت می‌ماند، صرف افزایش انتظارات تورمی ناشی از رشد نرخ ارز، کف قیمتی بازار را بالا می‌برد.

این در حالی است که بازار آزاد خودرو اکنون در وضعیت رکود تورمی عمیقی قرار دارد؛ معاملات واقعی کاهش یافته، اما قیمت‌ها همچنان صعودی است. نوسان‌های ارزی باعث شده خریداران در موضع انتظار باقی بمانند و فروشندگان نیز با پیش‌بینی رشد بیشتر دلار، از عرضه واقعی خودرو داری کنند. این رفتار، به ویژه در مدل‌های مونتاژی و وارداتی که وابستگی بالاتری به قطعات خارجی دارند، به وضوح دیده می‌شود. کارشناسان اقتصادی معتقدند تا زمانی که ثبات در بازار ارز برقرار نشود، هیچ سیاست قیمتی یا تنظیمی در بازار خودرو کارایی نخواهد

داشت. تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد که هر موج افزایش نرخ دلار، ظرف چند روز اثر خود را بر بازار خودرو می‌گذارد، اما کاهش احتمالی ارز به سختی در قیمت‌ها منعکس می‌شود. به بیان دیگر، رابطه میان دلار و بازار خودرو یک طرفه و صعودی است. اکنون بازار خودرو به آینه‌ای از انتظارات ارزی تبدیل شده است؛ بازاری که به جای عرضه و تقاضای واقعی، با هیجان روانی و پیش‌بینی آینده دلار شکل می‌گیرد. اگر دولت به دنبال بازگشت آرامش به این حوزه است، نخست باید سایه دلار را از ذهن فعالان بازار بردارد. بدون ثبات ارزی، نه شفافیت قیمتی معنا دارد و نه سیاست‌گذاری تولید می‌تواند به ثمر بنشیند

«افزایش قیمت خودروها در بازار روز گذشته قیمت برخی از خودروهای داخلی در بازار با رشد همراه شد. در محصولات گروه خودروسازی سایپا، محصول اطلس جی دنده‌ای در بازار آزاد که اواخر هفته گذشته قیمت آن به ۷۵۵ میلیون تومان رسیده بود، روز گذشته برچسب قیمت ۸۰۰ میلیون تومانی خورد. خودرو سهند اس دنده‌ای در نسخه بنزینی نیز که اواخر هفته گذشته در بازار بهای ۷۳۰ میلیون تومان داشت، روز گذشته قیمت آن در بازار به ۷۵۰ میلیون تومان رسید. همچنین نرخ خودرو شاهین در نسخه دنده‌اتوماتیک اواخر هفته گذشته در بازار آزاد یک میلیارد و ۴۸۰

میلیون تومان بود، اما روز گذشته قیمت این محصول یک میلیارد و ۵۲۵ میلیون تومان اعلام شد. محصولات گروه صنعتی ایران خودرو نیز در بازار مسیر افزایش نرخ را دنبال کردند. بر این اساس خودرو تارا در نسخه ال ایکس وی ۴ اواخر هفته گذشته یک میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد؛ اما ابتدای هفته جاری بهای این خودرو به یک میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان رسید. در مورد خودروهای مونتاژی نیز مدل کی ام‌سی تی ۸ اواخر هفته گذشته در بازار ۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد؛ اما روز گذشته قیمت این محصول

در بازار به ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید. در عین حال خودرو هایما اس ۵ مجهز به گیربکس اتوماتیک ۶ سرعته اواخر هفته گذشته در بازار یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان قیمت داشت؛ اما ابتدای هفته جاری نرخ این خودرو به ۲ میلیارد تومان رسید. خودرو اکس‌تریم وی ایکس نیز دیگر محصول مونتاژی است که اواخر هفته گذشته در بازار ۶ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد؛ اما ابتدای هفته جاری نرخ این خودرو به ۶ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید. در مورد خودروهای وارداتی نیز قیمت‌ها نسبت به هفته گذشته تغییرات چندانی نداشت و اغلب با ثبات نرخ مواجه بودند.

فروش محصولات تجاری گروه بهمن در قالب مزایده



مشتریان می‌توانند بر اساس قیمت کارشناسی تعیین شده، قیمت پیشنهادی خود را در سایت Auction.bahman.ir ثبت کرده و پس از پایان مهلت مزایده، نتایج اعلام شده و خودرو به بالاترین قیمت به فروش خواهد رسید. زمان اعلام قیمت نیز از ساعت ۸ صبح روز سه‌شنبه ۲۹ مهرماه لغایت ساعت ۱۸ روز سه‌شنبه مورخ ۴ آبان‌ماه امکان پذیر است.

این مزایده فرصتی برای علاقه‌مندان به خرید خودروهای تجاری از برندهای مختلف با شرایط ویژه محسوب می‌شود تا از امکان خرید رقابتی و شفاف بهره‌مند شوند.

«گروه بهمن از برگزاری مزایده فروش خودروهای تجاری خود خبر داد. شرکت بهمن دیزل محصولات تجاری خود را شامل فورس ۶ تن خواب‌دار و بدون فورس F38 بنزینی، کامیون امپاور BD300 کمپرسی و باری، فورس ۸،۵ تن و فورس ۱۲ تن از طریق مزایده به فروش می‌رساند. بدین منظور بازدید از خودروهای مشمول طرح از ساعت ۸ صبح روز سه‌شنبه ۲۹ مهرماه لغایت ساعت ۱۸ روز سه‌شنبه مورخ ۴ آبان‌ماه در محل انبار خودروهای مزایده‌ای واقع در قزوین، شهرک صنعتی البرز، خیابان حکمت دهم، شرکت بهمن دیزل انجام خواهد شد.

شرایط فروش نقدی محصولات «بهمن دیزل» ویژه مهرماه ۱۴۰۴



BD560 عرضه شده‌اند. افزون بر این، در این مرحله کشنده بایک X9 (BAIC X9) نیز در فهرست فروش قرار گرفته است. تمامی خودروهای این مرحله از فروش در رنگ سفید عرضه می‌شوند و موعد تحویل آن‌ها هفته آخر آذرماه ۱۴۰۴ تعیین شده است.

شرایط و ضوابط ثبت نام

طبق اعلام شرکت، خریداران باید فرآیند ثبت نام را تنها از طریق درگاه آنلاین عملیات انجام دهند. هیچ نوع پرداخت وجه خارج از سیستم رسمی شرکت یا به نام سایر اشخاص مورد پذیرش نیست و تمامی تراکنش‌ها باید از حساب بانکی متقاضی و با شماره شباهه نام وی انجام گیرد.

همچنین برای هر کدملی یا شناسنامه ملی تنها امکان ثبت نام یک دستگاه خودرو وجود دارد و واگذاری امتیاز خرید یا انتقال حقوق قرار داد به غیر، به هر شکل ممکن، ممنوع و موجب فسخ یک طرفه قرار داد از سوی شرکت خواهد بود.

در این بخشنامه تاکید شده است که پس از ثبت نام، امکان تغییر رنگ، تغییر عملیات فروش یا تغییر نوع خودرو وجود ندارد و شماره گذاری صرفاً به نام خریدار نهایی و طبق مقررات مربوطه انجام می‌شود.

«شرکت بهمن دیزل در تازه‌ترین بخشنامه فروش خود، جزئیات طرح جدید فروش نقدی محصولات این شرکت ویژه مهرماه ۱۴۰۴ را منتشر کرد. بر اساس اعلام شرکت، ثبت نام این مرحله از فروش از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۳۰ مهرماه آغاز شده و تا ساعت ۱۲ روز پنجشنبه ۱۵ آبان‌ماه ۱۴۰۴ و تا پایان تکمیل ظرفیت فروش ادامه خواهد داشت. فرآیند ثبت نام به صورت آنلاین و از طریق عملیات‌های بهمن دیزل انجام می‌شود.

جزئیات محصولات عرضه شده

در این بخشنامه، طیف گسترده‌ای از محصولات سبک و سنگین شرکت بهمن دیزل برای فروش نقدی عرضه شده‌اند. در گروه کامیون‌های فورس، مدل‌های ۳۸ تن بنزینی و نسخه دو گانه‌سوز آن به همراه کامیون فورس ۶ تن در دو تیپ کابین خواب‌دار و بدون خواب ارائه شده‌اند. همچنین مدل فورس ۱۲ تن نیز در فهرست فروش حضور دارد.

در بخش کامیون‌های سنگین امپاور (Empower)، سه محصول شامل امپاور BD300 کمپرسی با ظرفیت ۱۹ تن، امپاور BD460 کمپرسی با ظرفیت ۲۶ تن و دو کشنده تک‌محور امپاور BD500 و



سری ۳۰۰ بوده که جذاب و اسپرت است. از نظر مشخصات فنی لندکروز FJ دارای یک موتور ۴ سیلندر ۲.۷ لیتری خطی تنفس طبیعی 2TR-FE است که روی هابیلوکس نیز نصب شده است. این موتور می تواند حداکثر ۱۶۵ اسب بخار قدرت و ۲۴۷ نیوتن متر گشتاور را به کمک گیربکس ۶ سرعته نسل جدید اتوماتیک تویوتا به چهار چرخ منتقل کند. جالب است بدانید که پیش فروش لندکروز FJ از دو ماه قبل آغاز شده و به زودی به بازار جهانی می آید.

تویوتا FJ کروز یکی از اس یووی های آفرودی است که از نظر طراحی بسیار جذاب و محبوب است و همواره در فهرست بهترین اس یووی های آفرودی قرار داشته است. تویوتا اخیرا از نسل جدید لندکروز FJ رونمایی کرد که از نظر طراحی بسیار جمع و جور بوده و از نظر سبک طراحی مشابه پرادو جدید J250 است. این خودرو کوچک ترین عضو اس یووی آفرودی تویوتا است که از طراحی بسیار جذابی برخوردار است. کابین لندکروز FJ بسیار مشابه نسل جدید پرادو و لندکروز



لندکروز «FJ» جدید معرفی شد

«دنیای خودرو» از نمایشگاه

رقابت خودرو سازان داخلی د

از رونمایی تارا هیبریدی در غرفه ایران خودرو تا صف آرای استراتژیک بهمن و درخشش آرتابان بان

نوزدهمین نمایشگاه بین المللی خودرو اصفهان امسال در حالی آغاز به کار کرده که سالن های نمایشگاه از روز نخست، صحنه تلاقی قدرت، فناوری و طراحی در صنعت خودرو کشور شده است. رویدادی که نه تنها ویتترین محصولات تازه خودروسازان داخلی است، بلکه نشانه ای از باز تعریف آینده



صف آرای گروه بهمن؛ راهبردی مبت



در سوی دیگر سالن، گروه بهمن با غرفه ای منظم، پر تراکم و حرفه ای، توانست بخش بزرگی از توجه بازدیدکنندگان را به خود جلب کند. گروه بهمن، که در سال های اخیر با استراتژی «توسعه هوشمند» شناخته می شود، مجموعه ای متنوع از محصولات سواری، تجاری و سنگین را به نمایش گذاشت: از فیدلیتی و شوال ۶ گرفته تا کاپرا B1، کامیونت های جدید و اتوبوس های شهری اما ستاره بی رقیب غرفه بهمن، شوال ۶ هیبریدی بود؛ محصولی که بر پایه پروژه بومی سازی هاوال H6 در مرکز تحقیقات بهمن توسعه یافته است. این خودرو با پیشران ۱.۵ لیتری توربوشارژ و موتور برقی با توان ترکیبی بیش از ۳۲۰ اسب بخار، یکی از قوی ترین خودروهای هیبریدی در رده خود محسوب می شود.

به کارگیری گیربکس DHT مخصوص خودروهای هیبریدی، موجب انتقال نرم توان دو موتور به محور جلو و در نتیجه کاهش محسوس استفاده از این گیربکس شده و همین طور مصرف سوخت نیز در این خودرو تا حدی کاهش یافته است.

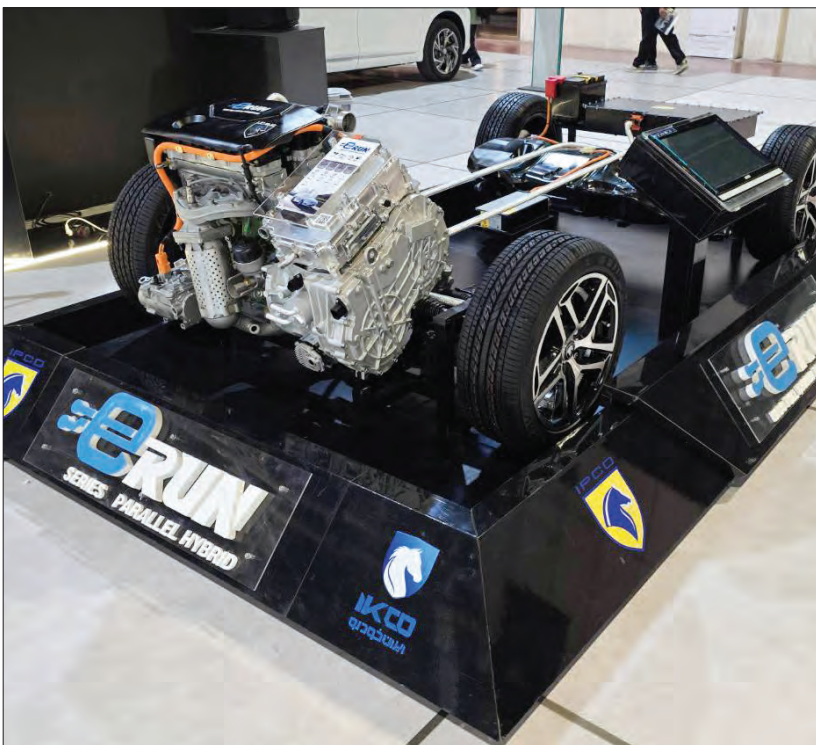
در کنار این خودرو، شرکت بی ام کارز نیز به عنوان یازوی وارداتی گروه بهمن، با نمایش محصولات برند هونگ چی و مزدا EZ6، پیام روشنی از سیاست های جدید این گروه در حوزه همکاری های چندوجهی با خودروسازان شرق آسیا ارائه داد.

در غرفه این گروه خودروسازی، بهمن دیزل، سیما موتور و اسنا با حضور در این رویداد، تلاش کردند تصویری تازه از توان فنی و مهندسی خود به نمایش بگذارند؛ تصویری که نه فقط بیانگر قدرت تولید، بلکه نشانه ای از درک دقیق این شرکت ها از نیاز بازار، شرایط اقتصادی و روندهای جهانی حمل و نقل است.

بخش کار و تجاری گروه بهمن با ترکیب حضور کامیونت ها، کامیون های سنگین، کشنده ها و اتوبوس های شهری در کنار طراحی منسجم غرفه، جلوه ای از یک حضور هدفمند و برنامه ریزی شده را به نمایش گذاشته است.

بهمن دیزل در اصفهان با مجموعه ای از محصولات استراتژیک خود وارد میدان شد تا نشان دهد تنوع و به روزرسانی، دو مولفه جدایی ناپذیر از هویت این برند هستند. کامیونت فورس F38 دو گانه سوز که به عنوان یکی از مهم ترین محصولات جدید شرکت معرفی شده، پاسخی هوشمندانه به چالش های انرژی و هزینه سوخت در ناوگان توزیع شهری است. این مدل با

ایران خودرو با پلتفرم هیبریدی و واقعیت مجازی در صدر توجهات



محصول و دریافت بازخوردهای واقعی از عملکرد خودروها عنوان شد. این ابتکار، در کنار نمایش فناوری های نوین، تصویر تازه ای از مشتری مداری در بزرگ ترین خودروساز کشور ترسیم کرد اما مهم ترین رویداد ایران خودرو در اصفهان، رونمایی رسمی از پلتفرم تارا هیبریدی بود؛ محصولی که سال هادر قالب نسخه های مفهومی مطرح می شد و این بار با ساختار فنی کامل و آماده تولید به نمایش درآمد. لازم به ذکر است که این پلتفرم در روزهای پایانی مهرماه سال جاری نیز در همایش موتورهای درون سوز و یازدهمین نمایشگاه موتور تهران معرفی شده بود.

به گفته مهندسان پروژه، تارا هیبرید از پیشران ۱.۶ لیتر در سیکل اتکینسون استفاده می کند و در ترکیب با موتور برقی و گیربکس DHT، توانایی حرکت در حالت تمام برقی را دارد. سیستم مدیریت هوشمند انرژی، حذف دینام سنتی، باتری ولتاژ بالای ۳۵۰ ولت و شارژ خودکار باتری کمکی، از جمله فناوری های تازه ای است که در این خودرو به کار رفته و مصرف سوخت را حدود شش درصد کاهش می دهد. ایران خودرو با رونمایی از این پلتفرم، عملا گام نخست برای ورود به بازار خودروهای هیبریدی داخلی را برداشته و در مسیر رقابت با شرکت های آسیایی قرار گرفته است.



در میان غرفه های پر تعداد نمایشگاه، حضور گروه صنعتی ایران خودرو بیش از سایرین جلب توجه می کند. چیدمان مدرن، استفاده از فناوری های دیجیتال و حضور کارشناسان فنی در کنار محصولات جدید، نشانه ای از تغییر رویکرد این خودروساز قدیمی به سمت نوآوری و شفافیت است. غرفه ایران خودرو با معرفی محصولاتی چون تارا ۷۴ توربوشارژ، شوال ۲.۰ ری، اسفیر RV، دو مدل مرسدس بنز و خودروهای تجاری فوتون و آرنالاس، تصویری از گستره تولید و تنوع محصولات خود ارائه داده است.

اما نقطه اوج این حضور، بخش واقعیت مجازی (VR) بود؛ جایی که بازدیدکنندگان می توانستند با عینک های مخصوص، وارد خطوط تولید شوند و فرآیند ساخت خودرو را از مرحله پرس و بدنه سازی تا رنگ و مونتاژ، به صورت سه بعدی و تعاملی مشاهده کنند.

این تجربه برای نخستین بار در یک نمایشگاه داخلی عرضه شد و بازتاب گسترده ای میان متخصصان و رسانه ها داشت. شاید باید گفت که این نشانه ای از آغاز تحول دیجیتال در صنعت خودرو کشور است. در بخش دیگری از این گردهمایی، امکان تست رانندگی تارا توربوشارژ و شوال ۲ برای بازدیدکنندگان فراهم شده بود؛ اقدامی که هدف آن، تعامل مستقیم مشتری با

هابلوکس نسل جدید بر این اساس شکل بگیرد. به عبارت دیگر چراغ‌های جلو بسیار مشابه پراود نسل جدید J250 بوده و در نمای عقب نیز شاهد سبک طراحی مشابه برادر بزرگ‌ترش توندر است. هرچند که این تصاویر، صرفاً رندر دیجیتالی هستند، اما بر اساس زبان جدید طراحی تویوتا می‌توان شاهد چنین خودرو جذابی در آینده نزدیک بود.

هابلوکس پیکاپ محبوب و پرفروش تویوتا است که تا به امروز هشت نسل از آن به‌بازار جهانی معرفی شده است. از نظر طراحی به‌لطف خطوط تیز روی بدنه، استایل بسیار عضلانی و تنومندی دارد تا این خودرو را بسیار جذاب جلوه دهد. اما خبرهای غیررسمی از نسل جدید این خودرو و حکایت دارد. در حقیقت سایت مجله خودرو و تصاویر رندر دیجیتالی از طراحان آزاد را منتشر کرده که احتمال دارد



تصویراتی از تویوتا
«هابلوکس» جدید



خودرو اصفهان گزارش می‌دهد؛

مسیر فناوری‌های کم‌مصرف

نمایشگاه خودروها؛ نوزدهمین نمایشگاه خودرو اصفهان صحنه نمایش آینده صنعت خودرو ایران شد

بازدیدکنندگان، صف‌آرایی کردند تا تصویری روشن از مسیر آینده خودروسازی ایران ترسیم کنند. البته در این گردهمایی چند شرکت واردکننده خودرو نیز حضور داشتند، در ادامه نگاهی به محصولات حاضر در نمایشگاه یادشده خواهیم داشت؛

خودرو ایران در عصر گذار به فناوری‌های نوین به شمار می‌رود. بایشگاه، گول‌های خودروسازی کشور مانند گروه صنعتی درو، گروه بهمن، گروه خودروسازی آرتابان و مجموعه ماموت، نی حرفه‌ای و سبیدی از خودروهای جدید، در برابر دیدگان

نمایش قدرت آرتابان؛ از آرتان و توکا تا کامیونت‌های دیزلی



عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

بازار هیبریدی ایران تبدیل کرده است. گروه آرتابان در این نمایشگاه دو محصول جدید خود با نام‌های آرتان و توکارانیز با هدف پایه‌های گسترش برند در بازار داخل به نمایش گذاشت. «آرتان» به‌عنوان سدان خانوادگی با طراحی اسپرت، برگرفته از پلتفرم روی i5 و فیس لیفت مدل ۲۰۲۳ است. خطوط تیز بدنه، جلوپنجره دوزنقه‌ای و چراغ‌های LED کشیده، چهره‌ای تهاجمی و جوان‌پسند به آن بخشیده‌اند. در فضای داخلی نیز دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی، طراحی مینیمال و استفاده از چرم با کیفیت، تجربه‌ای مدرن و راحت برای راننده فراهم کرده است. کیفیت مونتاژ و عایق‌بندی صدای آرتان در حد مطلوبی است و می‌تواند در رده خودروهای اقتصادی داخلی جایگاهی ویژه پیدا کند. در کنار آن، کراس‌اور توکا به‌عنوان نخستین شاسی‌بلند اختصاصی آرتابان، برگرفته از مدل دانگ‌فنگ Fengon Landian E5 در غرقه این شرکت حضور داشت. طراحی تیز، چراغ‌های LED پوسسته و کابینی بادو نمایشگر لمسی ۱۰ و ۱۲.۳ اینچی، نمایانگر زبان طراحی جدید این گروه است. استفاده از متریا بل نرم Safet Touch و کروم دکوراتیو در کابین، از تلاش آرتابان برای ارتقای استانداردهای داخلی خبر می‌دهد. در نهایت فاصله محوری ۲۷۸۵ میلی‌متری در نسخه هفت‌نفره، فضای کافی و ارگونومی مناسبی برای خانواده‌ها فراهم کرده است.

حضور پر قدرت گروه خودروسازی آرتابان در نمایشگاه امسال، توجه بسیاری از بازدیدکنندگان را به خود جلب کرد. این شرکت، با طراحی مدرن و چینش محصولات از سنگین تا سآوری، پیام روشنی داشت: آرتابان بازیگری استراتژیک با چشم‌انداز بین‌المللی است. در بخش خودروهای تجاری، کامیونت آرتان ۶ تن محصول شاخص آرتابان دیزل بود که با پیش‌رانه ایسوزو ۴JJ1GD، ترکیبی از قدرت، دوام و مصرف بهینه را عرضه می‌کرد. این کامیونت به‌ویژه برای فعالان حوزه حمل‌ونقل شهری جذاب بود و توجه کارشناسان حوزه لجستیک را به خود جلب کرد. اما در بخش خودروهای سآوری، خودروهای سدان امپو هیبریدی،، کراس‌اور امکو، آرتان و توکا بود. سدان جی‌ای سی امپو هیبریدی با طراحی اسپرت، شتاب ۷.۳ ثانیه‌ای و مصرف کمتر از پنج لیتر در هر صد کیلومتر، نماد جهت‌گیری آرتابان به سوی فناوری‌های پاک بود. همچنین در فضای داخلی، نمایشگر دوگانه دیجیتال، نورپردازی محیطی و صندلی‌های اسپرت، جلوه‌ای جوان‌پسند ایجاد کرده بود؛ ویژگی‌هایی که باعث شد بازدیدکنندگان آن را از مدرن‌ترین خودروهای حاضر در نمایشگاه بدانند.

کراس‌اور جی‌ای سی امکو هیبریدی با طراحی آینده‌نگر و خطوط عضلانی بدنه، به‌سرعت توجه را جلب کرد. ترکیب موتور بنزینی و برقی با توان مجموع ۱۳۳۸ اسب‌بخار، سیستم انتقال قدرت هوشمند و مجموعه‌ای از امکانات ایمنی سطح بالا، امکو را به یکی از شاخص‌ترین گزینه‌های

تنوع و فناوری‌های کم‌مصرف



بهره‌گیری از موتور کم‌مصرف و طراحی کابین ارگونومیک، گزینه‌ای مناسب برای کسب‌وکارهای شهری و میان‌برد به شمار می‌رود. در بخش سنگین‌تر، کامیون امپاور BD460 کمپرسی نیز در غرقه گروه بهمن به نمایش گذاشته شده است. این مدل که به‌واسطه طراحی مستحکم، قدرت بالا و امکانات مدرن شناخته می‌شود، برای کاربردهای عمرانی و معدنی توسعه یافته و از استانداردهای ایمنی روز بهره می‌برد. حضور کامیون فورس ۶ تن نیز به‌عنوان پلی میان بخش سبک و نیمه‌سنگین، سبد محصولات بهمن دیزل را کامل‌تر کرده است. این خودرو با ساختاری بهینه برای توزیع کالا در شهرهای بزرگ، نشانه‌ای از تمرکز شرکت بر بخش لجستیک داخلی است. در کنار این‌ها، کشنده بایک X9 نیز به‌عنوان یکی از مدرن‌ترین محصولات شرکت، نگاه‌های بسیاری را به خود جلب کرده است. طراحی ظاهری مدرن، پیش‌رانه قدرتمند و امکانات ایمنی در سطح بالاتر از میانگین بازار داخلی، بایک X9 را به نماد بلوغ مهندسی در ناوگان کشنده‌های ایرانی تبدیل کرده است.

در کنار بهمن دیزل، سیبا موتور نیز با برند معتبر فاو (FAW) حضور داشته و توانسته سبد محصولات بخش سنگین را تکمیل کند. دو محصول اصلی این شرکت، یعنی کامیون کمپرسی فاو و کشنده جفت‌محور فاو، از نظر طراحی، کیفیت ساخت و تطبیق با نیازهای پروژه‌های عمرانی و حمل‌ونقل سنگین، بازخورد مثبتی از بازدیدکنندگان دریافت کردند. سیبا موتور با تمرکز بر دوام، قدرت و خدمات پس از فروش، تلاش کرده جایگاه خود را در بخش سنگین‌وزن‌ها تثبیت کند. نمایش محصولات این شرکت در کنار تولیدات بهمن دیزل، تصویری از همکاری موثر میان برندهای مکمل را در حوزه لجستیک جاده‌ای و عمرانی ارائه داد؛ همکاری‌ای که می‌تواند به توسعه حمل‌ونقل باری کشور کمک کند. در بخش حمل‌ونقل عمومی، خودروسازی اسنا حضوری چشمگیر و هدفمند دارد. این شرکت با عرضه اتوبوس ۱۲ متری شهری، اتوبوس ۹ متری بین‌شهری و اتوبوس تمام برقی ۱۲ متری، تمرکز خود را بر آینده‌ناوگان حمل‌ونقل پاک و هوشمند کشور نشان داده است. محصولات اسنا، با طراحی بدنه مدرن، کابین‌های راحت و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید در سامانه‌های تهویه، ترمز و برق‌رسانی، نشان‌دهنده حرکت این شرکت در مسیر به‌روزرسانی استانداردهای حمل‌ونقل عمومی کشور هستند.



و همین طور شتاب بالا و از همه مهم تر قیمت جذاب، بارش در روز افزون مواجه شده و به این ترتیب شاهد بالا رفتن قیمت این مدل خودروها در بازار هستیم.

این روزها استقبال از خودروهای برقی در بازار کشور به دلیل مزایای فراوان، از جمله عدم نیاز به استفاده از بنزین بی کیفیت، روغن تقلبی و خدمات پس از فروش در حد و اندازه مدل های بنزینی



قیمت خودروهای برقی رو به افزایش است

بیشترین تنوع خودرو در ردیف قیمت ۳ تا ۴ میلیارد تومان

امروز در بازه قیمتی بین یک تا ۲ میلیارد تومان، کمتر خودرو صفر کیلومتری برای فروش عرضه می‌شود.

بازار، شاهد بیشترین تنوع در ردیف قیمت بین ۳ تا ۴ میلیارد تومان هستیم. در نهایت باید گفت تغییرات بهای خودرو در چند ماه اخیر به گونه‌ای بوده که

تا حدود یک سال پیش بازار خودرو در بازه قیمتی یک تا ۲ میلیارد تومان دارای بیشترین تنوع بود. اما امروز به دلیل بالا رفتن قیمت انواع خودرو در



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
امویام X22PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۲۸۰	۰	
امویام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
امویام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۴۹۰	۰	
امویام X55 PRO کسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۴۰	۰	
چری آریزو 5T FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	یک میلیارد و ۷۹۰	۲۰	▲
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فونیکس آریزو GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ کسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۳ میلیارد و ۶۵۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس کسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستیم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
اکستیم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
اکستیم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▲
کی ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۳۵۰	۱۵	▲
کی ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۴۰	۰	
کی ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۲	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۶	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۶۵۵	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۲۱	۷۲۴	۲	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۱	۸۱۵	۱	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۴۷	۴	▲
طلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۷	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۵	۷۷۸	۲	▲
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۸۱۷	۹۵۸	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۸۸	۶۶۰	۱	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۵	۴	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۸۵	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۰	۶۵۸	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۴	۱	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۱	یک میلیارد و ۱۵	۵	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۷۷۴	یک میلیارد و ۱۹۵	۲	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۴۴	یک میلیارد و ۲۸۲	۶	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۴	یک میلیارد و ۵۱۵	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۸	۲	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	.	۹۹۰	.	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	.	
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۰۰	.	
کارون (پادار دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۸	۸	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۷	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۸	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۹	یک میلیارد و ۱۳۵	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۷	۷	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۴۹	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۹	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۹	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۱۰۶	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۲۹	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۲	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۷۴	۴	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۹۶	۴	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۲۷	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۶۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۷۲	۴	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۵۳	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۶۰	۲	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۵	۰	
ری را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۰۹	۹	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۳	۱	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد	۵۰	▲
اشکودا سوپرب ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
ام جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
اینفینیت اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بامو ۱x1eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بامو ix3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
بنز کلاس GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بستین T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تاک ۳۰۰ - ۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
تویوتا bZ3 الیت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادنچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۹ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا ویلدندر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیارد و ۹۵۰	۰	



قاچاق گازوئیل در پوشش روغن موتور پایه

«مدیر کل تعزیرات حکومتی هرمزگان از محکومیت ۲۶ میلیارد ریالی قاچاقچی سوخت خبر داد. به گزارش اداره کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی، کیومرث حسن پور گفت: «برونده قاچاق ۹۹۷ هزار و ۵۰۰ کیلوگرم کالای یارانه‌ای به ارزش ۱۶ میلیارد و ۴۸۴ میلیون ریال در شعبه دوم ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی بندرعباس رسیدگی شد.» مدیر کل تعزیرات حکومتی هرمزگان

افزود: «شعبه با توجه به مستندات موجود در پرونده و ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را به پرداخت ۲۶ میلیارد و ۳۷۵ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» حسن پور گفت: «با گزارش گمرک شهید رجایی و پلیس امنیت اقتصادی پیرامون اظهار خلاف واقع یک متخلف که محموله نفت گاز را روغن پایه اظهار کرده بود، پرونده تشکیل و تخلف در تعزیرات حکومتی رسیدگی شد.»

«بهران» با توسعه صادرات روغن موتور در جمع برترین صادرکنندگان کشور قرار گرفت؛

صادرات دانش بنیان، مسیر آینده اقتصاد صنعت روانکار

«روز ملی صادرات، امسال با رنگ و بوی متفاوتی برگزار شد؛ چرا که در کنار سخنرانی‌ها و تاکید بر ضرورت توسعه صادرات غیرنفتی، نام شرکت‌هایی بر سر زبان‌ها افتاد که توانسته‌اند با تکیه بر دانش فنی و سرمایه انسانی، پرچم ایران را در بازارهای جهانی برافرازند. در میان این نام‌ها، «نفت بهران» جایگاهی ویژه داشت؛ شرکتی که سال‌هاست با تولید روانکارهای صنعتی و خودرویی مطابق با استانداردهای روز دنیا، نه تنها نیاز بازار داخلی را تامین کرده بلکه در عرصه صادرات نیز به رقیبی جدی برای برندهای بین‌المللی بدل شده است. تقدیر از این مجموعه در حضور رئیس جمهور، تنها یک لوح یا تندیس نیست؛ بلکه نشانه‌ای است از اعتماد به توانمندی‌های صنعتی کشور و تأکیدی بر این واقعیت که صادرات موفق، حاصل برنامه‌ریزی دقیق، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و پایبندی به کیفیت است. این رویداد، بار دیگر اهمیت نقش شرکت‌های دانش محور و صادرات‌گرا را در اقتصاد ایران یادآور شد؛ شرکت‌هایی که می‌توانند با عبور از مرزهای محدودکننده، مسیر تازه‌ای برای رشد پایدار و ارزآوری کشور ترسیم کنند. نفت بهران، در این مسیر، الگویی است از آن چه می‌توان با ترکیب تجربه، نوآوری و نگاه جهانی به دست آورد. شرکت نفت بهران به عنوان رهبر صنعت روانکار کشور، با بیش از ۶ دهه سابقه در خشان فعالیت صنعتی، همواره در خط مقدم تولید محصولات باکیفیت، رقابت‌پذیری جهانی و تحقق شعار «تولید ملی، افتخار ایرانی» قرار داشته و حضور موثر خود را در عرصه صادرات،

نشانه‌ای از توانمندی صنعت ایران در عرصه جهانی به نمایش گذاشته است. مراسم بزرگداشت روز ملی صادرات با حضور رئیس‌جمهور، وزیر صنعت، معدن و تجارت، معاون اول رئیس‌جمهور، رئیس کل بانک مرکزی و جمعی از فعالان اقتصادی کشور در تهران برگزار شد. در این آیین، از جمعی از صادرکنندگان نمونه و برگزیده ملی که نقش موثری در توسعه صادرات غیرنفتی کشور ایفا کرده‌اند، تقدیر به عمل آمد. در این مراسم، شرکت بهران نیز به عنوان یکی از واحدهای صنعتی پیشرو و صادرکنندگان برتر کشور مورد تجلیل قرار گرفت و لوح تقدیر و تندیس افتخار خود را از دستان رئیس‌جمهور دریافت کرد. این موفقیت ارزشمند، حاصل تلاش، برنامه‌ریزی و عزم جدی مجموعه نفت بهران در مسیر توسعه صادرات، ارتقای استانداردهای جهانی و افزایش سهم ایران در بازارهای بین‌المللی است. شرکت نفت بهران طی سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری گسترده در تحقیق و توسعه، ارتقای فناوری تولید، بهبود مستمر کیفیت محصولات و توسعه شبکه صادراتی خود، توانسته است محصولات متنوعی از جمله انواع روانکارهای صنعتی و موتوری را به کشورهای مختلف در خاورمیانه، اروپا، آسیا و آفریقا صادر کند. علی‌کاطمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران در حاشیه این مراسم ضمن ابراز خرسندی از این افتخار ملی، گفت: «کسب این عنوان، نتیجه همدلی، تخصص و پشتکار کارکنان شرکت نفت بهران است که با تکیه بر توان داخلی و دانش فنی بومی، توانسته‌اند جایگاه برند

ایرانی را در سطح جهانی تثبیت کنند. ما با باور به کیفیت و نوآوری، مسیر توسعه صادرات و حضور در بازارهای جدید را با قدرت ادامه خواهیم داد.» شرکت نفت بهران به عنوان رهبر صنعت روانکار کشور، با بیش از ۶ دهه سابقه در خشان فعالیت صنعتی، همواره در خط مقدم تولید محصولات باکیفیت، رقابت‌پذیری جهانی و تحقق شعار «تولید ملی، افتخار ایرانی» قرار داشته و حضور موثر خود را در عرصه صادرات، نشانه‌ای از توانمندی صنعت ایران در عرصه جهانی به نمایش گذاشته است. مراسم روز ملی صادرات امسال، علاوه بر جنبه نمادین خود، فرصتی بود تا بار دیگر نقش شرکت‌های پیشرو در عرصه تولید و صادرات کشور مورد توجه قرار گیرد. در این میان، تقدیر از شرکت نفت بهران در حضور رئیس‌جمهور، نشان‌دهنده جایگاه ویژه این مجموعه در اقتصاد ملی و نقش آفرینی آن در بازارهای بین‌المللی است. نفت بهران طی سال‌های اخیر توانسته با توسعه خطوط تولید، ارتقای کیفیت محصولات و گسترش بازارهای صادراتی، سهم قابل توجهی در ارزآوری و تقویت برند ایرانی در سطح منطقه و جهان ایفا کند. این تقدیر را می‌توان نشانه‌ای از اهمیت استراتژیک صنعت روانکارها در زنجیره ارزش نفت و پتروشیمی دانست. محصولاتی که نه تنها در داخل کشور نیاز صنایع مختلف را تامین می‌کنند، بلکه در بازارهای خارجی نیز به عنوان رقیبی جدی برای برندهای جهانی مطرح شده‌اند. استمرار این روند، نیازمند حمایت‌های سیاستی، تسهیل در فرآیندهای صادراتی و رفع موانع بانکی و لجستیکی



است؛ موضوعی که بارها از سوی فعالان اقتصادی مطرح شده و در چنین مراسم‌هایی نیز مورد تأکید قرار می‌گیرد. از سوی دیگر، حضور رئیس‌جمهور در این مراسم و تأکید بر ضرورت حمایت از صادرکنندگان، پیام روشنی برای فعالان اقتصادی دارد. این پیام نشان می‌دهد که دولت

به دنبال تقویت صادرات غیرنفتی به عنوان یکی از پایه‌های اصلی رشد اقتصادی پایدار است. در شرایطی که اقتصاد ایران با محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها و نوسانات ارزی مواجه است، توسعه صادرات می‌تواند به عنوان موتور محرک تولید و اشتغال عمل کند. شرکت‌هایی مانند نفت بهران، با تکیه بر دانش فنی بومی و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، نمونه‌ای موفق از این رویکرد به شمار می‌روند. نکته مهم دیگر، تأثیر چنین موفقیت‌هایی بر ارتقای تصویر برند ملی ایران در سطح بین‌المللی است. هر بار که یک شرکت ایرانی در بازارهای جهانی جایگاهی به دست می‌آورد، این موفقیت نه تنها به سود آن شرکت، بلکه به سود کل اقتصاد کشور است. زیرا اعتماد به توانمندی‌های صنعتی ایران افزایش یافته و مسیر برای حضور سایر شرکت‌ها نیز هموارتر می‌شود. در همین راستا، تقدیر از نفت بهران را می‌توان به عنوان الگویی برای سایر بنگاه‌های اقتصادی دانست که با برنامه‌ریزی دقیق، ارتقای کیفیت و پایبندی به استانداردهای جهانی، می‌توانند در عرصه صادرات موفق باشند. در نهایت، روز ملی صادرات امسال بار دیگر یادآور شد که آینده اقتصاد ایران در گرو توجه به تولید دانش بنیان، توسعه صادرات غیرنفتی و حمایت از شرکت‌هایی است که با تلاش مستمر، پرچم ایران را در بازارهای جهانی برافراشته نگه می‌دارند. نفت بهران تنها یک نمونه از این مسیر است؛ مسیری که اگر با سیاست‌گذاری درست و حمایت‌های هدفمند همراه شود، می‌تواند به شکوفایی پایدار اقتصاد ملی بینجامد.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



چراغ‌های مربع شکلی که با LED های چهار گانه مواجه شده در بالا، بالاترین رانندگی را داشته با چراغ‌های مربع شکل در زیر آن. هنگامی که مقایسه با خودروسازانی داشته باشد که چراغ تولید استفاده می کنند می چاهوی بسیار جذاب و البته شیک را به نمایش بگذارد. در نمای جنب چراغ بیستوهسته مشابه با نامورا طراحی شده تا این بسیار مدرنی به جا جدید ببخشاند. اما کان جدید دیگر با موتور و طراحی برزیل عرضه نخواهد شد چرا که این نوع طراحی برای یک کراس اورور برقی مناسب قرار نگیرد از نسخه توربو ۱۶۳۰ اسب‌بخار قوت تولید کند.

پوشه مکان یکسایه‌ی کراس‌اور کامپکت کوچک‌ترین کلاس است که تا سال ۲۰۱۴ با به‌دراوردن روی یک تولید انبوه خودروهای مسافر آسانی قرار داشته است. ماکان سال‌ها پیش اولین خودروی جهان بود که به‌شبهات تانک و استادهای اسطوخ و سطوح و به‌شبهه بودارد زگرتر یعنی کراس‌یو بود. امروز آن‌ها که بازار خودروهای سال ۲۰۲۴ را بازار متفاوت و جابجایی کرده‌اند. کلماتی که در سال گذشته به‌جای آن‌ها به‌صورت رسمی به‌کار گرفته شده است. در سال ۲۰۲۴، خودروهای مسافر ماکان به‌عنوان استفاده از سطوح و سطوح مسافری به‌عنوان خانواده خود را به‌دراوردن یافته‌اند. اما فرمت ماکان سال‌ها پیش در کلاس خود بسیار متجلی بود تا سبک طراحی آن به‌دراوردن شده است.



طراحی پورشه «ماکان» جدید

[illegible]

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

هشدار!



انبار لاستیک‌های قاچاق در بندر خمیر لورفت

فرمانده انتظامی شهرستان خمیر از شناسایی محل انبار لاستیک‌های خارجی و کشف ۱۸ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۶ میلیارد ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ «نصرت‌الله کریمی» در مصاحبه با خبرنگار خبرگزاری پلیس در تشریح این خبر گفت: «در اجرای طرح مبارزه با کالای قاچاق، روز گذشته مأموران پلیس آگاهی شهرستان خمیر در پی انجام کار اطلاعاتی مبنی بر نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در یک انباری در یکی از محلات شهر خمیر مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود:

«مأموران این یگان ضمن هماهنگی با دستگاه قضایی با ایجاد تیمی مجرب به محل مورد نظر عزیمت و در بازرسی از آنجا تعداد ۱۸ حلقه لاستیک کامیون قاچاق کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان خمیر ارزش مالی کالای مشکوفه را بنا به نظر کارشناسان اقتصادی ۶ میلیارد ریال عنوان کرد و بیان داشت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل و به مراجع قضایی ارسال و تلاش در خصوص شناسایی مالک لاستیک‌های قاچاق در دستور کار مأموران انتظامی شهرستان قرار دارد.»

نماینده مردم سیستان در مجلس شورای اسلامی:

«هامون تایر» از سال آینده فعال می‌شود



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

نماینده مردم سیستان در مجلس شورای اسلامی گفت: «با توجه به زمان لازم برای ساخت و انتقال ماشین‌آلات خط تولید کارخانه «هامون تایر» پیش‌بینی می‌شود تا آبان ۱۴۰۵ خط تولید آماده انتقال به سیستان شود و تا پایان سال ۱۴۰۵، ماشین‌آلات در محل شهرک صنعتی رامشار نصب و مستقر شوند.»

مجلس پیگیر شرایط صنعت لاستیک

فرهاد شهرکی در گفت‌وگو با خبرنگار ایمنادر سیستان و بلوچستان درباره آخرین وضعیت پیگیری پروژه‌های ناتمام سیستان اظهار کرد: «یکی از مطالبات مردم به سرانجام رساندن پروژه‌های ناتمام و اثرگذار در منطقه سیستان است که با شروع مجلس دوازدهم این موضوع از برنامه‌های اصلی بنده به‌عنوان خادم مردم بوده است.» وی افزود: «پروژه منطقه آزاد سیستان، کارخانه لاستیک هامون تایر سیستان و فاز دوم نیروگاه بادی میل نادر با ظرفیت ۶۵۰ مگاوات که در مرحله پیگیری و مذاکره برای سرمایه‌گذاری و توسعه قرار دارد، تجهیز کارگاه و نصب توربین‌های ۱۰۰ مگاواتی توسط گروه مینا در سایت میل نادر که هم‌اکنون در حال اجراست، نیروگاه سیکل ترکیبی میل نادر در زاهدان با ظرفیت ۵۰۰ مگاوات و مزارع خورشیدی ۴ مگاواتی در سطح استان از جمله این پروژه‌ها هستند که همگی نقش کلیدی در تحول اقتصادی و ایجاد اشتغال پایدار در منطقه سیستان دارند.» نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس و نماینده مردم سیستان در مجلس شورای اسلامی درباره انتظار ۱۰ ساله

جدی مردم در دستور کارمان قرار گرفته است و با ریزنی مستقیم با وزیر صمت، زمینه حضور وی در سیستان و بازدید میدانی از محل پروژه فراهم شد که منجر به موافقت رسمی وزیر با آغاز مجدد فعالیت کارخانه شد.» نماینده مردم سیستان در مجلس شورای اسلامی درباره آخرین وضعیت کارخانه هامون تایر گفت: «در حال حاضر مذاکرات با یکی از شرکت‌های معتبر چینی برای مشارکت در ساخت پروژه انجام شده و کارشناسان چینی در سال گذشته از محل پروژه بازدید کرده‌اند و پیش‌پرداخت قرارداد انتقال تکنولوژی و

خرید ماشین‌آلات پرداخت شده است.» شهرکی ادامه داد: «از طرفی مذاکرات با بانک تجارت برای دریافت تسهیلات به مبلغ دو همت در حال پیگیری است و ابلاغ آن به‌زودی انجام می‌شود و پروژه هم‌اکنون وارد مرحله اجرایی تأمین ماشین‌آلات و آماده‌سازی سایت در شهرک صنعتی رامشار شده است.» وی تصریح کرد: «همچنین با توجه به تجارب تلخ گذشته در ناتمام ماندن پروژه‌های کلان در سیستان با نظارت مستمر بر روند مذاکرات با شرکت چینی و بانک تجارت به‌طور شخصی روند اجرایی پروژه را دنبال می‌کنم

تا وقفه‌ای مجدد در مسیر توسعه این طرح ایجاد نشود.» نماینده مردم سیستان در پاسخ به تاریخ احتمالی افتتاح پروژه کارخانه لاستیک آریا تایر هامون گفت: «با توجه به زمان لازم برای ساخت و انتقال ماشین‌آلات خط تولید، پیش‌بینی می‌شود تا آبان ۱۴۰۵ خط تولید آماده انتقال به سیستان شود و تا پایان سال ۱۴۰۵، ماشین‌آلات در محل شهرک صنعتی رامشار نصب و مستقر شوند، بر این اساس، افتتاح رسمی کارخانه لاستیک هامون به احتمال زیاد در اواخر سال ۱۴۰۵ انجام خواهد شد.»

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاقی تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷۴,۰۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸۱,۰۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱۸,۰۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷۴,۰۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰۵,۰۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷۰,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		





کراس کوپه «آستون مارتین» باتایر ایتالیایی

«جولای سال ۲۰۲۰ میلادی بود که کمپانی سوپراسپرت ساز آستون مارتین به صورت رسمی از کراس کوپه اسپریتش که اولین اس بیوی این خودرو ساز به حساب می آید، رونمایی کرد. این خودرو که با نام DBX معرفی می شود، از نظر طراحی به لطف خطوط تیز و شکسته روی بدنه و فرمت خمیده سقف که حالت کوپه دارد، استایل اسپرت و هیجان انگیزی به در دانه بلند قامت آستون مارتین داده است. این خودرو از نظر فنی در قوی ترین مدل خود یعنی DBX S که از سال جاری به بازار آمده، دارای موتور ۸ سیلندر وی- شکل ۴ لیتری بای-توربو مرسدس بنز AMG

یعنی 1177 است که می تواند حداکثر ۱۲۷ اسب بخار قدرت و ۹۰۰ نیوتون متر گشتاور را به ار مغان آورد. این کراس کوپه آستون مارتین دارای تایرهایی با سایز ۴۰/۲۸۵ بارینگ های ۱۲۲ اینچی در محور جلو و ۳۵/۲۲۵ بارینگ های ۱۲۲ اینچی در محور عقب است. هر چند که در نسخه DBX S تایر های ۳۵/۲۸۵ بارینگ های ۲۲ اینچی در محور جلو و ۳۰/۲۲۵ بارینگ های ۱۲۲ اینچی در محور عقب تعبیه شده است. تایر های آستون مارتین DBX سفارشی پیرلی بی-زبرو یا (PZ4 Sport) است که سواری و پایداری فوق العاده ای به این سوپر کراس کوپه بخشیده است.



مدیر عامل «دنیای ماموت» خبر داد؛

آغاز طرح ملی نوسازی ناوگان حمل و نقل سنگین

مدیر عامل «دنیای ماموت» از اجرای کمپین «رو به راه» برای خروج تریلی های فرسوده از چرخه حمل و نقل و جایگزینی با محصولات استاندارد خبر داد



به رانندگان و متولیان حمل و نقل امکان می دهد تا لحظه به لحظه عملکرد و وسیله نقلیه و وضعیت حمل بار را بررسی کنند.

مقبلی درباره تطبیق تریلی های جدید با کشنده های قدیمی اظهار داشت: «در فاز نخست، محدودیتی برای نوع کشنده وجود ندارد در اندگانی که دارای کارت هوشمند فعال باشند می توانند در طرح شرکت کنند. با این حال، هدف نهایی ما این است که در مراحل بعدی، کشنده های فرسوده نیز جایگزین شوند تا چرخه نوسازی کامل شود.»

مدیر عامل «دنیای ماموت» در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص برنامه نوسازی این شرکت گفت: «در سال جاری، پیش بینی مانوسازی حداقل ۱۰ هزار دستگاه از تریلی های فرسوده است و با تداوم طرح در سال های آینده، ظرفیت این برنامه به صورت پلکانی افزایش خواهد یافت. این طرح محدود به امسال نیست و به عنوان یک حرکت ملی تداوم خواهد داشت.»

وی همچنین درباره نحوه تامین مالی طرح گفت: «اقساط این طرح به گونه ای طراحی شده که فشار اقتصادی زیادی بر رانندگان وارد نکند. در واقع، مبلغ اقساط تقریباً معادل اجاره ماهانه ای است که راننده امروز برای استفاده از تریلی می پردازد؛ با این تفاوت که در پایان دوره پنج ساله، مالک تریلی نو خواهد شد. نرخ سود نیز در ۶ ماه ابتدایی صفر و در ادامه، کمتر از نرخ بهره بانکی کشور است.»

مدیر عامل این واحد صنعتی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به نیاز کشور به هم افزایی نهادهای افزود: «با وجود آن که این طرح به صورت مستقل و با سرمایه مجموعه آغاز شده است، اما با توجه به ابعاد ملی آن، امیدواریم وزارت نفت، وزارت صمت و سایر نهادهای مرتبط در آینده به این حرکت بپیوندند. موضوع مصرف سوخت و ایمنی جاده ای دغدغه ای ملی است و نیازمند همکاری همه جانبه خواهد بود.»

مقبلی تصریح کرد: «از سال ۱۳۷۵ تا ۱۴۰۳، بیش از ۵۰۰ هزار نفر در تصادفات جاده ای جان خود را از دست دادند و این آمار تلخ، ضرورت نوسازی ناوگان را دوچندان می کند. ما به عنوان بخشی از صنعت حمل و نقل کشور، وظیفه خود می دانیم برای کاهش این تلفات گام عملی برداریم.»

به نهادهای دولتی و صر فا با توان داخلی مجموعه، روند نوسازی را آغاز کنیم.» مدیر عامل «دنیای ماموت» با تاکید بر رویکرد اجتماعی این اقدام تصریح کرد: «بشت هر دستگاه کامیون یا تریلی، زندگی یک خانواده زحمتکش را نده قرار دارد. این قشر شریف، ستون فقرات اقتصاد جاده ای کشور هستند و ما وظیفه خود می دانیم شرایطی را فراهم کنیم تا با هزینه ای منطقی بتوانند وسایل ایمن تر و استاندارد تری در اختیار داشته باشند.»

مقبلی در خصوص ایمنی تریلی های در حال تردد در جاده های کشور بیان کرد: «در حال حاضر حدود ۲۰۰ هزار دستگاه تریلی غیر استاندارد و فرسوده در کشور فعال هستند که نه تنها ایمنی لازم را ندارند، بلکه موجب آتلاف سوخت و افزایش هزینه های ملی می شوند. بررسی های مان نشان می دهد هر تریلی غیر استاندارد تا ۳۰ درصد مصرف سوخت بیشتری دارد و اگر این میزان را در سطح ملی محاسبه کنیم، ده ها میلیون لیتر اتلاف سوخت رخ می دهد. به همین دلیل این طرح علاوه بر رویکرد اقتصادی، به نوعی اقدامی ملی برای صرفه جویی در انرژی نیز به شمار می رود.» مدیر عامل «دنیای ماموت» با بیان این که استقبال رانندگان از این طرح فراتر از انتظار بوده است، گفت: «در کمتر از ۴۸ ساعت از آغاز رسمی ثبت نام، بیش از ۲۰ نفر از رانندگان از سراسر کشور برای شرکت در طرح اعلام آمادگی کردند. از آن جا که تمامی مراحل در داخل مجموعه انجام می شود، فرآیند تحویل تریلی نو پس از تحویل خودرو فرسوده حداکثر طی ۴۵ روز کاری تکمیل خواهد شد.»

مقبلی با تاکید بر این که هیچ گونه واسطه یا نهاد بیرونی در این روند دخالت ندارد، بیان کرد: «ما به صورت مستقیم با رانندگان در ارتباط هستیم؛ از طریق سامانه آنلاین «دنیای ماموت» متقاضیان می توانند اطلاعات خود و مشخصات خودرو فرسوده شان را ثبت کنند و پس از ارزیابی، قرارداد نهایی منعقد خواهد شد.»

در ادامه این نشست مدیر عامل «دنیای ماموت» درباره نوع محصولات جدید توضیح داد: «تمامی تریلی های جدید با رعایت استانداردهای بین المللی طراحی و تولید شده اند و دارای سیستم ترمز هوشمند و تعلیق ایمن هستند. این تریلی ها مطابق با ۱۸ استاندارد روز اروپا ساخته شده و قابلیت نصب سیستم پایش هوشمند (دیتالاگر) برای رصد عملکرد در طول مسیر را دارند. این موضوع

در شرایطی که بخش

حمل و نقل کشور با چالش فرسودگی ناوگان، افزایش نرخ ارز و محدودیت های تامین قطعات روبه رو است، نقش شرکت های

بخش خصوصی در نوسازی و

ارتقای بهره وری این صنعت بیش از هر زمان دیگری برجسته شده است. در این میان، «دنیای ماموت» به عنوان یکی از مجموعه های پیشرو در حوزه خودروهای تجاری و زیرساخت های حمل و نقل، با اجرای پروژه های متنوع تولیدی و توسعه ای، مسیر تازه ای را برای نوسازی صنعت حمل و نقل داخلی دنبال می کند. در حاشیه نمایشگاه بین المللی خودرو اصفهان، شرکت «دنیای ماموت» با برگزاری نشست خبری به تشریح جزئیات طرح جدید خود در حوزه نوسازی ناوگان حمل و نقل پرداخت.

در این نشست محمد مقبلی، مدیر عامل «دنیای ماموت» با اشاره به رسالت اجتماعی این شرکت گفت: «هدف از اجرای کمپین ملی «رو به راه»، بازسازی و نوسازی ناوگان فرسوده کشور و افزایش ایمنی جاده هاست.»

مدیر عامل «دنیای ماموت» با اشاره به فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده ای در کشور اظهار داشت: «در حال حاضر حدود ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو حمل بار در جاده های کشور تردد می کنند که میانگین عمر آن ها بیش از ۲۰ سال است. این وضعیت نه تنها موجب افزایش مصرف سوخت و آلودگی می شود، بلکه به یک تهدید جدی برای ایمنی جاده ها نیز تبدیل شده است.»

مقبلی با بیان این که تنها در استان اصفهان بیش از ۶۰ هزار دستگاه خودرو سنگین در حال تردد است، توضیح داد: «اصفهان به عنوان شاهراه اصلی حمل و نقل کشور شناخته می شود و به همین دلیل تصمیم گرفتیم را از رسمی کمپین را از این استان اعلام کنیم.»

وی افزود: «در این طرح، تریلی های فرسوده از رانندگان خریداری و به صورت کامل از چرخه حمل و نقل خارج می شود. در مقابل، رانندگان می توانند با پرداخت اقساط بلندمدت پنج ساله و شرایط تسهیل شده، تریلی های نو و استاندارد را دریافت کنند. هدف ما این است که بدون وابستگی



میترا شهبازی

m.shabazi@autoworld.ir

تندیس ملی مدیریت استعداد به گروه ماموت و «ویانا» رسید

سپس با شکوفایی آن ها تداوم می یابد. اما مهم تر از هر دو مرحله، ایجاد زیرساخت های لازم برای کشف و پرورش استعداد است؛ زیرساختی که بدون آن، حتی بهترین برنامه ها نیز به نتیجه نخواهد رسید. ماموت و ویانا در سال های اخیر، بخش قابل توجهی از توان خود را بر طراحی همین بستر متمرکز کرده اند.

وی همچنین تاکید کرد که موفقیت های اخیر گروه ماموت در حوزه منابع انسانی، حاصل سرمایه گذاری هدفمند در نظام های شناسایی، توسعه و نگهداشت استعدادهاست؛ نظامی که به گفته او، اکنون به عنوان یکی از الگوهای بومی موفق در صنعت کشور شناخته می شود.

دستیابی گروه ماموت به تندیس ملی مدیریت استعداد، صرفاً یک افتخار نمادین نیست، بلکه بیانی از مسیر تحول گرایانه ای است که این گروه در حوزه سرمایه انسانی پیموده است. این دستاورد تاکیدی بر اهمیت نگاه بلندمدت به منابع انسانی در صنایع کشور است؛ نگاهی که توسعه پایدار و رقابت پذیری در سطح ملی و جهانی را هدف قرار داده است.

در پایان همایش، بر گزار کنندگان ضمن تجلیل از برگزیدگان، بر نقش استراتژیک مدیریت استعداد در ارتقای بهره وری ملی و توسعه صنعتی کشور تاکید کردند و گروه ماموت را به عنوان نمونه ای موفق از هم افزایی میان مدیریت علمی، فرهنگ سازمانی و سرمایه انسانی معرفی کردند.

مهندس داوود حیدری عظیم، معاون منابع انسانی گروه ماموت و مدیر عامل شرکت توسعه مدیریت ویانا پس از دریافت تندیس ضمن تقدیر از بر گزار کنندگان همایش و اساتید حاضر در رویداد، بر اهمیت برنامه ریزی راهبردی در توسعه منابع انسانی تاکید کرد و گفت: «روای سازمانی آرمانی از منظر منابع انسانی قابل دست یابی است؛ به شرط آن که برنامه ریزی، صبر و استمرار در مسیر توسعه نیروی انسانی وجود داشته باشد.» آقای حیدری در ادامه سخنان خود با اشاره به مفهوم مدیریت سرمایه انسانی در دو فاز اصلی افزود: «مدیریت سرمایه انسانی، مسیری دوسویه است که نخست با کشف استعدادها آغاز می شود و



هم افزایی میان دانشگاه، صنعت و نهادهای سیاست گزار در جهت ارتقای بهره وری نیروی انسانی و ایجاد شبکه ای از مدیران و کارشناسان منابع انسانی کشور است.

گروه صنعتی ماموت با تکیه بر فرهنگ سازمانی شایسته محور و نگرشی راهبردی به مدیریت سرمایه انسانی، توانست در میان بیش از ۱۷۰ شرکت و سازمان شرکت کننده، عنوان سازمان برتر کشور در حوزه مدیریت استعداد را از آن خود کند. این دستاورد، نشانه ای از تعهد عمیق این مجموعه به ارتقای سرمایه انسانی، تقویت زیرساخت های منابع انسانی و تحقق چشم انداز آینده ای پایدار است.



«در دومین همایش ملی مدیریت استعداد که به میزبانی سازمان مدیریت صنعتی کشور برگزار شد، گروه توسعه مدیریت ویانا از گروه ماموت موفق به دریافت «تندیس طلایی ملی مدیریت استعداد» شد. این رویداد با حضور جمعی از مدیران ارشد بخش خصوصی و دولتی، اساتید برجسته دانشگاهی و فعالان حوزه منابع انسانی کشور برگزار شد و به بررسی نقش راهبردی سرمایه انسانی در توسعه پایدار سازمان ها اختصاص داده شد. در این مراسم که با حضور چهره های همچون دکتر علی اقامحمدی (عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام) و دکتر وهب متقی نیا (مدیر عامل بانک کشاورزی) برگزار شد، از برترین سازمان های کشور در حوزه مدیریت استعداد تقدیر به عمل آمد.

سخنرانان بخش اصلی همایش با اشاره به شرایط فعلی کشور به عنوان فرصتی استثنایی برای بازنگری در سیاست های مدیریت منابع انسانی، آن را از مونی سر نوشت ساز برای آینده نیروی کار در کشور قلمداد کرده و تاکید کردند توسعه سرمایه انسانی، از ارکان اصلی رشد اقتصادی، نوآوری و تاب آوری ملی به شمار می رود.

همایش ملی مدیریت استعداد با هدف ترویج گفت وگو میان سرمایه سالاری، به اشتراک گذاری تجربه های موفق در حوزه سرمایه انسانی و معرفی الگوهای برتر مدیریت استعداد برگزار شد. این رویداد، بستری برای

هستند که امکان مناسب سازی برای آن ها وجود ندارد.» وی ادامه داد: «هدف گذاری ما این بوده که ۳۵ درصد از این ۵ هزار کیلومتر را طی چهار سال مناسب سازی کنیم که شامل یک میلیون و ۵۸۵ هزار و ۷۶۷ متر طول می شود و طی چهار سال گذشته، توانستیم یک میلیون و ۲۵ هزار و ۱۶۱ متر طول از معابر را مناسب سازی کنیم که این رقم نشان دهنده تحقق حدود ۷۰ درصدی هدف تعیین شده است و پیش بینی می شود تا پایان سال، ۱۰۰ درصد هدف گذاری انجام شده محقق شود.»

«معاون شهر سازی و معماری شهرداری تهران گفت: «حدود ۷۰ درصد معابر قابل دسترس در تهران مناسب سازی شده است و تا پایان سال هدف گذاری تعیین شده ۱۰۰ درصدی محقق خواهد شد.» حمیدرضا صارمی درباره اقدامات صورت گرفته برای مناسب سازی در تهران اظهار داشت: «مجموع کل معابر سطح شهر تهران ۲۲ هزار کیلومتر است که ۵ هزار کیلومتر از آن قابل مناسب سازی است؛ زیرا بسیاری از این معابر شامل اتوبان ها هستند که نیاز به مناسب سازی ندارند یا معابر کوچکی



مناسب سازی ۷۰ درصدی معابر قابل دسترس در تهران



مشکلات رفت و آمد معلولان در گذرگاه های شهری؛

راه هایی که هموار نمی شوند!

نهاد های متولی معلولان در ایران برای رفع این موانع قابل توجه است؛ اما هنوز کافی نبوده و نتوانسته اند نیاز های حداقلی شهری برای این قشر از جامعه را که نیاز به حمایت بیشتر دارند، فراهم کنند.



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«متأسفانه در بسیاری از شهر های شلوغ و پر جمعیت کشور معلولین غیر از تحمل رنج معلولیت، برای تردد در سطح شهر نیز با مشکلاتی مواجه هستند که ناشی از نامناسب بودن و ناتراز بودن معابر شهری و عدم تجهیز خیابان ها و کوچه ها به وسایل و امکاناتی است که تردد را برای این قشر از جامعه راحت و آسان می کند. بر این اساس تردد و رفت و آمد شهروندان معلول و کم توان با ویلچر، واکر، عصای مخصوص و... در محیط های شهری که عملاً برای این دسته از افراد به هیچ عنوان مناسب نیست، تا حد زیادی مشکل ساز است. بنابراین مناسب سازی معابر و فضاهای عمومی شهری برای تردد معلولان ضرورتی است که باید هر چه بیشتر به آن توجه شود.

متأسفانه معلولان ساکن کلان شهر های کشور برای تردد روزانه با موانع متعدد و در دسر ساز زیادی مواجه هستند که هر یک از آن ها می تواند تأثیرات منفی متعددی بر زندگی آنان داشته باشد. این موانع ممکن است باعث محدودیت در تردد و مشارکت معلولان در فعالیت های جمعی و به تبع آن سر خوردگی و افسردگی این قشر از جامعه شود. در عین حال تلاش های

مشکلات معلولان برای جابه جایی در سطح شهر معلولان حق برخورداری از زندگی مستقل و فرصت های برابر را دارند؛ اما موانع متعددی همچون عدم مناسب سازی فضاهای شهری مانع حضور آن ها در جامعه می شود. در ایران، اگر چه قوانین متعددی برای بهسازی این فضاها وجود دارد، اما مناسب سازی به صورت پراکنده و بدون برنامه ریزی منسجم اجرا می شود. مشکلاتی نظیر نبود پله های برقی، تابلوهای راهنما و مسیر های مناسب و همچنین عدم دسترسی به حمل و نقل مناسب، تأثیر منفی بر کیفیت زندگی معلولان دارد. نارضایتی از کارآمدی نهادهای مسئول مانند شهرداری و عدم توجه به استانداردهای مناسب سازی، موجب کاهش اعتماد اجتماعی و مشارکت معلولان در فعالیت های اجتماعی می شود. این وضعیت می تواند به انزوای احساس بی قدرتی و افزایش استرس و نگرانی در افراد دارای معلولیت منجر شود که بر سلامت روان و رفاه اجتماعی آن ها تأثیر می گذارد. الهام ابراهیمی، کارشناس خدمات شهری در این باره می گوید: «عدم مشارکت معلولان در تصمیم گیری های شهری از موانع مهم بر سر راه آن ها برای فعالیت های جمعی است. بر این اساس معلولان به دلیل ناتوانی جسمی از فرصت های مشارکت در تصمیم گیری ها



هستند و تبدیل به چالشی بزرگ برای آن ها شده است؛ موضوعی که کمتر به آن پرداخته می شود. بسیاری از ایستگاه های مترو و اتوبوس، امکانات لازم برای تردد راحت افراد دارای معلولیت های حرکتی ندارند. نبود رمپ مناسب، آسانسور های خراب یا نبود علائم راهنما برای افراد کم بینا از جمله این مشکلات است. همچنین کمبود اتوبوس ها و تاکسی های مناسب یکی دیگر از مشکلات است که انگار قرار نیست برطرف شود. تعداد اتوبوس ها و تاکسی های مجهز به امکانات ویژه برای معلولان خیلی کم است و این موجب می شود در استفاده از حمل و نقل عمومی با محدودیت زیادی مواجه باشند. عدم دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی مناسب، افزایش هزینه های زندگی معلولان برای جابه جایی را در پی خواهد داشت؛ چرا که مجبور می شوند از وسایل نقلیه شخصی یا تاکسی های ویژه استفاده کنند که این موضوع باعث افزایش هزینه های زندگی شان خواهد شد. خواسته جامعه معلولان کاملاً منطقی است؛ آن ها می خواهند مانند سایرین رفت و آمدهای روزانه داشته باشند و کارهای خودشان را انجام دهند و این امر نیازمند نگاه جامع به این مقوله اجتماعی است. تمام ایستگاه های مترو و اتوبوس و وسایل نقلیه عمومی باید به امکانات لازم برای تردد راحت معلولان مجهز شوند و باید تعداد اتوبوس ها و تاکسی های مجهز به امکانات ویژه برای معلولان افزایش یابد. علاوه بر این باید به همه افراد جامعه آموزش داده شود که چگونه با افراد دارای معلولیت برخورد کنند و در مواقع نیاز به یاری آن ها بشتابند. رفع مشکلات حمل و نقل عمومی برای معلولان نیازمند همکاری همه دستگاه های مسئول و همچنین مشارکت مردم است. هر کدام از افراد این جامعه می توانند با رعایت حقوق معلولان و کمک به آن ها، به ایجاد شهری که زندگی در آن برای همه اقشار جامعه راحت و مطلوب باشد، کمک کنند. قوانین و مقررات حمایتی نیز باید تصویب شود تا برای خدمات رسانی به این گروه، خلأ قانونی وجود نداشته باشد.

مضاعف رویه رو می کند. «فعالان حوزه توانبخشی معلولان می گویند: «بارها مکاتبات مختلفی از سوی انجمن های حمایت از معلولان با شهرداری تهران و سازمان بهزیستی انجام شده و در این راستا کمپین های مختلفی هم شکل گرفته و نمایندگان این افراد در قالب بیانیه ها و اعلام مواضع صریح، نسبت به مناسب نبودن فضای پایتخت برای جامعه معلولان و همچنین در مورد مشکلات آن ها در شهر تهران اعتراض کرده اند؛ اما گویا به خواسته های آن ها توجه چندانی نشده است.»

بهینه سازی حمل و نقل عمومی را می توان یکی از جدی ترین حوزه هایی دانست که این گروه با آن درگیر

محروم هستند و این موضوع نیاز ها و خواسته های آنان را نادیده می گیرد. نبود فرهنگ مشارکت در تصمیم گیری ها و وجود موانع فیزیکی، اجتماعی و فرهنگی از جمله دلایل عدم مشارکت آنان در تصمیم گیری های شهری است. «ابراهیمی درباره استفاده معلولان و افراد کم توان از امکانات حمل و نقلی می افزاید: «نبود یک سیستم یکپارچه و هماهنگ برای حمل و نقل معلولان، باعث می شود آن ها برای جابه جایی بین مناطق مختلف شهر با مشکل مواجه باشند. علاوه بر این نبود اطلاعات کافی و دقیق در مورد مسیر ها، زمان بندی ها و امکانات موجود برای معلولان در سیستم حمل و نقل عمومی آن ها را با مشکلات



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

یکشنبه ۴ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۲۴

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

بیل‌بورد
BillboardThe Kia EV6 GT
World Performance Car

کیا EV6؛ خودرو با عملکرد بالای جهان

«کمپانی کیا مارس سال ۲۰۲۱ میلادی بود که محصول اسپرت تمام‌برقی خود با نام EV6 را معرفی کرد. این خودرو در نسخه GT در سال ۲۰۲۳ میلادی برنده «جایزه جهانی خودرو با عملکرد بالای برقی جهان» شد. کیا EV6 GT دارای دو موتور برقی پرتوان است که دارای ظرفیت باتری ۷۷.۴ کیلووات-ساعتی لیتیوم-کبالت-منگنز-اکسید است که توانی برابر با ۵۷۷ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۷۴۰ نیوتون‌متر را فراهم می‌آورد.

ظرفیت بالای
خودروسازی در هند

روزنامه نگار

«اخیرا مجله حمل‌ونقل ایالات‌متحده گزارشی را منتشر کرده که در آن به نقش تاثیرگذار کشورهای هند در صنعت خودرو اشاره شده است که به باور این مجله خبری، درحال حاضر به توان و ظرفیت آن‌ها در سطح جهان توجه چندانی نمی‌شود. به‌گزارش این مجله، هند از جمله کشورهایی است که با توجه به فعالیت چشمگیر آن در صنعت خودرو، می‌تواند در آینده نزدیک در تغییرات این صنعت در سطح جهان، سهم قابل توجهی داشته باشد. در این گزارش به حجم چشمگیر صادرات خودرو از هند به‌سراسر جهان اشاره شده است که بر این اساس درصد قابل توجهی از درآمد شرکت‌های خودروسازی را به‌خود اختصاص می‌دهد. درعین حال از رعایت هنجارهای آزادسازی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، پویایی بازار رقابتی و مداخلات مثبت سیاسی به‌عنوان دلایل این رشد یاد شده است. بر اساس این گزارش، هند توانسته در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی حدود ۲۸ میلیون دستگاه خودرو مونتاژ و روانه بازارهای جهانی کند. همین‌طور مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، خودروسازی هند ۲۴۰ میلیارد دلار ارزش دارد که حدود ۷ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را به‌خود اختصاص می‌دهد. علاوه بر این، حدود ۴ میلیون نفر به‌صورت مستقیم و ۲۶ میلیون نفر به‌صورت غیرمستقیم در این صنعت مشغول به کار هستند. مضاف بر این موارد، مجله حمل‌ونقل ایالات‌متحده پیش‌بینی کرده که تا سال ۲۰۳۰ میلادی صادرات قطعات خودرو از هند به‌بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار خواهد رسید. درنهایت این مجله به‌صراحت اعلام کرده که به‌لطف استراتژی کاملاً منعطف و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، هند به‌زودی بزرگ‌ترین بازیگر صنعت خودروسازی جهان خواهد شد؛ زیرا در این کشور شرکت‌های استارت‌آپی بسیاری در زمینه الکترونیک خودرو فعالیت دارند که با توجه به توان و ظرفیت بالای آن‌ها، پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک بخش اعظم قطعات الکترونیکی زنجیره تامین خودرو را در سطح جهان فراهم کنند.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



رسپکت با ۲ میلیون تومان
افزایش قیمت در بازار
یک‌میلیارد و ۸۱۶ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک با
۵ میلیون تومان افزایش قیمت
در بازار یک‌میلیارد و ۵۲۳
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کوییک S با ۱۴ میلیون تومان
افزایش قیمت در بازار ۶۵۹
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس بورسی با
۳ میلیون تومان افزایش
قیمت در بازار یک‌میلیارد و ۹۳
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن
LUCANO

کسب رتبه اول فروش ماه گذشته
نماینده‌ی لوکانو 740 اتو خسروانی



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان‌های شهری و چه در جاده‌های پرپیچ‌وخم، این سدان خانگی با طراحی به‌روز، کیفیت بی‌نقص و ویژگی‌های قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می‌بخشد. طراحی به‌روز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

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.