



مدیرعامل شرکت سهامی
نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران:
«سایپا» نماد پویایی
تولید داخلی است



آینده حمل‌ونقل شهری اروپا
در دستان چین است

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قرار دادهای ثابت و قیمت‌های متغیر نفس صنعت قطعه‌را بریده‌است

قطعه‌ساز باید با هزینه‌های صعودی مواد اولیه، انرژی، بهره بانکی و غیره کار کند، در حالی که نه پرداخت‌های خودروسازان به موقع است و نه تعدیل قیمت‌ها واقعی است. همچنین...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

زنگ خطر برای بزرگ‌ترین برند بیمه کشور

گزارش آماری تازه‌ای از وضعیت بیمه بدنه خودرو منتشر شده مبنی بر این که روند افزایش شکایات مردمی...

صفحه ۲

یک فعال و کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو

با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کمبود ارز و سیاست‌های ناپایدار؛ چرایی کاهش تولید خودرو

صفحه ۳

کیا اسپورتیج در بازار آزاد ۲۰۰ میلیون تومان
ارزان شد:

بازار داغ خرید و فروش حواله خودرو

بازار فروش حواله خودرو این روزها بار دیگر داغ شده است. کافی است سری به سکویهای خرید و فروش کالا و...

صفحه ۷

با عرضه از سوی «ماموت خودرو» صورت گرفت:

فروش ۳۰ دستگاه فولکس‌واگن «ID-UNYX» در بورس کالا

صفحه ۵



MAMMUT

KHOORO ماموت خودرو

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



ماکان در جولای ۲۰۲۴ به دلیل عدم انطباق با قوانین جدید امنیت سایبری در اروپا متوقف شد و تولید آن برای سایر بازارهای جهانی نیز در تابستان آینده به پایان خواهد رسید. M1 روی پلتفرم مشترک PPC گروه فولکس واگن و در کنار نسل سوم آنودی Q5 ساخته خواهد شد. بر خلاف نسل اول ماکان که پورشه برای آن سیستم چهار چرخ محرک آنودی را مهندسی مجدد کرد تا ماهیتی دیفرانسیل عقب داشته باشد، M1 به دلایل اقتصادی، تقریباً بدون تغییر از سامانه چهار چرخ محرک آنودی Q5 استفاده خواهد کرد. این یعنی در M1، قدرت موتور در حالت عادی به چرخ های جلو ارسال می شود و تنها زمانی که سنسورها احتمال هرز گردی را تشخیص دهند، چرخ های عقب نیز درگیر می شوند.

پورشه در یک چرخش استراتژیک تاریخی و برای کاهش هزینه ها، جانشین ماکان بنزینی را روی پلتفرم دیفرانسیل جلو آنودی تولید خواهد کرد. پورشه در آستانه یک سنت شکنی تاریخی قرار دارد. این شرکت قصد دارد در سال ۲۰۲۸ جانشین مدل بنزینی ماکان را معرفی کند؛ شاسی بلندی که برای نخستین بار در تاریخ ۹۴ ساله پورشه، نیروی پیشرو آن به چرخ های جلو منتقل می شود. این تصمیم، یک چرخش رادیکال از فلسفه مهندسی پورشه محسوب می شود که همواره بر خودروهای دیفرانسیل عقب یا سیستم های چهار چرخ محرک با محوریت عقب استوار بوده است. این شاسی بلند جدید با کد داخلی M1 شناخته می شود و جایگزین ماکان بنزینی خواهد شد. فروش نسل فعلی



توسعه «ماکان» بنزینی به کمک «آنودی»

استاندارد یورو ۶ با باک یورو ۱۴!

اعلام اجرای استاندارد آلایندگی «یورو ۶» برای تمام خودروهای داخلی از سال ۱۴۰۶، در نگاه نخست اقدامی مترقی و قابل تقدیر به نظر می رسد. جامعهای که هوای پاک و سلامت شهروندان را در اولویت قرار می دهد، ناگزیر باید مسیر خود را با معیارهای جهانی هماهنگ کند. اما پرسش اصلی اینجاست که آیا زیرساخت های این هدف، واقعا فراهم شده است؟

در حال حاضر، طبق گزارش های منتشره، بخش قابل توجهی از بنزین و گازوئیل کشور هنوز در سطح «یورو ۴» تولید و توزیع می شود و تنها در برخی کلان شهرها سوخت یورو ۵ در دسترس است. به بیان دیگر، کشور هنوز به صورت کامل از مرحله یورو ۴ عبور نکرده، اما در سطح سیاست گذاری، گام بعدی یعنی یورو ۶ اعلام شده است. این همان شکاف کلاسیکی است که در برخی از تصمیم های صنعتی کشور مشاهده می شود: سرعت قانون گذاری از سرعت واقعیت های اجرایی بیشتر است.

استاندارد آلایندگی یورو ۶ صرفاً به معنای نصب فیلترهای بیشتر یا استفاده از کاتالیست های پیشرفته تر نیست؛ بلکه وابستگی مستقیم به کیفیت سوخت دارد. خودرویی که با سوخت غیر استاندارد کار کند، نه تنها آلایندگی کمتری نخواهد داشت، بلکه ممکن است آسیب بیشتری به موتور و سامانه احتراق وارد شود. به عبارت روشن تر، اگر بنزین و گازوئیل در سطح یورو ۶ نباشند، خودروی یورو ۶ عملیاتی معنا خواهد بود صنعت خودرو کشور طی سال های اخیر، با فشارهای متعددی از جمله کاهش تولید، نوسان قیمت مواد اولیه و چالش های فناوری روبه رو بوده است.

حال در چنین شرایطی، اجرای استاندارد سختگیرانه تری بدون اصلاح موازی در بخش سوخت، تنها به افزایش هزینه تولید، قیمت تمام شده و حتی توقف برخی خطوط منجر می شود. در نهایت هم مصرف کننده است که بهای این عدم هماهنگی را با پرداخت هزینه بیشتر و بهره مندی کمتر از کیفیت واقعی می پردازد. کشورهایی که موفق به اجرای استانداردهای یورو ۶ شده اند، ابتدا مسیر ارتقای پالایشگاه ها و کیفیت سوخت را پیموده اند و سپس الزام خودروسازان را اجرا کرده اند. در واقع، استاندارد آلایندگی در این کشورها نه از مسیر دستور، بلکه از مسیر آمادگی فنی و اقتصادی عبور کرده است.

راه حل روشن است: به جای آن که خودروسازان به تنهایی هدف قرار گیرند، باید میان وزارت نفت، سازمان محیط زیست و وزارت صمت یک نقشه راه مشترک و واقعی تدوین شود. این نقشه باید هم زمان بر سه محور تمرکز کند: بهبود کیفیت سوخت، ارتقای فناوری موتور و نظارت واقعی بر مصرف کنندگان بزرگ سوخت مانند ناوگان حمل و نقل عمومی و خودروهای فرسوده، یورو ۶ تنها یک عدد نیست؛ نمادی از بلوغ صنعتی و زیست محیطی است.



استارت

Start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

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

زنگ خطر برای بزرگترین برند بیمه کشور



مهري درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

گزارش آماری تازه ای از وضعیت بیمه بدنه خودرو منتشر شده مبنی بر این که روند افزایش شکایات مردمی نسبت به عملکرد شرکت بیمه ایران به یکی از مهم ترین دغدغه های بیمه گذاران تبدیل شده است. به گفته کارشناسان، بخش عمده ای از این نارضایتی ها مربوط به تاخیر در پرداخت خسارت، ارزیابی های غیرواقعی و بوروکراسی پیچیده در رسیدگی به پرونده هاست؛ مسائلی که می تواند اعتبار قدیمی ترین برند بیمه کشور را تحت تاثیر قرار دهد. محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «افزایش شکایات از بیمه ایران در رشته بیمه بدنه صرفاً ناشی از گستردگی فعالیت این شرکت نیست.» وی تصریح کرد: «درواقع ضعف در هماهنگی بین واحدهای خسارت، نبود استاندارد واحد برای ارزیابی و کندی در پاسخگویی موجب شده است بیمه گذاران احساس بی اعتمادی کنند.»

او افزود: «در شرایط اقتصادی فعلی که قیمت خودرو و قطعات به صورت مستمر افزایش می یابد، بیمه گذاران انتظار دارند فرآیند رسیدگی به خسارت ها دقیق تر و سریع تر شود.» وی گفت: «اما متأسفانه در بسیاری از موارد، نرخ های



کارشناسی با هزینه واقعی تعمیر فاصله زیادی دارد و این موضوع، منبع اصلی نارضایتی است.» این کارشناس بیمه در ادامه تأکید کرد: «بیمه بدنه برخلاف بیمه شخص ثالث، اختیاری است و به همین دلیل، کیفیت خدمات نقش مستقیمی در تصمیم مشتری برای تمدید یا تغییر شرکت بیمه دارد.» وی گفت: «وقتی بیمه گذار احساس کند روند دریافت خسارت طولانی یا قابل قبول نیست، در تمديد بیمه نامه تردید خواهد داشت. این مساله می تواند در بلندمدت به کاهش سهم بازار بیمه ایران منجر شود.» او با اشاره به تجربه سایر شرکت ها افزود: «برخی بیمه ها با استفاده از فناوری های جدید، سامانه های الکترونیکی و

ارزیابی آنلاین خسارت، زمان پرداخت را به کمتر از سه روز رسانده اند. بیمه ایران نیز با منابع انسانی و زیرساخت موجود می تواند پیشگام چنین تحولی در کشور باشد؛ به شرط آن که ساختار اداری خود را بازنگری کند.»

وی گفت: «مشکل دیگر، کمبود شفافیت در اطلاع رسانی به بیمه گذاران است. بسیاری از مشتریان نمی دانند پرونده خسارت آن ها در چه مرحله ای قرار دارد یا چرا مبلغ پرداختی با برآورد خودشان متفاوت است. ایجاد سامانه شفاف پیگیری و اطلاع رسانی مستمر به بیمه گذار می تواند بخش بزرگی از نارضایتی ها را برطرف کند.» حجازی در ادامه افزود: «در بیمه ایران، به نظر می رسد تمرکز اصلی همچنان بر افزایش فروش بیمه نامه هاست، نه بر کیفیت خدمات پس از صدور. در حالی که در بازار امروز، فروش تنها آغاز رابطه با مشتری است؛ آن چه اعتماد را می سازد، نحوه رفتار شرکت در زمان پرداخت خسارت است.»

وی با تأکید بر ضرورت بازنگری در آموزش کارشناسان ارزیابی خسارت گفت: «نحوه برخورد و تصمیم کارشناسان در شعب نقش تعیین کننده ای در شکل گیری ذهنیت بیمه گذار دارد. اگر مشتری احساس کند نگاه کارشناس به مساله واقع گرایانه نیست، حتی پرداخت خسارت هم برایش رضایت بخش نخواهد بود.»

او خاطرنشان کرد: «بیمه ایران با سابقه ای بیش از نیم قرن، میراثی گران قدر در صنعت بیمه کشور دارد. اما تداوم شکایات و ضعف در رسیدگی به پرونده ها می تواند این سرمایه اجتماعی را تضعیف کند. اگر این شرکت بخواهد جایگاه تاریخی خود را حفظ کند، باید رویکردش را از ساختارهای سنتی به فرآیندهای دیجیتال و مشتری محور تغییر دهد.» وی در پایان گفت: «در نهایت، آن چه در بازار بیمه باقی می ماند، نه شعار اعتماد، بلکه تجربه واقعی بیمه گذار است. زمانی که بیمه شده بداند در لحظه خسارت، شرکت کنار اوست، دیگر نیازی به تبلیغ نخواهد بود؛ اعتماد، خود سخن خواهد گفت.»

33CROSS

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

رونمایی از شاسی بلند برقی «ایپک»



گروه فولکس واگن (مشترک با فولکس واگن ID پولو) ساخته شده، با طول تنها ۴.۱ متر، کوچک ترین خودرو برقی در سبد محصولات این شرکت چکی خواهد بود. با این حال، این ابعاد جمع و جور مانع از کاربردی بودن آن نشده و این خودرو فضایی برای پنج سرنشین و یک صندوق بار سخاوتمندانه به حجم ۴۷۵ لیتر ارائه می دهد. اپیک نخستین محصول اشکودا است که زبان طراحی جدید این شرکت موسوم به مدرن سالیدر را به طور کامل به نمایش می گذارد. چهره جلو خودرو با یک پنل بسته، چراغ های بار یک T شکل LED و خطوط بدنه جعبه ای و قدرتمند، هویتی مدرن و متمایز به آن بخشیده است.

اشکودا با رونمایی از شاسی بلند برقی اپیک، وعده قیمتی هم رده با خودروهای بنزینی و برد ۴۲۵ کیلومتری را برای اواسط سال ۲۰۲۶ داده است. اشکودا از برگ برنده خود در بازار خودروهای برقی رونمایی کرد. شاسی بلند کوچک و جذابی به نام اپیک که قرار است با قیمتی انقلابی، معادلات را به نفع خریداران تغییر دهد. این خودرو برقی که در قالب یک طرح نزدیک به تولید نهایی به نمایش در آمده، با قیمت پایه حدود ۲۵ هزار و ۲۳۰ یورو، بر دی معادل ۴۲۵ کیلومتر و طراحی کاربردی، چالشی جدی برای رقبای خود و حتی خودروهای بنزینی خواهد بود. اشکودا اپیک که بر پایه پلت فرم MEB Entry

یک فعال و کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

کمبود ارز و سیاست های ناپایدار؛ چرایی کاهش تولید خودرو



در معرض ناپایداری قرار گرفته اند.

آن کمبود منابع ارزی است. تاخیر در تامین ارز موجب شده بسیاری از قطعات وارداتی به موقع در دسترس نباشند و خطوط تولید خودروسازان با وقفه مواجه شوند. هم زمان، افزایش هزینه مواد اولیه داخلی و نوسانات نرخ ارز نیمایی، برنامهریزی تولید را مختل کرده و قیمت تمام شده خودرو به شدت افزایش یافته است. علاوه بر آن، فشار ناشی از نوسانات نرخ ارز نیمایی و تغییرات پی در پی سیاست های اقتصادی باعث شده پیش بینی روند تولید تقریباً غیر ممکن شود. در نتیجه، افت تولید نه یک مشکل مقطعی بلکه نتیجه یک بحران ساختاری است که صنعت خودرو با آن مواجه شده است.

کمبود ارز چه تاثیری بر روند تامین قطعات و همکاری با زنجیره تامین گذاشته و این بحران چگونه به بخش قطعه سازی سرایت کرده است؟

بحران ارزی به سرعت به زنجیره تامین سرایت کرده است. قطعه سازان وابسته به واردات مواد اولیه و تجهیزات با مشکلات نقدینگی و ثبت سفارش روبه رو شده اند، ظرفیت تولید کاهش یافته و برخی واحدها حتی به توقف موقت فعالیت ناچار شده اند. این فشارها باعث شده مطالبات معوق از خودروسازان افزایش یافته و بسیاری از تولید کنندگان داخلی با کاهش تیراژ مواجه شوند. توانایی واکنش زنجیره تامین به شرایط بازار به شدت کاهش یافته و خطوط تولید

آیا سیاست های اخیر بانک مرکزی در تخصیص ارز با محدودیت های واردات مواد اولیه توانسته اند به ثبات صنعت کمک کنند یا بیشتر به بی نظمی در خطوط تولید انجامیده اند؟

سیاست های اخیر بیشتر به بی نظمی انجامیده اند. فرآیندهای اداری پیچیده و تغییرات پی در پی دستورالعمل ها موجب شده تولید کنندگان نتوانند برنامهریزی مشخصی داشته باشند و پایداری تولید به شدت تحت تاثیر قرار گیرد. این سیاست ها بیشتر جنبه کنترل مقطعی دارند و حمایتی ساختاری از صنعت خودرو

ارائه نکرده اند. بدون اصلاح سیاست ها و بازگرداندن ثبات به بازار ارز و تامین مواد اولیه، مشکل افت تولید همچنان ادامه خواهد داشت.

در شرایط فعلی، خودروسازان برای حفظ تیراژ تولید چه راهکارهایی در پیش گرفته اند و آیا این اقدامات می تواند در نیمه دوم سال ادامه پیدا کند؟

خودروسازان از روش های موقتی مانند استفاده از قطعات جایگزین داخلی، تولید خودروهای ناقص و پیش فروش محدود استفاده کرده اند. با این حال، بدون ثبات ارزی و تامین پایدار مواد اولیه، ادامه این اقدامات در نیمه دوم سال دشوار خواهد بود و ریسک توقف خطوط تولید همچنان بالا است.

با توجه به رکود بازار داخلی، کاهش قدرت خرید و محدودیت عرضه، آینده کوتاه مدت بازار خودرو را چگونه ارزیابی می کنید؟

بازار خودرو در رکود عمیق قرار دارد. کاهش قدرت خرید، محدودیت عرضه و سیاست های قیمت گذاری دستوری موجب شده تقاضای واقعی کاهش یابد و حتی کاهش عرضه نتواند محرک قیمتی محسوب شود. خریداران منتظر افت احتمالی نرخ ارز یا اصلاح سیاست های وارداتی هستند، بنابراین رکود همراه با نوسان قیمت ادامه خواهد داشت.

آیا آزادسازی محدود واردات می تواند به تعادل بازار و کاهش فشار بر تولید داخل کمک کند یا بیشتر جنبه نمایشی دارد؟

در عمل، آزادسازی محدود واردات تاثیر قابل توجهی بر تعادل بازار نداشته است. حجم محدود و قیمت بالای خودروهای وارداتی، این خودروها را برای بخش کوچکی از بازار قابل دسترس کرده است. تنها اصلاح سیاست های وارداتی و افزایش حجم و ثبات واردات می تواند اثر ملموس بر عرضه و قیمت خودرو ایجاد کند.

زنجیره تامین قطعه سازان تا چه اندازه از سیاست های ناپایدار ارزی و مالی آسیب دیده و برای جلوگیری از توقف تولید چه اقداماتی باید از سوی دولت انجام شود؟

قطعه سازان بیش از سایر بخش ها از نوسانات ارزی و مالی آسیب دیده اند. تاخیر در پرداخت مطالبات، افزایش نرخ بهره و مشکلات تامین مواد اولیه توان تولیدی آن ها را کاهش داده است. برای جلوگیری از توقف تولید، دولت باید تخصیص ارز قطعه سازان را در اولویت قرار دهد و مسیر واردات مواد اولیه را تسهیل کند.

در نهایت، اگر بخواهیم راهی عملی برای بازگشت تعادل به تولید و بازار خودرو ترسیم کنیم، مهم ترین اولویت سیاست گزاران از دید شما چیست؟

بازگشت ثبات به صنعت خودرو نیازمند پیش بینی پذیری اقتصادی و اصلاح سیاست گذاری است. تامین پایدار ارز، بازگرداندن اعتماد به زنجیره تامین و اصلاح سازوکار قیمت گذاری مهم ترین اولویت ها هستند. اصلاح ساختار مالی خودروسازان و تقویت رقابت پذیری از طریق کاهش مداخله مستقیم دولت، مسیر صنعت را از بحران به سمت پایداری هدایت خواهد کرد.



نهاد علی بیکزاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

نیمه نخست سال جاری، صنعت خودرو با کاهش قابل توجه تولید مواجه شد؛ وضعیتی که کارشناسان آن را نتیجه مستقیم کمبود منابع ارزی، بی ثباتی سیاست های مالی و فشار مضاعف بر زنجیره قطعه سازی می دانند. افت تولید نه تنها توان تولید کنندگان را کاهش داده، بلکه در زنجیره تامین قطعات اختلال ایجاد کرده و به طور کلی تولید کنندگان را با چالش های بسیاری مواجه کرده است. موسی ترابی، فعال و کارشناس حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این بحران اقتصادی در حالی رخ داده که بازار خودرو در رکود به سر می برد و قدرت خرید مصرف کنندگان کاهش یافته است. نوسانات نرخ ارز و سیاست های قیمت گذاری دستوری باعث شده برنامهریزی تولید خودروسازان و قطعه سازان با چالش جدی مواجه شود و تامین مواد اولیه و قطعات با تاخیر انجام شود.» وی در ادامه افزود: «با وجود آزادسازی محدود واردات خودرو، این اقدام تاکنون نتوانسته اثر قابل توجهی بر تعادل بازار و کاهش فشار بر تولید داخلی ایجاد کند.» ترابی معتقد است: «بدون اصلاح سیاست های ارزی و مالی و بازگرداندن ثبات به زنجیره تامین، چشم انداز بازار خودرو در نیمه دوم سال همچنان تیره خواهد بود.»

در نیمه نخست سال جاری شاهد کاهش محسوس تولید خودروهای سواری بوده ایم. از نگاه شما مهم ترین دلایل این افت چیست و نقش کمبود منابع ارزی در این وضعیت تا چه حد پررنگ است؟

کاهش تیراژ نتیجه چند عامل هم زمان است که مهم ترین



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



بامو برای نخستین بار سدان برقی جدید i3 را به نمایش در آورده و خبر از عرضه این سری ۳ الکتریکی در سال ۲۰۲۶ داده است. بامو سرانجام به یکی از بزرگترین گمانه‌زنی‌های سال‌های اخیر پایان داد و با نمایش نسل جدید سدان الکتریکی خود، تأیید کرد که سری ۳ تمام‌الکتریکی با نام i3 در سال ۲۰۲۶ به بازار خواهد آمد. این خودرو که بر پایه کانسپت ویزن نئو کلاس توسعه یافته، دومین عضو از خانواده انقلابی خودروهای برقی جدید بامو خواهد بود. این رونمایی که در حاشیه معرفی شاسی‌بلند جدید i3 انجام شد، برای نخستین بار چهره نسخه تولیدی



برنامه‌های باواریا برای سدان‌های برقی

پیگیری يك موضوع



محسن معماریان کارشناس بازار سرمایه

ریسک‌های سیستماتیک اثرگذار روی گروه خودرویی در بورس

«در حالی که بازار سهام در ماه‌های اخیر نوسانات محسوس‌تری را تجربه کرده و سرمایه‌گذاران در فضای انتظار و ابهام به‌سر می‌برند، تحلیل‌ها نشان می‌دهد ریسک‌های سیاسی و بین‌المللی همچنان عامل تعیین‌کننده‌ای در جهت‌گیری کلی بورس محسوب می‌شوند. تغییرات محیط ژئوپلیتیکی، نوسانات ارزی و تحولات مربوط به سیاست خارجی، بیش از هر زمان دیگری در تصمیم‌گیری فعالان بازار اثرگذار شده و روند معاملات را با احتیاط همراه کرده است. در این میان، گروه خودرو و به‌عنوان یکی از صنایع پیشرو و تأثیرپذیر از شرایط اقتصادی و سیاسی، در کانون توجه تحلیلگران قرار دارد. حال در این باره محسن معماریان، کارشناس بازار سرمایه به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

وضعیت این روزهای بازار سهام را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگرچه بورس همچنان یکی از جذاب‌ترین بازارها برای سرمایه‌گذاری است، اما باید پذیرفت ریسک‌های سیاسی و بین‌المللی یکی از موثرترین مولفه‌ها بر بازار سرمایه است و در حال حاضر بازار نگران این ریسک‌هاست و در صورت افزایش ریسک‌ها بازار سرمایه و به تبع آن سهام گروه خودرو روند نزولی پیدا کرده و بازار شرایط نامطلوبی پیدا می‌کند و چنانچه این چنین نشود، شاهد اتفاقات مثبتی در بازار بورس خواهیم بود.

بنابراین در حال حاضر وجود این ریسک‌ها مانع از رشد بورس هستند؟

بله؛ در حال حاضر کلیت بازار سرمایه و به تبع آن نماد گروه خودرو تحت‌تأثیر ریسک‌های سیستماتیک قرار دارد و تا زمانی که ریسک‌های اقتصادی و مالی روی بورس تأثیرگذار باشد، بیشتر نمادهای بورسی با وجود قیمت‌های حداقلی با کاهش تقاضا مواجه خواهند بود.

آیا بازگشت تحریم‌ها روی بورس تأثیر گذاشته است؟

اثرات فعال‌سازی مکانیسم ماشه بر اقتصاد از قبل دیده شده و به‌همین دلیل بازگشت این تحریم‌ها نسبت به تحریم‌های آمریکا اثر جدی بر بازار بورس گذاشته است. همچنین از آن‌جا که سایر بازارها مانند بازار طلا و ارز رشد خوبی را تجربه کردند و به قیمت‌های حداکثری نزدیک شدند، بورس در صورت کاهش ریسک‌های سیستماتیک ظرفیت رشد خواهد داشت

مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران:

«سایا» نماد پویایی تولید داخلی است

نمایشگاه صنعت، پلتفرمی برای سیاست‌گذاری و انتقال دانش است



دارد. رشد این صنعت به‌طور طبیعی موجب رونق صنعت قطعه‌سازی نیز می‌شود.

بیک‌زاده ادامه داد: «بر اساس مطالعات جهانی در حوزه بازرگانی، هرگاه قطعه‌سازان مورد حمایت قرار گیرند، می‌توانند به موتور محرک صنعت خودرو تبدیل شوند و به رشد پایدار این بخش کمک کنند.»

وی با قadrانی از عملکرد شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو (از گروه سایپا و برگزارکننده نمایشگاه صنعت) گفت: «برگزاری این نمایشگاه‌ها دیگر صرفاً به عرضه و تبادل کالا محدود نیست؛ بلکه به پلتفرمی برای سیاست‌گذاری، تبادل دانش و تعامل میان قانون‌گذاران، تولیدکنندگان و سایر ذینفعان تبدیل شده است.»

گروه سایپا از ارکان مهم صنعت خودرو است مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه‌های کشور در ادامه با اشاره به تنوع محصول در گروه سایپا خاطر نشان کرد: «در حال حاضر دو خودرو ساز بزرگ کشور بیشترین سهم تولید خودرو را برعهده دارند و گروه سایپا یکی از ارکان مهم این صنعت است. برای تأمین نیاز داخلی باید از چند خودرو ساز بزرگ حمایت هدفمند صورت گیرد تا بتوانند در مقیاس بالا تولید کرده و علاوه بر پاسخ‌گویی به تقاضای داخلی، در عرصه صادرات نیز فعال باشند.»

وی افزود: «دولت همواره حمایت‌های اقتصادی و فنی از خودروسازان را در دستور کار دارد و در صورت اصلاح نظام قیمت‌گذاری دستوری، تولیدکنندگان قادر خواهند بود نیاز بازار را تأمین و مسیر صادرات را هموار کنند تا مصرف‌کنندگان نیز از منافع واقعی این صنعت بهره‌مند شوند.»

گفتنی است وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز روز گذشته با حضور در بیست‌وپنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت، از غرفه‌های مختلف از جمله سالن گروه خودروسازی سایپا بازدید کرد.



به گزارش «سایپانیز»، صدیف بیک‌زاده در جریان بازدید از سالن گروه سایپا در بیست‌وپنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت گفت: «حضور شرکت‌ها در این دوره از نمایشگاه نسبت به سال گذشته ۱۱ درصد رشد داشته و صنایع مختلف کشور، جدیدترین دستاوردهای خود را عرضه کرده‌اند.»

خودروسازان ایرانی قادر هستند محصولات خود را در مقیاس بین‌المللی تولید کنند وی با اشاره به حضور گسترده گروه خودروسازی سایپا در نمایشگاه اظهار کرد: «سایپا با تکیه بر شرکت‌های

نگاه View



هاشم اورعی

استاد دانشگاه صنعتی شریف

اصلاح قیمت سوخت بدون برنامه به نقطه اول بازمی‌گردد

«در شرایطی که مصرف روزانه بنزین در کشور رو به افزایش است و دولت ناچار به واردات سوخت شده، انفعال در حوزه اصلاح قیمت بنزین، ساده‌ترین اما بدترین تصمیم ممکن است. وقتی با تورم ۴۰ تا ۵۰ درصدی روبه‌رو هستیم و قیمت بنزین را ثابت نگه می‌داریم، عملاً هر سال قیمت واقعی آن را نصف می‌کنیم. امروز بنزین در ایران تقریباً مجانی است و این وضعیت منجر به قاچاق روزانه ۲۰ تا ۳۰ میلیون لیتر سوخت شده است.

امسال باید حدود ۸ میلیارد دلار برای واردات بنزین و گازوئیل هزینه کنیم؛ پولی که در واقع در اختیار کشور نیست. از سوی دیگر، بخشی از این واردات از روسیه انجام می‌شود؛ اما این کشور نیز با کمبود سوخت روبه‌رو است و اگر فشارهای خارجی افزایش یابد، احتمال توقف صادرات به ایران وجود دارد. بنابراین، ادامه وضعیت موجود، از منظر اقتصادی و سیاسی، بسیار خطرناک است.

قیمت بنزین باید حساب‌شده و در قالب برنامه‌های بلندمدت اصلاح شود. اگر فقط قیمت را بالا ببریم، بدون آن که حمل‌ونقل عمومی، صنعت خودرو و نظارت بر قاچاق را اصلاح کنیم، با نتیجه‌ای جز تورم بیشتر مواجه نخواهیم شد. تجربه نشان داده است افزایش مقطعی قیمت‌ها، در فضای تورمی، اثر خود را به سرعت از دست می‌دهد. راه‌حل پایدار در تدوین یک برنامه پنج‌ساله جامع است؛ برنامه‌ای که افزایش تدریجی قیمت سوخت را در کنار اصلاح ساختارهای مرتبط دنبال کند. بهتر است از امسال به بعد، هر سال قیمت بنزین بین پنج تا ۱۰ درصد بالاتر از نرخ تورم افزایش یابد؛ اما هم‌زمان توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، کاهش مصرف خودروها و مقابله با قاچاق سوخت نیز در دستور کار باشد. نمی‌توان از مردم خواست از خودرو شخصی استفاده نکنند؛ در حالی که سیستم حمل‌ونقل عمومی ناکارآمد است. اصلاحات اقتصادی بدون همراهی مردم و بدون شفاف‌سازی، محکوم به شکست است. باید با صراحت و صداقت به مردم گفت که این تصمیم‌ها بدون درد نیست؛ اما ضروری است. اگر اصلاح قیمت‌ها را نیمه‌کاره رها کنیم، هر چند هم درست شروع کرده باشیم، دوباره به نقطه اول بازمی‌گردیم. شجاعت در تصمیم‌گیری و تداوم اجرای برنامه، کلید عبور از بحران بنزین است.

زاپاس

Spare Tire

کرمان موتور طرح فروش اقساطی سه محصول خود را اعلام کرد



خودرو کی‌ام‌سی X5 در طرح جاری با قیمت ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به‌فروش می‌رسد. خودرو کی‌ام‌سی ایگل با مبلغ یک میلیارد و ۲۹۵ میلیون تومان در شرایط فروش کرمان موتور عرضه می‌شود.

در صورت تأخیر در زمان تحویل، شرکت موظف است ۱.۵ درصد جریمه ماهانه به‌خیردار پرداخت کند. این طرح فاقد سود مشارکت و سود انصراف است و تا زمان تسویه کامل، سند خودرو در رهن کرمان موتور باقی خواهد ماند.

رسمی شرکت به نشانی customer.kermanmotor.ir اجرا می‌شود، خودروها با قیمت قطعی و شرایط اقساطی ۱۲ و ۲۴ ماهه عرضه می‌شوند. تمام خودروها با تحویل ۹۰ روز کاری به‌فروش می‌رسند و

شرکت کرمان موتور شرایط فروش کی‌ام‌سی X5، کی‌ام‌سی SR3 و کی‌ام‌سی ایگل را به‌صورت اقساطی ویژه آبان‌ماه ۱۴۰۴ اعلام کرد. در این طرح که ویژه فروش اینترنتی از طریق سامانه

است. این برند که از سال ۲۰۲۲ وارد بازار چین شده، تا امروز موفق به تحویل بیش از ۱۴۰ هزار و ۷۸۷ دستگاه خودرو در بازار داخلی شده و قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۰، سید محصولات خود را با عرضه ۱۷ مدل جدید به‌طور چشمگیری گسترش دهد. ویژن اکسپکتر با عنوان نقشه راهی برای این محصولات آینده عمل خواهد کرد. ویژن اکسپکتر از زبان طراحی جدیدی به‌نام «نیروی انرژی» (The Energy Force) پیروی می‌کند که ویژگی بارز آن، بدنه‌ای یکپارچه و تمیز، گلگیرهای عضلانی و سقفی تمام‌شیشه‌ای است. در نمای جلو، چراغ‌های دو قسمتی که امضای طراحی آواتار محسوب می‌شوند، در کنار یک ورودی هوای بزرگ خودنمایی می‌کنند.

آواتار، برند لوکس چانگان و CATL با رونمایی از کانسبت غول‌پیکر ویژن اکسپکتر ادر مونیخ، نگاهی جسورانه به آینده خودروهای برقی خود انداخته است. آواتار، برند پیشرفته چینی که با همکاری چانگان و غول باتری‌سازی CATL شکل گرفته، در نمایشگاه خودرو مونیخ - IAA Mobil ۲۰۲۵ity از جدیدترین دستاوردهای خود پرده برداشت. این خودرو که آواتار ویژن اکسپکتر (Avatr Vision Xpectra) نام دارد، یک سدان لوکس و غول‌پیکر با طول خیره‌کننده ۵.۸ متر است که چشم‌انداز این شرکت برای محصولات آینده‌اش را به‌نمایش می‌گذارد. این رونمایی که در تاریخ ۱۸ شهریور ۱۴۰۴ (۸ سپتامبر ۲۰۲۵) انجام شد، نشان‌دهنده جاه‌طلبی‌های بزرگ آواتار

«آواتار» آینده برقی‌های چینی را ترسیم کرد



ویژه‌ها

وزیر صمت: روش‌های جدید و نوین تامین مالی برای تولیدکنندگان فراهم است



وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به‌فعالیت کمیته تامین مالی با همکاری وزارت اقتصاد گفت: «روش‌های جدید و نوین تامین مالی برای تولیدکنندگان ایجاد شده است.» سید محمد اتابک در خصوص تامین رفع نیازهای تولیدکنندگان در حوزه مواد اولیه اظهار داشت: «بحث تامین مالی را برای تولیدکننده‌ها پیگیری می‌کنیم و در کمیته تامین مالی با همکاری وزارت اقتصاد از بانک‌مرکزی کمک گرفتاریم.»

دیگه چه خبر؟

دستورالعمل‌های محاسبه شاخص‌های کیفی خودرو به‌روزرسانی می‌شود



براساس آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودرو، در این آیین‌نامه کارگروهی تشکیل می‌شود. در یک ماده این آیین‌نامه تدوین و به‌روزرسانی سیاست‌های مورد نظر برای ارتقای کیفیت شبکه ارزش صنعت خودرو، تهیه و به‌روزرسانی دستورالعمل‌های محاسبه شاخص‌های کیفی و امتیاز رقابتی کیفی خودرو، تعیین اهداف سالانه کیفی مورد نظر برای خودروسازان و پایش و ارزیابی شاخص‌های کیفی و امتیاز رقابتی کیفی هر یک از خودروها و خودروسازان به‌عنوان وظایف این کارگروه دیده شده است.

با عرضه از سوی «ماموت خودرو» صورت گرفت؛

فروش ۳۰ دستگاه فولکس واگن «ID-UNYX» در بورس کالا



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«فصل عرضه خودروهای وارداتی با هدف گسترش شفافیت در فرایند خرید و فروش خودرو، روز گذشته «سه‌شنبه ۱۳ آبان» شکست. بر این اساس، دیروز تالار خودرو بورس کالای ایران شاهد معامله ۳۰ دستگاه خودرو فولکس واگن ID-UNYX محصول شرکت ماموت خودرو بود. این خودروها که از جدیدترین مدل‌های برقی عرضه‌شده در بازار ایران محسوب می‌شوند، با استقبال خریداران مواجه شدند و تمام ۳۰ دستگاه عرضه‌شده در رقابت خرید به‌فروش رسید. قیمت نهایی هر دستگاه در پایان معاملات، ۴ میلیارد و ۵۱۷ میلیون تومان تعیین شد و طبق اطلاعیه رسمی، تحویل این خودروها برای تاریخ ۱۳ دی ۱۴۰۴ برنامه‌ریزی شده است. بر اساس جزئیات اعلام‌شده، قیمت نهایی شامل ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده بر مبنای نرخ کشف‌شده در فرایند رقابت و همچنین هزینه‌های جانبی به‌مبلغ ۲۶۵ میلیون و ۲۷۲ هزار تومان است. این هزینه‌ها شامل بیمه شخص ثالث، هزینه‌های کار دس و شماره گذاری و نیز عوارض شهرداری می‌شود. با توجه به‌ماهیت برقی بودن این خودرو و سطح فناوری آن، فروش کامل تمامی ۳۰ دستگاه در نخستین مرحله عرضه،

نشانه‌ای از استقبال مصرف‌کنندگان از خودروهای نوین و تمایل بازار به استفاده از روش‌های شفاف و قانونی برای خرید خودرو است. عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند به‌یکی از ابزارهای موثر برای تنظیم بازار و کنترل نوسانات قیمتی تبدیل شود. این سازوکار با حذف واسطه‌ها، ایجاد رقابت سالم میان خریداران و فروشندگان و کشف قیمت بر مبنای عرضه و تقاضای واقعی، مانع از شکل‌گیری رانت و اختلاف شدید میان قیمت بازار آزاد و نرخ کارخانه می‌شود. در این بستر، تمامی معاملات تحت‌نظارت مستقیم سازمان بورس و با شفافیت کامل انجام می‌شود؛ به‌گونه‌ای که هر مرحله از ثبت سفارش تا تسویه نهایی قابل ردیابی و کنترل است. از منظر خودروسازان و واردکنندگان، حضور در بورس کالا علاوه بر شفاف‌سازی فرایند فروش، مزایای اقتصادی قابل توجهی نیز به‌همراه دارد. این شرکت‌ها می‌توانند منابع حاصل از فروش خودرو را مستقیماً در یافت کرده و برای توسعه خطوط تولید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های جدید و بازپرداخت بدهی‌های مالی از آن استفاده کنند. عرضه از طریق بورس کالا، ساختار فروش را از مسیرهای غیررسمی و غیرقابل نظارت جدا می‌کند و به شرکت‌ها



کمک می‌کند سیاست‌گذاری خود را براساس تقاضای واقعی بازار تنظیم کنند. برای مصرف‌کنندگان نیز خرید خودرو از بورس کالا به‌معنای پایان دلالتی، حذف هزینه‌های واسطه‌گری و اطمینان از قیمت‌گذاری عادلانه است. خریدار می‌تواند از طریق سامانه رسمی بورس کالا، با شفافیت کامل در فرایند رقابت شرکت کرده و بدون واسطه خودرو را مستقیماً عرضه‌کننده خریداری کند. این روند علاوه بر کاهش تنش قیمتی در بازار، به تثبیت اعتماد عمومی نسبت به روش‌های رسمی خرید خودرو منجر شده است. در مجموع، عرضه خودروهای برقی فولکس واگن ID-UNYX در بورس کالا را می‌توان نشانه‌ای از بلوغ تدریجی نظام توزیع و فروش خودرو در کشور دانست. با گسترش این سازوکار، بازار از فضای غیرشفاف و دلال‌محور به سمت رقابت واقعی حرکت می‌کند و زمینه برای عرضه پایدار خودروهای داخلی و وارداتی فراهم می‌شود. در آینده، توسعه این روند می‌تواند با اتصال به ابزارهای مالی بازار سرمایه مانند اوراق سلف و صندوق‌های کالایی، مسیر سازهای برای تامین مالی صنعت خودرو و گسترش دسترسی مصرف‌کنندگان به خودروهای نوین و کم‌مصرف ایجاد کند

اینفوگرافیک

Infophography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی زر»

میزان درآمد
مهر ماه159
میلیارد تومانمیزان رشد درآمد
۷ ماهه6
%میزان درآمد
۷ ماهه982
میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی زر» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۹۸۲ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

لزوم نظارت بیشتر وزارت صمت روی عملکرد خودروسازان

بیات به‌تاخیر خودروسازان در تحویل خودرو به‌مشتریان اشاره کرد و گفت: «یکی از مشکلات جدی مشتریان بازار خودرو عدم تحویل به‌موقع خودرو از شرکت‌های خودروسازی است که در این بخش نیز لازم است وزارت صمت نظارت بیشتری بر عملکرد شرکت‌های خودروسازی داشته باشد؛ هر چند که تلاش‌هایی شده اما کافی نیست.»

چرا؟

باید روی تقویت تولیدات داخل تمرکز کرد

وی ضمن تاکید بر ضرورت حمایت از صنعت خودرو تصریح کرد: «البته در شرایطی که ظرفیت و نیروی کافی برای تولید داخل در اختیار داریم بهتر است به‌جای واردات خودرو بر تقویت تولیدات داخل تمرکز کنیم. اما باید به این نکته اشاره کرد، انتظار می‌رود در نیمه دوم سال تخصیص ارز به واردات خودرو شرایط بهتری پیدا کند.»

چه نلند؟

ایجاد تعادل در قیمت خودروهای داخلی شدنی است

یک نماینده مجلس گفت: «ارتقای کیفیت و ایجاد تعادل در قیمت خودروهای داخلی شدنی است، مشروط بر این که دولت اراده جدی و نظارت کافی بر روند تولیدات داخل داشته باشد.» محمد بیات عنوان کرد: «واردات خودرو به کشور باید به نحوی باشد که ضمن عدم آسیب به تولیدات داخل در کنار خودروهای داخلی به رقابت‌پذیری واقعی در بازار خودرو کمک کند.»

زنده يك

First gear



علی زرناندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

استاندارد آلایندگی موتورسیکلت سختگیرانه نشده است

«حاضر جواب: البته که نشده! چون اگر سختگیرانه می‌شد، نصف خیابان‌ها در سکوتی مرموز فرو می‌رفتند و تعمیرگاه‌ها ورشکست می‌شدند. تصور کنید صبحی را که موتورسیکلتی از کنار گوش‌تان نگذرد؛ اقتصاد مملکت با این حجم سکوت چه کند؟ تازه، دود هم بخشی از هویت شهری ماست. اگر دود نباشد، از کجا بفهمیم صبح شده یا هنوز در خواب صنعتی به سر می‌بریم؟»

رانندگان اسنپ چه مشکلاتی دارند؟

«حاضر جواب: مشکل اول: مسافرهایی که آدرس «اون کوچه بعد اون نونوایی معروف» را می‌فرستند. مشکل دوم: مسافرهایی که وسط مسیر می‌گویند «ببخشید مقصد عوض شد، فقط به سر بانک». مشکل سوم: مسافرهایی که می‌پرسند «برادر، چرا این‌قدر گرونه؟» در حالی که همین دیروز با همان مبلغ فقط به ساندویچ سساده خریده‌اند! رانندگان اسنپ دیگر حافظ صبور زمانه‌اند؛ فقط هنوز نمی‌دانند چرا برای هر ترافیک هم باید شعر انگیزشی بخوانند.

معضلات تاکسی‌های بر خط

«حاضر جواب: تاکسی‌های برخط یعنی تاکسی‌هایی که فقط در اینترنت درست کار می‌کنند. روی نقشه سریع و دقیق‌اند، ولی در واقعیت همیشه «دقیقه‌ای دیگر می‌رسد!» راننده در پنج دقیقه اول «یک دقیقه تا مقصد» است و بعد ناگهان در کپکشان راه شیری گم می‌شود. مسافر هم فکر می‌کند شاید او واقعا در «برخط» دیگری‌ست؛ مثلاً در خط موازی با زندگی واقعی ما.

لیگ داخلی یک خودروساز چینی در ایران

«حاضر جواب: لیگ؟ بله! چون این روزها هر خودروساز چینی در ایران احساس می‌کند باید با خودش رقابت کند. مثلاً مدل X با مدل Y پلاس بازی دارد و در نیمه دوم، مدل X پیرو وارد زمین می‌شود. داور هم نمایندگی رسمی است که همیشه سوت می‌زند و می‌گوید: «فقط قسط اول را بده، ماشین مال خودت!» در نهایت هم تماشاگران (یعنی مشتری‌ها) در سکوت می‌پرسند: «این همون مدلی نیست که پارسال تازه معرفی شده بود؟» بله، همان است، فقط چراغش مه‌آلودتر شده.

مدل‌های هیبریدی ایرانی نیازمند مشوق‌های واقعی

«حاضر جواب: بله، فعلاً تنها مشوق واقعی مدل‌های هیبریدی این است که «کمتر سر پمپ بنزین می‌روی». البته اگر پیدا شوند! چون هنوز بیشترشان در مرحله «طرح روی کاغذ» هستند. بعضی‌ها هم با برق شهری شارژ می‌شوند که خودش داستانی است؛ برق می‌رود، خودرو می‌ماند با وجدان سبز. پیشنهاد می‌شود تا اطلاع ثانوی، هیبرید ایرانی با شارژر دلگرمی کار کند.

ریزش قیمت خودروهای داخلی و وارداتی در بازار آزاد ادامه‌دار است؟

«حاضر جواب: ریزش؟ فقط در خبرها! در واقعیت، قیمت‌ها فقط «کمی سر می‌خورند» و بعد دوباره با گاز دستی بالامی‌روند. بازار خودرو مثل آسانسوری است که فقط دکمه بالا دارد و برای پایین آمدن باید برق کل ساختمان قطع شود. حتی اگر قیمت‌ها بریزد، فروشنده می‌گوید «این قیمت‌ها صوریه، هنوز ابلاغ نشده!» در نتیجه، تنها چیزی که واقعا ریزش می‌کند، امید خریداران است.



درست زیر بال عقب قرار داده است. علاوه بر این، سوپر کار لکسوس یک نسخه تویوتا هم خواهد داشت که هر دو بر پایه پلتفرم و قوای محرکه مشترکی ساخته می شوند که از خودرو مسابقه‌ای GT3 آینده تویوتا گرفته می شود. اگر شایعات درباره لکسوس LFR درست باشد و با پیشران ۷8 تونین توربو عرضه شود، تویوتا ممکن است بخواهد برتری سوپر اسپرت های آمریکایی را به چالش بکشد و مستقیماً با فورد موستانگ GTD و شاید هم با شورولت کوروت C8 ZR1 رقابت کند. هدف اصلی لکسوس اما فورد خواهد بود؛ چه از نظر قیمت و چه از نظر توانایی های پیست؛ چراکه موستانگ GTD هم نسخه ای خیابانی از خودرو مسابقه ای GT3 فورد است.

لکسوس در هفته اتومبیل مونتری ۲۰۲۵ موردی استثنایی را به نمایش گذاشت و از یک سوپر اسپرت جدید رونمایی کرد. این نمونه مفهومی که لکسوس اسپرت کانسپت نامیده شده، یک پروتوتایپ برای پیش نمایشی است که با فرمی پهن و کم ارتفاع، چشم اندازی از نسل بعدی سوپر کار ژاپنی ها را نشان می دهد. هر چند لکسوس در مورد پیشران، نام و ویژگی های این خودرو سکوت کرده اما همه می دانیم که این کانسپت پیش نمایش مدل LFR است که بارها در حال آزمایش در دنیای واقعی دیده شده است. از دور شاید این مدل شبیه یک خودرو الکتریکی به نظر برسد؛ اما این طور نیست. LFR سوپر اسپرتی با پیشران بنزینی است و لکسوس آگزو دوتایی را روی در صندوق عقب،



رقابت «لکسوس» در دنیای سوپر اسپرت های مدرن

«سوبارو» به یاد پیروزی های مسابقات رالی اش افتاد



سوبارو در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۵، دو کانسپت قدرتمند و چشمگیر را با نشان STI معرفی کرده است. قوای حرکتی این دو خودرو که در یکی کاملاً برقی و در دیگری به صورت بنزین سوز است، استراتژی دوگانه این شرکت در محصولات آینده را به نمایش می گذارد، بدین معنا که سوبارو با پذیرش ورود به عصر خودروهای برقی، همچنان به اصول پرسرصدای قبلی نیز وفادار خواهد بود. اول به سراغ کانسپت پرفورمنس ای- (Performance-E) برویم، یک هاجک بزرگ که بیشتر به استیشن واگن شباهت دارد و بنابر اعلام سوبارو، پرچمدار نسل جدید این شرکت خواهد بود. حرف B در نام این خودرو به کلمه باتری و هویت برقی آن، اشاره دارد. برخی معتقدند که این کانسپت می تواند نمایش اولیه از جانشین برقی مدل لهورگ باشد. طراحی بدنه با خطوط مستقیم، فرم تیز گوشه چراغ های جلو و عقب، ابعاد بزرگ ورودی های هوا و مجموعه قطعات آیرودینامیک، چهره ای تهاجمی و آینده نگرانه را به نمایش می گذارد. شیب سقف در بخش انتهایی به باله عقب با فرم معروف به دم اردکی ختم می شود، در حالی که پوشش آیرودینامیک و طلایی رنگ داخل رینگ ها، رنگ کلاسیک خودروهای رالی سوبارو را به یاد می آورد.

سوبارو در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۵، دو کانسپت قدرتمند و چشمگیر را با نشان STI معرفی کرده است. قوای حرکتی این دو خودرو که در یکی کاملاً برقی و در دیگری به صورت بنزین سوز است، استراتژی دوگانه این شرکت در محصولات آینده را به نمایش می گذارد، بدین معنا که سوبارو با پذیرش ورود به عصر خودروهای برقی، همچنان به اصول پرسرصدای قبلی نیز وفادار خواهد بود. اول به سراغ کانسپت پرفورمنس ای- (Performance-E) برویم، یک هاجک بزرگ که بیشتر به استیشن واگن شباهت دارد و بنابر اعلام سوبارو، پرچمدار نسل جدید این شرکت خواهد بود. حرف B در نام این

مسیر مزدا برای تولید «۲» مشخص شد



مزدا در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۳ هم کانسپت دیگری به نام ویژن ایکس- کامپکت را معرفی کرد، که از نظر تناسبات طراحی به مزدا ۲ شباهت دارد. مزدا ویژن ایکس- کامپکت قرار نیست یک خودرو خشن باشد چراکه با چهره ای دوست داشتنی، مزدا MX-30 را به یاد می آورد. ابعاد بدنه مزدا ویژن ایکس- کامپکت در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۳،۸۲۵، ۱،۷۹۵، ۱،۴۷ و ۲،۵۱۵ متر اعلام شده، بنابراین طول بدنه تقریباً ۲۵۵ میلی متر از مزدا ۲ کوتاه تر است. در فضای داخلی ویژن ایکس- کامپکت با فرمان سه پره و D-شکل با تعدادی دکمه روی آن و یک نمایشگر کوچک در

پشت فرمان، مواجه هستیم. در کابین این خودرو از نمایشگر لمسی بزرگ خبری نیست، اما راننده می تواند تلفن هوشمند را در فضای پیش بینی شده، قرار دهد. بنابر اعلام سازنده، این خودرو با هدف تعمیق رابطه بین خودرو و انسان طراحی شده و به «هوش مصنوعی همدل» و «مدل حسی بدن انسان مزدا» مجهز شده است. سامانه هوشمند ویژن ایکس- کامپکت نه تنها می تواند به احساس راننده واکنش نشان دهد، بلکه قادر است آهنگ مورد علاقه او یا مسیری جالب را پیشنهاد کند و همچنین او را از وجود خودرویی در نقطه کور، آگاه کند.

چیپست های «نکسپریا»؛ زنجیر پای صنعت خودرو!

اقتصاد تراشه محور، خودروسازان را به چالش کشید



برقی های جدید «هوندا» آماده ورود به بازار

احتمالاً به یاد دارید که در نمایشگاه CES ژانویه ۲۰۲۵، دو کانسپت با اسامی Saloon 0 و SUV توسط هوندا معرفی شد. این دو مدل به عنوان اعضای زیرو سریز (Series 0) به معنای «سری صفر» معرفی شدند، که به نقطه صفر یا شروع اشاره دارد. اکنون هوندا با استفاده از فرصت برگزاری نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۵، نمونه اولیه از شاسی بلند نسبتاً کوچک ۵0 یا «صفر آلفا» را رونمایی کرده است. هوندا صفر آلفا از سال ۲۰۲۷ در هند تولید خواهد شد. این کشور به همراه ژاپن به عنوان بازار هدف اصلی صفر آلفا شناخته می شود، اما هوندا برنامه ای برای عرضه آن در آمریکای شمالی ندارد. این خودرو نخستین محصول برقی هوندا در هند



خواهد بود. نمایندگان هوندا در بازار خودروهای برقی آمریکا، براساس دو کانسپت نمایشگاه CES شکل می گیرند. این دو خودرو که در تاسیسات هوندا در اوهایو تولید خواهند شد، در سال ۲۰۲۶ و با فاصله شش ماهه وارد بازار خواهند شد. هوندا برنامه ساخت شاسی بلند برقی با سه ردیف صندلی را نیز کنسل کرده است. تولید خودروهای برقی هوندا در تاسیسات اونتاریو کانادا نیز از سال ۲۰۲۸ آغاز خواهد شد.

نخستین محصول برقی هوندا یعنی پرولوگ براساس پلتفرم متعلق به جنرال موتورز شکل گرفت، اما سری صفر براساس ساختار کاملاً جدیدی طراحی شده اند، که امکان طراحی خودرو با مرکز ثقل پایین تر، ارتفاع کمتر، بیرون زدگی کوتاه از دو طرف بدنه و فضای بزرگ کابین را فراهم می کنند. به لطف ورق فولادی نازک و اکسل های جمع و جور، فضای کافی برای مجموعه باتری وجود دارد به نحوی که برد حرکتی خودروهای این پلتفرم به راحتی از ۴۸۰ کیلومتر فراتر برود. در این میان باید به نمایشگرهای جادو به عقب بدنه اشاره کرد که در بخش جلو، چراغ ها و نشان تورانی را در خود جای داده است. در نمای عقب نیز یک چراغ U-شکل، نقش چراغ های اصلی و راهنما را ایفا می کند.

شده است. مدیریت چینی اعلام کرده هیچ تصمیمی از دولت هلند بدون تایید دفتر مرکزی چینی اجرایی نخواهد شد. این زنجیره وابستگی متقابل را نشان می دهد و توقف در چین کل تولید را فلج کرده است. نکسپریا با پراکندگی جغرافیایی ریسک را کاهش می داد؛ اما بحران ژئوپلیتیک آن را بی اثر کرد. مراکز آسیایی در این رابطه نقش کلیدی دارند و مدیریت دوگانه به تقابل تبدیل شده است. بحران نکسپریا جنگی بر سر کنترل مغز خودروهای آینده است. آمریکا زنجیره تراشه را از چین جدا می کند؛ اما پکن با فرمان صادراتی گلوگاه جهانی را در مشت خود دارد. اروپا نخستین قربانی این نبرد ژئوپلیتیک است و قلب خودروسازی آن بدون تراشه های نکسپریا از تپش می افتد. جداسازی زنجیره، هدف بلندمدت غرب است؛ اما هزینه های کوتاه مدت سنگین است. چین با تحریم نکسپریا قدرت خود را اثبات کرد و اروپا باید اتحاد داخلی ایجاد کند. خودروسازی اروپایی نماد قدرت اقتصادی است؛ اما وابستگی به خارج آن را آسیب پذیر کرده است. بحران نکسپریا می تواند به سرمایه گذاری در تولید داخلی منجر شود. جنگ تراشه ها دامه دارد و کنترل تراشه ها برابر با کنترل آینده فناوری است. حل بحران در این بخش نیز نیازمند دیپلماسی و نوآوری است.

سهم نکسپریا از اقتصاد صنعت خودرو و نکسپریا سالانه بیش از ۱۰۰ میلیارد قطعه نیمه هادی تولید می کند و با سهم ۹.۷ درصدی از بازار جهانی، در تولید دیودها و سامانه های حفاظت ESD رتبه اول جهان را دارد. این شرکت در MOSFET های قدرت خودرو و تراشه های لاجیک خودرویی دومین بازیگر بزرگ جهان است و بیش از ۶۰ درصد فروش آن به صنعت خودرو اختصاص دارد. نکسپریا بستون فقرات نیمه هادی های خودرویی اروپاست و قطعات پایه ای آن حیاتی و بدون جایگزین فوری هستند. رتبه جهانی نکسپریا اهمیت استراتژیک آن را نشان می دهد و صنعت خودرو وابستگی عمیقی به آن دارد. این شرکت هلندی-چینی با تولید انبوه بازار را تسخیر کرده بود؛ اما بحران مالکیت، آینده آن را مبهم کرده است. نکسپریا نوآور در فناوری های حفاظتی است و از دست دادن آن نوآوری اروپا را عقب می اندازد. دفتر مرکزی نکسپریا در نیمه خن هلند است؛ اما زنجیره تولید آن جهانی است: دو کارخانه ویسفر در هامبورگ آلمان و منچستر انگلستان، چهار مرکز مونتاژ در چین (دونگ گوان و وو کس)، مالزی (سرمبان) و فیلیپین (کابوئاو). بخش عمده تراشه ها در چین بسته بندی می شوند که اکنون با ممنوعیت صادرات پکن متوقف

داد و پاسخی قاطع به مداخله هلند بود. خودروسازان اروپایی در تنگنا هستند و قطع صادرات تراشه های نکسپریا می تواند بهر کود اقتصادی منجر شود. دولت های اروپایی در تلاش برای یافتن تامین کنندگان جایگزین هستند؛ اما این بحران ابعاد ژئوپلیتیک دارد و چین هنوز اهرم های قوی در دست دارد. مرسدس بنز، بامو و استلانتیس هشدار داده اند که اگر بحران نکسپریا ظرف چند هفته حل نشود، تولید متوقف خواهد شد. دولت آلمان این بحران را جدی توصیف کرده و با خودروسازان برای یافتن راه حل فوری مذاکره می کند. در کارخانه های مانند ولفسبورگ، خطوط تولید به دلیل کمبود تراشه تعطیل شده اند. زنجیره تولید در آستانه فروپاشی است و خودروسازان آلمانی بیشترین آسیب را می بینند. کمبود قطعات نکسپریا سیستم های ایمنی خودرو را مختل کرده و اگر تحریم ادامه یابد، میلیون ها فرصت شغلی در خطر خواهد بود. اروپا باید استراتژی جایگزین تدوین کند؛ زیرا وابستگی به نکسپریا بیش از حد بوده است. این وضعیت می تواند به کاهش تولید و افزایش قیمت ها منجر شود و مصرف کنندگان نهایی متاثر خواهند شد. بحران نکسپریا درس مهمی برای تنوع بخشی زنجیره تامین است.



بحران نکسپریا صنعت خودرو سازی اروپا را در آستانه توقف قرار داده است. چین صادرات تراشه های نکسپریا را از اول اکتبر ممنوع کرد؛ اقدامی که پایه های زنجیره تولید بنز، بامو و استلانتیس را به لرزه انداخت. دونالد ترامپ چند ماه پیش نکسپریا را به دلیل مالکیت چینی تهدید امنیتی برای جهان خواند و هشدار داد در صورت بی عملی اروپا، آمریکا تحریم های مستقیم اعمال خواهد کرد. دولت هلند با استناد به قانونی قدیمی مربوط به امنیت ملی، در پاییز ۲۰۲۵ کنترل شرکت نکسپریا را در دست گرفت و مدیر عامل چینی آن، ژانگ شوپوژنگ را برکنار کرد. این تصمیم نقطه آغاز بحران تازه ای در روابط چین و اروپا شد. در پی این اقدام زنجیره تولید خودرو سازی اروپا به شدت تحت تاثیر قرار گرفته و روابط دیپلماتیک میان چین و هلند تیره شده است. نکسپریا یکی از بزرگ ترین تولید کنندگان قطعات نیمه هادی جهان است و در مرکز جنگ فناوری و سیاست میان پکن و غرب قرار گرفته است. نکسپریا به عنوان شرکتی هلندی-چینی نماد تقابل شرق و غرب است و عمق نفوذ چین در زنجیره تامین جهانی را نشان می دهد. اروپا در موقعیتضعیفی قرار گرفته و نتیجه فشار ترامپ، کنترل دولتی بر نکسپریا بود که بحران را تشدید کرد.

واکنش جدی چین در پاسخ به هلند

چین از اول اکتبر صادرات تراشه ها و قطعات نکسپریا را ممنوع کرد و صنعت خودرو اروپا را در شوک فرو برد. نکسپریا تا ۴۰ درصد نیاز بازار جهانی به نیمه رساناهای پایه مانند دیودها و ترانزیستورها را تامین می کند که در سیستم های حیاتی خودرو مثل کیسه هوا، فرمان و ترمز استفاده می شوند. اکنون خطوط تولید اروپا در خطر توقف کامل قرار گرفته اند. پکن با این تحریم خشم خود را نشان داد و شرکت های اروپایی با کمبود شدید مواجه شدند. تحریم چین کل صنعت نیمه هادی اروپا را تحت تاثیر قرار

استقبال از پرچمدار آینده «لکسوس»

لکسوس روبه رو شویم. هواداران امیدوارند که در صورت وقوع این اتفاق، سدان LS نیز در این خانواده حضور داشته باشد. لکسوس از سال ۲۰۱۹ تاکنون یک مینی ون به نام LM را عرضه می کند، اما کانسپت LS با فرم زاویه دار بدنه، سقف وسیع و دو تکه شیشه ای و البته سه محور، خودرو کاملاً متفاوتی است. البته هنوز مشخص نیست که تمام این ویژگی ها در مدل نهایی هم موجود باشد، مخصوصاً محور سوم که در عین ایجاد فضای بزرگ برای کابین، ممکن است باعث افزایش سر و صدا هم بشود. از دیگر ویژگی های ظاهری این خودروی چهار نفره می توان به سقف کاملاً شیشه ای، تعداد نسبتاً زیادی از مسیرهای جریان هوا در نقاط مختلف بدنه، فرم زاویه دار چراغ ها و فرم عمودی چراغ ترمز، اشاره کرد.

از سال ۱۹۸۹ تاکنون، لکسوس LS به عنوان یک سدان لوکس به رقابت با بنز S کلاس و بامو سری ۷ مشغول بود. اما کانسپت جدید لکسوس LS در نمایشگاه حمل و نقل ژاپن ۲۰۲۵، نه یک سدان لوکس بلکه در فرم یک مینی ون شش چرخ، یک شاسی بلند کوپه و یک خودروی اسپرت عرضه شده است. ظاهراً دو حرف LS که تاکنون به عبارت Luxury Sedan یا «سدان لوکس» اشاره داشت، حالا به عبارت Luxury Space یا «فضای لوکس» اشاره دارد، به همین خاطر نسل آتی پرچمدار جدید لکسوس در فرم های مختلف عرضه خواهد شد. با توجه به معرفی این چهار کانسپت توسط لکسوس تحت نام LS، بعید نیست که اتفاق مشابهی سنچوری در مورد این نسل تکرار شود و در آینده با یک سری جدید از محصولات





فناوری اختصاصی شارژ در چانگان نوو «A06»



چانگان از سدان جدید نوو A06 با فناوری شارژ انتقالی 6C رونمایی کرد که می تواند با سرعت یک کیلومتر بر ثانیه باتری ها را شارژ کند. چانگان از جدیدترین سدان خود، با نام نوو A06 پرده برداری کرده است. خودرویی که با یک ویژگی منحصر به فرد یعنی فناوری باتری 6C با قابلیت شارژ یک کیلومتر در هر ثانیه معاملات بازار را به چالش می کشد. این سدان که در دو نسخه تمام برقی و هیبریدی بر دافزا عرضه می شود، قرار است تا پایان سال جاری میلادی وارد بازار شود و تجربه ای جدید از سرعت شارژ را برای رانندگان بهارمغان بیاورد. نوو ۰۶L بر اساس پلتفرم پیشرفته SDA چانگان ساخته شده و با ابعاد ۴،۸۸۵ میلی متر طول، ۱،۹۱۶ میلی متر عرض و ۱،۴۹۶ میلی متر ارتفاع، در

کلاس سدان های متوسط رو به بزرگ قرار می گیرد. این خودرو با طراحی آیرودینامیک خود به ضریب درگ فوق العاده ۰.۲۱۷ دست یافته است که نقشی کلیدی در بهینه سازی مصرف انرژی ایفا می کند. مدل قوی تر به یک موتور الکتریکی با توان ۲۸۲ اسب بخار مجهز شده و بر پایه معماری ۸۰۰ ولتی توسعه یافته است. شتاب صفر تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت این نسخه تنها ۶ ثانیه است. مدل پایه نیز از یک موتور ۱۶۱ اسب بخاری بهره می برد. برای این نسخه سه پکیج باتری لیتیمو آهن فسفات با ظرفیت های ۵۱.۴۸، ۴۲.۱۲ و ۶۳.۱۸ کیلووات-ساعت در نظر گرفته شده که به ترتیب شعاع حرکتی ۵۱۰، ۴۲۰ و ۶۳۰ کیلومتر (بر اساس استاندارد CLTC) را فراهم می کنند.

کیا اسپورتیج در بازار آزاد ۲۰۰ میلیون تومان ارزان شد؛ بازار داغ خرید و فروش حواله خودرو



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir

بازار فروش حواله خودرو این روزها بار دیگر داغ شده است. کافی است سری به سکوهای خرید و فروش کالا و خدمات و شبکه های اجتماعی بزنید تا با انبوهی از آگهی های فروش حواله خودرو مواجه شوید. در این بین میانگین قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی برای حواله خودرو، به دفعات بسیار در پلتفرم ها و سایت های آگهی دهنده به چشم می خورد. به نظر می رسد عرضه محدود خودرو در طرح های فروش خودرو سازان بزرگ کشور از جمله اختصاص تنها ۱۹ هزار و ۵۶۰ دستگاه در جدیدترین طرح فروش بزرگترین خودروساز که شانس برنده شدن هر متقاضی عادی را به حدود ۰.۴ درصد کاهش می دهد، در کنار مشکلات نقدینگی خریداران نهایی و انتظار برای اصلاح قیمت ها در آینده، موجب شکل گیری تقاضای مصنوعی در بازار و افزایش بهای حواله ها شده است. این شرایط عملاً به تشدید فعالیت های سوداگران و التهاب در بازار خرید و فروش حواله خودرو دامن زده است. برای آگاهی از چند و چون جزئیات آگهی های فروش، با یکی از فروشندگان فعال در شبکه های اجتماعی که اقدام به راه اندازی یک کانال تلگرامی با همین عنوان کرده، تماس گرفته شد. در این گفت و گوی تلفنی، فروشنده، قیمت حواله یک ماهه ایران خودرو را به طور میانگین ۷۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان با تحویل یک ماهه عنوان می کند.

فروشنده دیگری در یک وبسایت اینترنتی حواله خودرو پژو ۲۰۷ با تحویل یک ماهه را به مبلغ ۱۶۰ میلیون تومان در معرض نمایش گذاشته است. فروشنده دیگری نیز بهای حواله خودرو ری را، ۱۳۰ میلیون تومان با تحویل سه ماهه و قیمت حواله خودرو پژو ۲۰۷ با تحویل یک ماهه را به طور متغیر از ۷۰ تا ۹۰ میلیون تومان اعلام کرد. در عین حال، نگاهی به قیمت این دو خودرو در بازار آزاد نشان می دهد خودرو پژو ۲۰۷ هم اکنون بیش از یک میلیارد تومان و ری را یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت می شوند؛ بنابراین بسیاری از افرادی که از پس خرید خودروهای

میلیاردی بر نمی آیند، حواله خود را به بهای ارزان تری در معرض فروش می گذارند و در این میان خریداران سود خوبی از یک معامله غیر قانونی به جیب می زنند. در آشفته بازار سیاه حواله فروشی، در طول سالیان گذشته، همواره سرو کله کلاهبرداران نیز پیدا می شود؛ به گونه ای که برخی با وعده تهیه حواله خودروهای سواری مبالغ کلانی دریافت کرده و بعد از گذشت چند ماه از موعد تحویل حواله،

متواری و پاسخگوی تلفن خود نیستند که شاهد رواج این موضوع از ابتدای امسال نیز هستیم. البته در حالی شاهد بازار سیاه حواله هستیم که فروش حواله به صورت و کالنی کماکان ممنوع است. در این باره اگر نگاهی به ماده ۴ مصوبه ۷۷۸ شورای رقابت در تاریخ ۲۵ مردادماه ۱۴۰۴ ببندازیم، درمی یابیم که «انتقال امتیاز و حقوق ناشی از خرید خودرو به اشخاص ثالث (حتی به صورت و کالنی) و نیز فروش حواله

خودرو به صورت و کالنی ممنوع است.» با این حال به نظر می رسد این قانون برای کسانی که کیسه بزرگی برای کسب سود از خرید و فروش حواله دوخته اند، محلی از اعراب ندارد و نتوانسته التهاب این بازار را کاهش دهد. این در حالی است که کارشناسان معتقدند رکود فعلی بازار خودرو و به دلیل ابهام های سیاسی و اقتصادی، کاهش قدرت خرید مصرف کنندگان، بلا تکلیفی واردات خودرو و به ویژه خودروهای دست دوم و نوسان های ارزی ادامه دار است. در این شرایط، خریداران از ورود به بازار خودداری می کنند و فروشندگان منتظر تثبیت قیمت ها هستند؛ وضعیتی که رکود بازار خودرو را عمیق تر می کند. برخی فعالان بازار امیدوارند با سیاست گذاری مناسب دولت و ایجاد ثبات در متغیرهای کلان اقتصادی، رکود بازار خودرو شکسته شود و صنعت خودرو از وضعیت رکود توری خارج شود. در غیر این صورت، هر گونه شوک ارزی با تصمیم جدید سیاست گران می تواند اوضاع شکننده بازار را بیش از پیش متزلزل کند. از نگاه بسیاری از کارشناسان، در روزهای آینده تغییر چشمگیری در بازار خودرو رخ نخواهد داد. کاهش حباب قیمتی و عدم ورود سرمایه گذاران، رکود تورمی را پایدار می کند؛ یعنی قیمت ها پیوسته افزایش می یابد؛ اما قدرت خرید جامعه رو به کاهش است و تقاضای موثر همچنان محدود خواهد بود.

بازار پرنوسان خودروهای خارجی

روز گذشته خودروهای مونتاژی در بازار با رشد بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی مواجه شدند. جایی که هایما X7 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، لوکانو L7 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد تومان، جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان و فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

«دنیای خودرو» از بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنعت گزارش می دهد؛

«سایپا» در مسیر نسل تازه ای از خودروهای اقتصادی

بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنعت، امسال میزبان یکی از خودرو سازان بزرگ کشور یعنی گروه خودرو سازی سایپا بود؛ حضوری که بار دیگر نشان داد این مجموعه با سابقه، عزم خود را برای تحقق شعار «تولید ملی، خودروی ملی» جزم کرده است. غرفه سایپا در این نمایشگاه نه تنها از نظر طراحی و چیدمان، بلکه از منظر کیفیت محصولات، نوآوری فنی و استقبال گسترده بازدید کنندگان، یکی از شاخص ترین نقاط نمایشگاه به شمار می رفت. بازدید کنندگان در این سالن شاهد ترکیبی از خودروهای جدید، پیشرفته و فناوری های روز شرکت های زیر مجموعه سایپا بودند؛ ترکیبی که تصویری روشن از آینده این گروه خودرو سازی ارائه می داد.

صف آرای تاریخی پوشان با خودروهای جدید در نمایشگاه صنعت

در بیست و پنجمین نمایشگاه صنعت، سایپا با صف آرای چشمگیر محصولات خود شامل پارس نوا، سهپند اتوماتیک، شاهین پلاس و کراس اوور ۴۲۱ پی (چانگان CS35)، قدرت طراحی و توان فنی خود را به نمایش گذاشت. حضور شرکت های تابعه با آخرین دستاوردها مانند مگاموتور، سایپا شیشه، فنر سازی زر، مالمیل سایپا، ایندامین، قالب های بزرگ صنعتی سایپا، سایپا پرس، پلاسکو کار، تولید رینگ سایپا و رادياتور ایران نیز جلوه ای از هم افزایی صنعتی در این گروه را نشان می داد. در میان محصولات به نمایش در آمده، پارس نوا به عنوان جدیدترین خودروی ملی دولت چهاردهم، بیشترین توجه را به خود جلب کرد. این خودرو حاصل سال ها تحقیق، طراحی و بومی سازی بوده و می تواند نماد آغاز نسل تازه ای از خودروهای اقتصادی و ایمن در کشور باشد.

پارس نوا کیفیت، ایمنی و استانداردهای لازم را دارا است

صدیف بیک زاده، در جریان بازدید از سالن گروه سایپا در بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنعت با اشاره به روند فعلی بازار خودرو و ورود پارس نوا به خیابان های



کشور به «دنیای خودرو» گفت؛ در شرایط کنونی، تقاضای داخلی بیش از هر زمان دیگری معطوف به خودروهای اقتصادی است. به گفته وی، عمده متقاضیان خودرو پارس نوا خانوارهایی هستند که در طبقه درآمدی متوسط قرار دارند و به دنبال محصولاتی با قیمت مناسب، در عین حال دارای کیفیت، ایمنی و استانداردهای لازم هستند.

مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه های کشور در پاسخ به پرسش خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص حمایت از تولید خودرو و پارس نوا و این که جایگاهش در بازار کشور با اقبال همراه خواهد بود، بیان کرد: «دولت می تواند از مسیرهای مختلف از جمله حمایت های تعرفه ای به پایداری تولید کمک کند. هر چه تعرفه واردات خودرو بالاتر باشد، تولید کنندگان داخلی در فضای امن تری فعالیت کرده و می توانند با اطمینان بیشتری نسبت به تولید اقدام کنند.»

بیک زاده تصریح کرد: «در حال حاضر تولید کنندگان داخلی از نظر بازار مصرف با مشکلی مواجه نیستند و تقریباً هر میزان تولیدی که داشته باشند، امکان فروش آن در بازار وجود دارد. با این حال، مسأله مهم در این نحوه قیمت گذاری خودروهای داخلی است که در صورت اصلاح فرآیند آن، می تواند به افزایش توان رقابتی خودرو سازان منجر شود.»

وی ادامه داد: «اگر فرآیند قیمت گذاری به گونه ای بازنگری شود که سهم واقعی واحدهای تولیدی از قیمت نهایی فروش خودرو به آن ها باز گردد، این واحدها خواهند توانست محصولات خود را با قیمت مناسب تری در اختیار مصرف کنندگان قرار دهند.» مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه های کشور تأکید کرد: «لازم است به واحدهای تولیدی فرصت تنفس مالی و قیمتی داده شود تا بتوانند بخشی از هزینه های خود را جبران کنند. در صورت تحقق این موضوع، بخش عمده ای از مشکلات مالی خودرو سازان برطرف شده و مسیر تولید و عرضه در بازار داخلی با ثبات بیشتری ادامه خواهد یافت.»



تایرهای میشلن برای اسپرت‌های «بامو»

کمپانی بامو که عملکرد محصولات اسپرتش اهمیت زیادی برای آن دارد، برای مدل‌هایی مانند M2، M3، M4 و M4 کامپیتیشن از تایرهای میشلن پابلوت اسپرت ۴ استفاده کرده است. دلیل اصلی استفاده از تایرهای اسپرت میشلن این است که در دهامای بالا، به فرمان‌پذیری بهتر و حتی به ترمزگیری بسیار کمک می‌کند. در این زمینه مجله حمل و نقل ایالات متحده طی تستی که از بامو M3 تورینگ با تایرهای میشلن پابلوت اسپرت ۴ اس داشته، به این نتیجه رسیده که توان ترمزگیری این خودرو به دلیل عملکرد تایرهای میشلن

است. در حقیقت تایرهای میشلن در زمان ترمزگیری، به پایداری خودرو کمک کرده تا بتواند در شرایط فوق پایدار، سرعت را کاهش دهد. همین مساله سبب شده است در سرعت‌های مانند ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت، در کمتر از ۳۵ متر، خودرو متوقف شود. بر این اساس در محصولات اسپرت بامو از تایرهای میشلن بهره گرفته شده تا پرفورمنس آن‌ها را بهبود بخشد. همچنین در کوپه‌های - پرفورمنسی باواریایی‌ها یعنی M8 کامپیتیشن از تایرهای پیرلی پی - زیرو استفاده شده که عملکردی به مراتب بهتر از تایرهای میشلن دارد.

وسایل نقلیه دوچرخ در سرزمین آسیابادی چه جایگاهی دارند؟

هند؛ بزرگ‌ترین بازار موتور سیکلت در جهان



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هند در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ میلادی توانست عنوان بزرگ‌ترین بازار موتور سیکلت و انواع دوچرخ‌های جهان را از آن خود کند. این کشور در سال مالی ۲۰۲۴ میلادی فروش نزدیک به ۱۹.۶ میلیون دستگاهی از دوچرخ‌ها را ثبت کرد و این مهم را باید به معنای رشد صنعت موتور سیکلت این کشور دانست. ناگفته نماند که این کشور در بخش الکتریکی نیز رشد خوبی داشته و تولیدکنندگان داخلی و بین‌المللی موتور سیکلت برای برخورداری از سهم بازار بیشتر و زنجیره تامین گسترده برنامه‌های جدید خود را در این باره اعلام کرده و قصد سرمایه‌گذاری در این بخش را دارند. علاوه بر این موارد دهنده تنه‌ار شد داخلی خوبی داشته، بلکه صادرات چشم‌گیری نیز بر محور استراتژی داشته است.

تولید و صادرات موتور سیکلت از هند

هند نه تنها در بازار داخلی بلکه در بازار صادراتی نیز موفق است. زیرا دو کمپانی باجاج و TVS جزو دو برند اصلی صادرات و برندهای ژاپنی یکی پس از دیگری به دنبال این دو برند از طریق هند، محصولات باکیفیت خود را به کشورهای اطراف و منطقه صادر می‌کنند. این استراتژی دو هدف دارد؛ نخست این که از مزیت‌های کاهش هزینه‌های حمل و نقل برخوردار خواهند بود که در مقابل ظرفیت تولید افزایش خواهد داشت. دوم کاهش وابستگی به تقاضای داخلی در دوران نوسان‌های کوتاه مدت است. در حقیقت هند مرکز صادرات موتور سیکلت منطقه است.

نوآوری‌های جدید با محصولات باکیفیت و ارزان تر

در میان تمامی کلاس‌های موتور سیکلت، اسکوترها بیشترین محبوبیت را در هند دارند. چرا که این مدل ها کم‌مصرف، باطراحی ساده و قیمت رقابتی هستند که جزو پر فروش ترین کلاس‌ها به حساب می‌آیند. در این بخش سه کمپانی ژاپنی صاحب‌سبک یعنی هوندا، سوزوکی و یاماها جزو لیدرهای این کلاس بازار موتور سیکلت هند هستند. جالب است بدانید که در بخش پرمیوم، باجاج و کی‌تی‌ام باطراحی و تولید مدل‌های اسپرت توانسته‌اند در بازار هند و منطقه جایگاه خاصی را از آن خود کنند. اما در این عرصه نباید از بامو و آپریلیا به عنوان دو برند مطرح و خوشنام اروپایی صرف‌نظر کرد که با مدل‌های CBU و CKD خود توانسته‌اند در بازار هند و کشورهای اطراف محبوبیت خود را ارتقا بخشند و همین مهم سبب افزایش سهم فروش آنها نیز شده است.

چالش‌های پیش روی صنعت موتور سیکلت هند

زنجیره تامین همواره یکی از موارد مهم در صنعت خودرو و موتور سیکلت‌سازی است. از آن‌جا که قیمت مواد اولیه در حال افزایش بوده و وابستگی به قطعات وارداتی زیاد است، باید تولیدکنندگان موتور سیکلت برای کسب سهم بیشتر بازار، هزینه تولید خود را کاهش دهند. از سوی دیگر رقابت بر سر قیمت و حاشیه سود بالاتر سبب شده است بسیاری از تولیدکنندگان حرفی برای گفتن نداشته باشند. زیرا تعادل میان این دو مساله سبب می‌شود یک تولیدکننده موتور سیکلت موفق تر ظاهر شود. از آن‌جا که از اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی تولیدکنندگان داخلی و خارجی در کشور هند روی مدل‌های برقی و توسعه آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند، زیرساخت ایستگاه‌های شارژ و توسعه باتری‌ها از جمله موارد بسیار مهمی هستند که تولیدکنندگان باید به آن توجه ویژه داشته باشند

مقایسه صنعت موتور سیکلت هند با مالزی

یکی از کشورهای جذاب برای مقایسه با صنعت و بازار موتور سیکلت هند، مالزی است. این کشور که جزو چهار کشور اول جهان در زمینه طراحی و تولید قطعات های-تک الکتریکی به‌شمار می‌رود، در سال ۲۰۲۴ میلادی توانست ۵۶۷ هزار دستگاه انواع موتور سیکلت را به فروش برساند. این عدد که حدود یک‌دهم بازار هند است، در معیار ارزش بازار به لحاظ کمی، ادامه مسیر را برای هند سخت و دشوار می‌کند. زیرا گزارش‌های مالی از مجله اقتصاد اروپا نشان می‌دهد بازار موتور سیکلت و انواع وسایل نقلیه دوچرخ مالزی در سال ۲۰۲۴ میلادی حدود ۷۳۶ میلیون دلار بوده است. این عدد در مقابل ارزش بازار هند قابل توجه است. همچنین استراتژی‌های نوین در بخش ایمنی را، رکاب، ارتقای سیستم‌های الکتریکی - کنترلی برای موتور سیکلت و ساخت مدل‌های مدرن سبب شده است مالزی با برند داخلی خود Modenas به رقابت با بزرگان این صنعت بپردازد

قرار می‌گیرد؛ زیرا این شرکت شریک تجاری کی‌تی‌ام بوده و در سال ۲۰۲۴ میلادی بیش از ۱.۸۶ میلیون دستگاه موتور سیکلت، انواع وسایل دوچرخ و سه‌چرخ را به فروش رسانده است. باجاج سهم بسیار زیادی در صادرات داشته که این در آمد را روی توسعه موتورهای مدرن و پلت‌فرم‌های مشترک با کی‌تی‌ام، شریک تجاری اتریشی خود سرمایه‌گذاری کرده است.

دو کمپانی مطرح ژاپنی سوزوکی و یاماها نیز در بخش‌هایی مانند موتور سیکلت‌های اسپرت و اسکوتر رشد بسیار خوبی داشته‌اند. به این معنا که هدفمند به این عرصه آمده‌اند و به صورت مونتازی یا CKD و همچنین وارداتی CBU توانسته‌اند بهترین عملکرد را نسبت به کی‌تی‌ام، شریک تجاری باجاج داشته باشند. همچنین در این بخش بامو و آپریلیا دو برند اروپایی با سرمایه‌گذاری بر محصولات جدید و نقش اصلی در میان جوانان، جایگاه بسیار خوبی را از نظر محبوبیت و فروش از آن خود کرده‌اند.

سرمایه‌گذاری و رشد سریع در بخش الکتریکی سازی



بازار هند در سال ۲۰۲۴ شتاب قابل توجهی از نظر سرمایه‌گذاری در بخش تولید موتور سیکلت و انواع وسایل نقلیه دوچرخ برقی داشته است. زیرا تحلیل‌های دقیق نشان می‌دهد رکورد جدیدی یعنی فروش بیش از یک میلیون دستگاه را به ثبت رسانده است. هر چند که فروش بسیار عالی در بخش موتور سیکلت‌های برقی تنها به لطف بازیگران جدید و کمپانی‌های قدیمی صاحب‌نام بوده است. جالب است بدانید که حجم ارزش فروش موتور سیکلت و انواع وسایل نقلیه دوچرخ برقی در هند بالغ بر ۱.۶ میلیارد دلار برآورده شده است که تا پایان سال جاری میلادی این عدد بسیار بالاتر خواهد رفت. هر چند که حرکت به سمت الکتریزه شدن موتور سیکلت، فشار زیادی روی دوش تولیدکنندگان قدیمی می‌گذارد؛ چرا که آن‌ها باید در زمینه شبکه خدمات پس از فروش و به روز رسانی محصولات خود گام‌های بلندی بردارند. البته این مساله مزیت‌های بسیاری دارد؛ از جمله افزایش تولید مدل‌های اقتصادی تمام‌برقی و تقابل با گزینه‌های چینی نامرغوبی که قرار است جهان را تسخیر کنند.

سرمایه‌گذاری و سیاست‌های دولتی

دولت هند یک برنامه تولید محور تا پایان سال ۲۰۳۰ دارد. در این برنامه مشوق‌ها و طرح‌های حمایتی بسیاری برای کمپانی‌های تولیدکننده خودرو، موتور سیکلت و قطعه‌سازان در نظر گرفته شده که به هر میزان در صد داخلی‌سازی و بومی‌سازی افزایش یابد، به همان میزان از این حمایت برخوردار خواهند شد. یکی از پارامترهای مهم در این طرح تکنولوژی جدید خودرو و موتور سیکلت‌های برقی است. این مهم سبب شد کی‌تی‌ام به عنوان شریک تجاری باجاج در مسیر ساخت نمونه‌های جدید و باکیفیت مبتنی بر دانش فنی داخلی هند گام‌های بلندی بردارد و ادغام این برند پرمیوم اروپایی با یک برند تولید انبوه محور هند را در زمینه محصولات باکیفیت خلاصه کند.

وضعیت کلی بازار موتور سیکلت هند

هند در سال ۲۰۲۴ و سال جاری میلادی توانسته عنوان بزرگ‌ترین بازیگر صنعت و بازار موتور سیکلت را از آن خود کند. چرا که در سطح کلان، انجمن تولیدکنندگان خودرو و هند (SIAM) گزارش داده که در سال مالی ۲۰۲۴ فروش موتور سیکلت و انواع وسایل نقلیه دوچرخ در این کشور به ۱۹.۶ میلیون دستگاه رسیده است. این عدد بازتاب تقاضای جمعی در بازارهای شهری و روستایی، تقاضای جایگزینی و رشد نسبی فروش در زیر دسته‌های مختلف (موتور سیکلت بنزینی، اسکوتر و دوچرخه‌های برقی) است. جالب است بدانید که سه عامل اصلی برای رشد این مهم، افزایش درآمدهای خرد، بهبود دسترسی مالی مشتریان (فروش به صورت اقساطی و تخصیص وام) و بهبود شبکه توزیع در شهرهای پر جمعیت بوده است. علاوه بر این خریداران هندی همچنان به دنبال گزینه‌های ارزان قیمت، کم‌مصرف و مناسب برای استفاده روزمره شهر هستند. اما نسل جوان به دنبال گزینه‌هایی است که اسپرت، پرتوان و جسور باشند؛ نکته‌ای که تولیدکنندگان ژاپنی و اروپایی به آن توجه ویژه‌ای دارند.

بازیگران بزرگ بازار موتور سیکلت هند در ۲۰۲۴



بازار موتور سیکلت هند ترکیبی از برندهای داخلی و خارجی است. در سال ۲۰۲۴ میلادی هیرو، TVS و باجاج در بخش داخلی و هوندا، سوزوکی، یاماها، بامو، کی‌تی‌ام و آپریلیا در بخش خارجی توانستند آمار فروش خوبی را رقم بزنند. در سال مالی ۲۰۲۴ میلادی Hero MotoCorp توانست حدود ۵.۸۹ میلیون دستگاه فروش داشته باشد و رشد سالانه حدود ۴ تا ۵ درصد و رشد صادرات و محصولات برقی را به اوج خود برساند. شرکت هیرو بیشترین سهم بازار را از نظر فروش دارد و روی توسعه محصولات تمام‌برقی متمرکز شده است. در مقابل هوندا توانست با فروش ۵.۸۳ میلیون دستگاهی (رشد تقریباً ۱۹ درصدی نسبت به زمان مشابه در سال گذشته) به مقام دوم برسد و به لطف خطوط تولید جدیدش در هند، توسعه اسکوترهای تمام‌برقی و محصولات بزرگ اسپرت را در سرمایه‌گذاری اصلی خود قرار داده است. سومین شرکت بزرگ از نظر حجم فروش TVS است. طبق گزارش‌های رسمی از انجمن تولیدکنندگان خودرو و هند (SIAM) در فروش دوچرخ و سه‌چرخ مجموع فروش آن به ۴ میلیون و ۷۴۴ هزار دستگاه رسیده که از این میزان حدود ۲ میلیون و ۱۹۵ هزار دستگاه سهم انواع موتور سیکلت است که این مهم به معنای رشد قابل توجه و حاشیه سود و فروش نسخه‌های الکتریکی است. همچنین TVS روی پلت‌فرم‌های نوین و برقی سرمایه‌گذاری بسیاری داشته و روی شبکه صادرات خود تا حد زیادی متمرکز است. در جایگاه چهارم گروه باجاج

فراهم آورد. بر این اساس این پیشران قدرتمند به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ – ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می کند. از سوی دیگر کیت ریتور – آر قابلیت این مهم را دارد تا حداکثر ۷۲۰ اسب بخار قدرت و حداکثر تا ۸۷۷ نیوتون متر گشتاور افزایش دهد تا شتاب این سوپر پیکاپ را نیز تسریع بخشد. همچنین یک کیت سیستم تعلیق فوق العاده منحصر به فرد و اسپرت برای این پیکاپ عضلانی در نظر گرفته شده تا به کمک دامپرهای پنوما تیکی قابل تنظیم سواری این خودرو را بهبود بخشیده تا پرفورمنس آن نیز در سطح بالاتری قرار گیرد.

فورد F-150 ریتور جزو محبوب ترین پیکاپ های اسپرت جهان به شمار می رود. نسل سوم این پیکاپ که سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد، از نظر استایل به زبان جدید طراحی فورد مزین است که استایل فوق تنومند و عضلانی دارد. این پیکاپ فول سایز ماسل آمریکایی از نظر استایل بدنه فوق جذاب و هیجان انگیز بوده که قلب تپنده آن این خودرو را به یک سوپر پیکاپ سریع و قدرتمند بدل می سازد. F-150 ریتور – آر از یک پیشران ۸ سیلندر وی – شکل به حجم ۵.۲ لیتری مزین به تکنولوژی پر خوران سوپرشارژ بهره می برد که با توجه به این فناوری و بهینه سازی هایی که صورت گرفته می تواند ۷۰۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۸۶۸ نیوتون متر گشتاور



فورداف – ۱۵۰ «ریتور آر» چه در چنته دارد؟



نگاهی به ون برقی بی وای دی «eVali»:

آینده حمل و نقل شهری اروپا در دستان چین است

لایچ eVali در اروپا، به زودی آغاز می شود، قیمت گذاری دقیق هنوز اعلام نشده، اما تخمین ها حاکی از رقابتی بودن آن با مدل های ۴۰ تا ۶۰ هزار یورویی رقبا است

نظارت بر خستگی راننده، هشدار خروج از خط و ترمز اضطراری خود کار است. سنسورهای ۳۶۰ درجه و دوربین های عقب، پارکینگ در فضاها تنگ را آسان می کنند و کیسه های هوای جلو، جانبی و پرده ای، حفاظت کاملی فراهم می آورند.

در تست های اولیه، eVali امتیاز پنج ستاره در ایمنی الکتریکی کسب کرد و ساختار بدنه با فولاد با استحکام بالا، در تصادفات جانبی مقاومت بالایی نشان داد. برای رانندگان تحویل، ویژگی هایی مانند قفل خود کار درب ها هنگام حرکت و ردیابی GPS یکپارچه، امنیت بار را افزایش می دهد. BYD با تمرکز بر ایمنی، eVali را به گزینه ای مطمئن برای ناوگان های شرکتی تبدیل کرده، جایی که هر دقیقه توقف، هزینه ای هنگفت است

کابین هوشمند: راحتی که کار را لذت بخش می کند

داخل eVali، دنیایی از راحتی و فناوری است. داشبورد را گونومیک با نمایشگر دیجیتال ۱۷ اینچی و صفحه نمایش مرکزی ۱۲.۸ اینچی لمسی، کنترل ها را در دسترس قرار می دهد. پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto ناوبری را seamless می کند و سیستم صوتی با شش بلندگو، ساعات طولانی رانندگی را سرگرم کننده نگه می دارد. صندلی های راننده با تنظیم برقی و گرم کن و میز تاشودر کنسول مرکزی، فضایی برای استراحت فراهم می کند. یخچال کوچک، نگهدارنده های فنجان و محفظه های ذخیره سازی متعدد، نیازهای روزانه را پوشش می دهند. کابین جادار، با ارتفاع ۱.۹ متری، اجازه ایستادن را می دهد و درهای پهن، ورود و خروج را آسان می کند. تهویه مطبوع دوگانه ناحیه ای، با فیلتر HEPA، هوای پاکیزه ای برای رانندگان حساس به آلرژی تامین می کند. eVali نه تنها یک وسیله کار است، بلکه شریکی است که خستگی را کاهش می دهد و بهره وری را افزایش می دهد. ایده آل برای رانندگانی که روزانه صدها کیلومتر را در ترافیک می گذرانند.

تعهد به سیاره: تاثیر زیست محیطی و پایداری

eVali، نقش کلیدی در مبارزه با تغییرات آب و هوایی ایفا می کند. در مقایسه با ون های دیزلی، این مدل سالانه تا ۱۰ تن CO2 کمتر تولید می کند و با باتری recyclable، چرخه زندگی سبزتری دارد. BYD با تولید انرژی تجدیدپذیر در کارخانه های خود، رد پای کربن را به حداقل رسانده و eVali بخشی از هدف اتحادیه اروپا برای الکتریکی کردن ۱۰۰ درصدی ناوگان های شهری تا ۲۰۳۰ است. کاهش نویز موتور، کیفیت زندگی در شهرها را بهبود می بخشد و صرفه جویی در سوخت، شرکت ها را از نوسانات قیمت نفت نجات می دهد. این ون، بیش از یک محصول، یک سرمایه گذاری در آینده سبز است.

چشم انداز بازار: جایی که eVali می درخشد

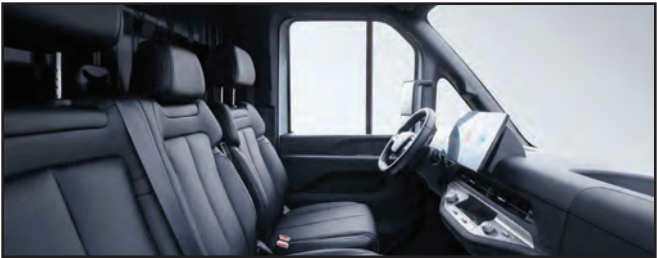
لایچ eVali در اروپا، بزودی آغاز می شود، با تمرکز بر بازارهای کلیدی مانند آلمان و انگلیس. قیمت گذاری دقیق هنوز اعلام نشده، اما تخمین ها حاکی از رقابتی بودن آن با مدل های ۴۰ تا ۶۰ هزار یورویی رقبا است. با پارانهای دولتی برای خودروهای برقی تجاری، بازگشت سرمایه در کمتر از سه سال ممکن است. eVali می تواند سهم BYD از بازار ون های الکتریکی اروپا را از ۵ درصد فعلی به ۲۰ درصد برساند و با گسترش به آسیا و آمریکا، جهانی شود. چالش هایی مانند زیرساخت شارژ وجود دارد، اما BYD با شرکت های استراتژیک، آن ها را حل خواهد کرد. در نهایت، BYDeVali بیش از یک ون است؛ نمادی از این که چگونه نوآوری چینی می تواند جهان را تغییر دهد. با ترکیبی از قدرت، ایمنی و پایداری، این مدل نه تنها نیازهای امروز را برآورده می کند، بلکه فردایی پاک تر را نوید می دهد. اگر به دنبال وسیله ای هستید که کار را آسان، محیط را سالم و رانندگی را لذت بخش کند، eVali منتظر شماست.

قلب تپنده الکتریکی: سیستم قدرت و عملکردی خیره کننده

در زیر کاپوت eVali، یک سیستم قدرت ۶ در ۱ پیشرفته نهفته است که موتور الکتریکی، جعبه دنده، واحد کنترل باتری (BMS)، واحد کنترل وسیله نقلیه (VCU)، واحد توزیع قدرت (PDU) و واحد کنترل موتور (MCU) را در یک مجموعه فشرده ادغام می کند. این فناوری اختصاصی BYD، نه تنها فضای بیشتری برای بار ایجاد می کند، بلکه رانندمان را تا ۹۵ درصد افزایش می دهد. دو گزینه قدرت در دسترس است: نسخه پایه با ۱۰۰ کیلووات (۱۳۶ اسب بخار) و نسخه قدرتمندتر با ۱۵۰ کیلووات (۲۰۴ اسب بخار)، هر دو با گزینه های رانندگی عقب محور یا چهار چرخ محرک. عملکرد eVali در جاده، تعادلی کامل بین قدرت و صرفه جویی است. شتاب از صفر تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت در حدود ۱۲ ثانیه و سرعت حداکثر ۱۴۰ کیلومتر در ساعت، آن را برای مسیرهای شهری و حومه ای ایده آل می سازد. سیستم تعلیق مستقل در جلو و عقب، همراه با کمک فنی های تطبیقی، سواری نرم و پایداری بالایی فراهم می کند، حتی وقتی بار کامل است. در تست های اولیه، eVali در شیب های تند شهری بدون افت عملکرد ظاهر شد و صدای موتور الکتریکی صفر، کابین را به فضایی آرام تبدیل می کند. این ون با حالت های رانندگی اکو، نرمال و اسپورت، به راننده اجازه می دهد بر اساس شرایط، مصرف را مدیریت کند و ترمزهای باز تولیدی پیشرفته، انرژی را در توقف های مکرر باز یافت می کنند

باتری: برد و شارژ که نگرانی ها را برطرف می کند

باتری Blade LFP با ظرفیت ۸۰.۶۴ کیلووات ساعت، ستون فقرات eVali است. این باتری بدون کبالت، نه تنها ایمن تر است (با مقاومت در برابر نفوذ میخ تا ۲۵ میلی متر)، بلکه عمر مفید بیش از ۳۰۰۰ سیکل شارژ را تضمین می کند. برد eVali WLTP بین ۲۲۰ تا ۲۵۰ کیلومتر است، که برای تحویل های روزانه در شهرهای اروپایی مانند لندن یا پاریس، کاملاً کافی است. در شرایط واقعی، این برد می تواند با بار کامل تا ۲۰۰ کیلومتر برسد و پمپ حرارتی داخلی، مصرف را در زمستان های سرد اروپا به حداقل می رساند. شارژ eVali، یکی از نقاط قوت آن است. با پشتیبانی از شارژ سریع DC تا ۱۸۸ کیلووات، باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد در تنها ۳۰ دقیقه پر می شود؛ زمانی که برای یک فنجان قهوه کافی است. شارژ AC خانگی با ۱۱ کیلووات، شبانه کامل می کند و قابلیت (V2L) اجازه می دهد تا ۳.۳ کیلووات برق برای ابزارهای خارجی مانند یخچال یا ابزارهای کارگاهی تامین شود. BYD با این فناوری، eVali را به یک ژنراتور متحرک تبدیل کرده، که برای شرکت های ساختمانی یا رویدادها، ارزش افزوده ای عظیم ایجاد می کند. نگرانی های رایج در مورد برد خودروهای برقی، در eVali با مهندسی دقیق BYD، به حاشیه رانده شده است



ایمنی در اولویت: لایه های حفاظتی برای رانندگان و بار

ایمنی، در eVali فراتر از استانداردها است؛ یک فلسفه است. باتری Blade با ساختار سلولی یکپارچه، خطر آتش سوزی را به صفر می رساند و سیستم مدیریت حرارتی فعال، دما را در تمام شرایط کنترل می کند. مجموعه ADAS (سیستم های کمک راننده پیشرفته) شامل کروز کنترل تطبیقی، تشخیص نقطه کور،

در دنیایی که شهرها با ترافیک سنگین، آلودگی هوا و فشارهای زیست محیطی دست و پنجه نرم می کنند، ورود یک ون برقی قدرتمند و کارآمد می تواند همچون نجات دهنده ای عمل کند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

BYDeVali، محصول جدید شرکت چینی BYD، نه تنها یک وسیله نقلیه الکتریکی است، بلکه نمادی از تعهد به پایداری و نوآوری در صنعت حمل و نقل تجاری به شمار می رود. این ون که به طور خاص برای بازار اروپا طراحی شده، با ظرفیت بارگیری عظیم و فناوری پیشرفته، رقبایی چون فورد E-Transit را به چالش می کشد. رونمایی از eVali در نمایشگاه IAA Transportation 2024 در هانوفر آلمان، لحظه ای کلیدی بود که نشان داد چگونه یک غول آسیایی می تواند استانداردهای جهانی را بازتعریف کند. در این مقاله، به کاوش عمیق در ویژگی های این ون می پردازیم و بررسی می کنیم چگونه eVali می تواند تحولی در زندگی روزمره رانندگان، شرکت های لجستیک و شهرنشینان ایجاد کند.

ریشه های نوآوری: ورود بی وای دی به عرصه ون های برقی

eVali بخشی از استراتژی جهانی بی وای دی برای گسترش در بازار اروپا است. این شرکت که از سال ۲۰۲۲ نمایندگی های رسمی در کشورهای اروپایی مانند آلمان، انگلیس و فرانسه راه اندازی کرده، با تمرکز بر فناوری باتری Blade LFP (لیتیوم فسفات آهن)، ایمنی و کارایی را در اولویت قرار داده است. برخلاف رقبای سنتی که سال ها درگیر مشکلات زنجیره تامین باتری بودند، BYD با تولید داخلی باتری ها، هزینه ها را کاهش داده و قابلیت اطمینان را افزایش می دهد. eVali نه تنها پاسخی به مقررات سختگیرانه اتحادیه اروپا در مورد انتشار کربن است، بلکه ابزاری برای شرکت های لجستیک مانند DHL یا Amazon برای کاهش هزینه های سوخت و نگهداری است. این ون، که بر پایه پلتفرم اختصاصی e-Platform 3.0 ساخته شده، نشان دهنده بلوغ BYD در ادغام فناوری های الکتریکی با نیازهای عملی رانندگان است.

طراحی جسورانه: ابعادی که مرزها را جابه جامی کند

طراحی eVali ترکیبی هوشمندانه از زیبایی شناسی مدرن و کارایی صنعتی است. بدنه جعبه ای شکل آن، که از فولاد با استحکام بالا ساخته شده، نه تنها دوام را تضمین می کند، بلکه فضایی بی نظیر برای بارگیری فراهم می آورد. در نسخه استاندارد، با وزن ناخالص مجاز ۳.۵ تنی، طول بدنه به ۵۹۹۵ میلی متر، فاصله محوری ۳۸۶۵ میلی متر، ارتفاع ۲۷۸۰ میلی متر و عرض ۲۰۹۶ میلی متر می رسد. اما نسخه بزرگتر ۴.۲۵ تنی، با طول ۶۹۹۵ میلی متر، به یک غول واقعی تبدیل می شود که در خیابان های شلوغ اروپا، حضور قدرتمندی دارد. این ابعاد عظیم، بدون قربانی کردن مانورپذیری، طراحی شده اند. ارتفاع بلند کابین اجازه می دهد راننده به راحتی وارد و خارج شود و درب های جانبی لغزنده و درب های عقب با زاویه بازشوی ۲۷۰ درجه، بارگیری را به یک فرآیند سریع و ایمن تبدیل می کنند. نمای خارجی eVali با خطوط تیز و چراغ های LED باریک، ظاهری آینده نگرانه به آن می بخشد، در حالی که چراغ های ۱۶ اینچی بالاستیک های کم اصطکاک، مصرف انرژی را بهینه می کنند. BYD در طراحی، به جزئیاتی مانند آینه های تاشو الکتریکی و سنسورهای پارکینگ توجه کرده تا در محیط های شهری تنگ، رانندگی را آسان تر کند. این ون نه تنها بزرگ است، بلکه هوشمندانه بزرگ ساخته شده؛ جایی که هر سانتی متر فضا برای حداکثر بهره وری به کار گرفته شده است.



مونتاز کار مجددا شرایط فروش اقساطی را برای محصولات خود در نظر گرفته‌اند که پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک همچنان بر تعداد آن‌ها افزوده شود.

بعد از گذشت بیش از یک ماه و نیم از توقف فروش اقساطی خودرو، این روزها مجددا شاهد برقراری فروش اقساطی برخی مدل‌های خودرو در نمایندگی‌ها هستیم. بر این اساس در حالی برخی شرکت‌های



بازگشت شرایط اقساطی فروش خودرو

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رونق خرید و فروش خودرو در گرو ثبات قیمت‌ها

تا حدی تغییر کرده؛ اما به‌طور کلی روند رشد آن محسوس نبوده است. در نهایت ثبات قیمت خودرو می‌تواند در بلندمدت رونق را به این بخش از بازار کشور بازگرداند.

است و نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی در این رابطه داشت. با این حال این روزها قیمت انواع خودرو در بازار، متأثر از ثبات بهای ارز رشد محسوسی نداشته است (البته سطح قیمت‌ها در مقایسه با ماه شهریور

بعد از فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت تحریم‌های سازمان ملل در ماه گذشته، دولت توانست با سیاست‌های پولی خود جلو جهش نرخ ارز را بگیرد. هر چند که تداوم این امر در ماه‌های پیش رو با شک و شبهه همراه

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۵۰	۳۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۳۲۰	۵۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۷۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۲۵	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۶۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۴۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▼
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
روئوه Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
کیا سراتو اتوماتیک LGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	
فولکس تی‌آر‌آک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۰	۰	
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۰	۲۰۰	▼
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	
مزدا CX-50 کراس اوور (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۰	۰	
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۷	۰	
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۱	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۴۸	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۲	۰	
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۳۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۲۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۵	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۶۸	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۸۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۵۸	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۰	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۷۸	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۵۰	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۱	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۳	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	۹۹۹	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۹۲	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۲۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۴۰	۰	
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۷۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۶	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	
نيسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	
نيسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۲۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۷۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۶	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۱	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۱	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۰۲	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۸	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۹۸	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۱۸	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	۲۹۶	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۶۷	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۰۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۳۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۴۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۱۰۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۴۸	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۵	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۹۱۰	۰	
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۰۰	۰	



کشف بیش از ۱۰۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در ساوجبلاغ

فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ از کشف حدود ۱۰۰۰ لیتر روغن موتور و هیدرولیک و توقیف یک دستگاه خودرو و نیسان در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرنگار گروه استان‌های خبرگزاری دانشجو، سرهنگ سید امین موسوی اظهار کرد: «ماموران انتظامی شهرستان ساوجبلاغ در راستای اجرای قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز هنگام کنترل خودروهای عبوری در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه نیسان آبی‌رنگ مشکوک شدند که جهت بررسی بیشتر خودرو را متوقف کردند.»

وی افزود: «ماموران پس از هماهنگی با مقام قضائی در بازرسی از خودرو حدود ۱۰۰۰ لیتر روغن موتور و هیدرولیک قاچاق را کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ ادامه داد: «ماموران در این راستا یک نفر را دستگیر کردند که به همراه پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شدند.» سرهنگ موسوی خاطر نشان کرد: «شهروندان می‌توانند در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک با مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ تماس برقرار کرده و موضوع را به پلیس اطلاع دهند.»

ژاپنی‌ها در سوخت‌های نوین همچنان پیشرو هستند؛

نفوذ سوخت پاک آمونیاک به کشتی‌ها

یک شرکت ژاپنی از نخستین موتور تجاری با سوخت آمونیاک رونمایی کرد. این فناوری آلایندگی کشتی‌ها را تا ۹۰ درصد کاهش داده و حمل‌ونقل دریایی را متحول می‌کند. این دستاورد بزرگ که حاصل سال‌ها تحقیق و توسعه است، قادر است تا ۹۰ درصد از آلاینده‌های مضر ناشی از سوخت‌های فسیلی رایج در صنعت حمل‌ونقل دریایی را از بین ببرد و گامی بزرگ به سوی کربن‌زدایی این شریان حیاتی اقتصاد جهانی بردارد. این فناوری می‌تواند پاسخی قاطع به فشارهای بین‌المللی برای کاهش ردپای کربنی صنعت کشتیرانی باشد. کشتی‌های غول‌پیکر باری و نفت‌کش‌ها که ستون فقرات تجارت جهانی هستند، سال‌هاست به دلیل مصرف سوخت‌های سنگین و آلاینده، به‌عنوان یکی از مقصران اصلی تغییرات اقلیمی شناخته می‌شوند. اکنون، موتور آمونیاکی ژاپن یک جایگزین پاک، قدرتمند و تجاری را روی میز گذاشته است. آمونیاک یک ترکیب شیمیایی است که از نیتروژن و هیدروژن تشکیل شده و برخلاف سوخت‌های فسیلی، هیچ اتم کربنی در ساختار خود ندارد. این ویژگی به آن معناست که هنگام سوختن، دی‌اکسید کربن که اصلی‌ترین گاز گلخانه‌ای است، تولید نمی‌کند. خروجی اصلی احتراق آمونیاک، نیتروژن و آب است که هر دو از اجزای طبیعی جو زمین هستند. چالش اصلی مهندسان تا به امروز، مدیریت احتراق پایدار آمونیاک و کنترل انتشار اکسیدهای نیتروژن بود؛ چالشی که به نظر می‌رسد متخصصان ژاپنی با موفقیت بر آن غلبه کرده‌اند. معرفی یک موتور تجاری آمونیاک‌سوز

تنها اولین قدم در یک مسیر طولانی است. برای فراگیر شدن این فناوری، جهان نیازمند توسعه زیرساخت‌های تولید، ذخیره‌سازی و توزیع آمونیاک سبز است. آمونیاک سبز به روشی اطلاق می‌شود که در فرآیند تولید آن از انرژی‌های تجدیدپذیر مانند باد و خورشید استفاده شده باشد تا چرخه سوخت از ابتدا تا انتها کاملاً پاک بماند. علاوه بر این، آموزش خدمه کشتی‌ها برای کار با آمونیاک که ماده‌ای سمی است، از دیگر اولویت‌ها خواهد بود. با این وجود، رونمایی از این موتور یک نقطه عطف غیرقابل انکار است. این موفقیت نشان می‌دهد که گذار به سوی حمل‌ونقل دریایی پاک دیگر یک رویای دور دست نیست، بلکه یک واقعیت فنی و تجاری در دسترس است. رونمایی از نخستین موتور تجاری کشتی با سوخت آمونیاک را باید فراتر از یک دستاورد فناورانه دانست؛ این اتفاق در واقع آغاز فصلی تازه در تاریخ حمل‌ونقل دریایی است. صنعتی که سال‌ها به‌عنوان یکی از آلاینده‌ترین بخش‌های اقتصاد جهانی شناخته می‌شد، اکنون با ورود به عصر سوخت‌های بدون کربن، می‌تواند نقشی کلیدی در تحقق اهداف زیست‌محیطی ایفا کند. کاهش تا ۹۰ درصدی آلایندگی نسبت به سوخت‌های فسیلی متداول، نشان می‌دهد که این فناوری نه تنها یک نوآوری مهندسی، بلکه پاسخی عملی به فشارهای بین‌المللی برای کاهش ردپای کربنی است. با این حال، مسیر پیش رو خالی از چالش نیست. زیرساخت‌های تولید، ذخیره‌سازی و توزیع آمونیاک سبز هنوز در بسیاری از کشورها توسعه نیافته



و نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلان است. علاوه بر آن، ماهیت سمی آمونیاک ایجاب می‌کند که آموزش خدمه

کشتی‌ها و تدوین استانداردهای ایمنی در اولویت قرار گیرد. از سوی دیگر، مدیریت انتشار اکسیدهای نیتروژن

در فرآیند احتراق همچنان یک دغدغه فنی است که باید با فناوری‌های مکمل کنترل شود. با وجود این موانع، معرفی این موتور نشان داد که حرکت به سمت کشتیرانی پاک دیگر یک رویای دور دست نیست. اگر تولید آمونیاک سبز با استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر گسترش یابد، چرخه سوخت از ابتدا تا انتها می‌تواند کاملاً بدون کربن باشد. این موضوع نه تنها به تحقق توافق‌نامه‌های بین‌المللی مانند اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) کمک می‌کند، بلکه می‌تواند الگوی جدیدی برای سایر صنایع سنگین نیز باشد. از منظر اقتصادی، کشورهای که زودتر به این فناوری دست پیدا کنند، مزیت رقابتی قابل توجهی در بازار جهانی حمل‌ونقل خواهند داشت. ژاپن با این اقدام نشان داد که قصد دارد جایگاه پیشرو خود را در عرصه فناوری‌های دریایی حفظ کند. در عین حال، این تحول فرصتی برای کشورهای دیگر نیز فراهم می‌آورد تا با سرمایه‌گذاری در زنجیره تأمین آمونیاک سبز، سهمی از بازار آینده را به دست آورند. در نهایت باید گفت موتور آمونیاکی ژاپن تنها یک محصول صنعتی نیست، بلکه نماد گذار به آینده‌ای پایدارتر است. آینده‌ای که در آن کشتی‌های غول‌پیکر، به جای آن که نماد آلودگی باشند، می‌توانند به پیشگامان حفاظت از محیط‌زیست تبدیل شوند. این دستاورد نشان می‌دهد که اراده و نوآوری می‌تواند حتی آلاینده‌ترین صنایع را نیز در مسیر سبز قرار دهد و امید تازه‌ای برای مقابله با بحران تغییرات اقلیمی بیافزاند.



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 ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



و بررسی قرار گرفته است. بر این اساس به لطف استفاده از ساختار نوین شاسی و بدنه و همچنین استفاده از ایربگ‌های نسل جدید میانی که در بخش میانی هر دو سرنشین جلو و ردیف عقب باز می‌شود، توانسته به پنج ستاره ایمنی در خشان دست پیدا کند. جالب است بدانید که در بخش ایمنی سرنشینان بزرگسال ۹۳ درصد، در بخش ایمنی کودک ۸۷ درصد، در بخش ایمنی عابر پیاده ۸۲ درصد و در بخش ایمنی سیستم‌های کمکی پیشرفته ۸۰ درصد امتیاز از ۱۰۰ درصد را به خود اختصاص داده است. بر این اساس فولکس واگن پاسات را با بدنه‌ای یکی از ایمن ترین های سال شناخت.

پاسات یکی از موفق ترین و محبوب ترین محصولات گروه خودرو سازی فولکس واگن به شمار می‌رود. نسل نهم این خودرو که در کلاس خانوادگی میان سایز باسگمنت B قرار دارد، در اواخر آگوست سال ۲۰۲۳ میلادی راهی بازار جهانی شد. نسل نهم پاسات مبتنی بر زبان جدید طراحی فولکس واگن اسست که با استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت و رعایت بهترین تناسبات استایل فوق زیبا و جذاب تر از نسل قبلی به خود گرفته است. از آن جا که پاسات نسل نهم موسوم به B9 تنها در کلاس استیشن یا همان استیت به بازار اروپا و آمریکای شمالی عرضه خواهد شد. اخیرا توسط موسسه یوروانکپ مورد تست



کسب پنج ستاره ایمنی برای «پاسات»

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲۰ ماهه اقساط بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۶۷۰ میلیون تومان

ام وی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام وی ام در بازار آزاد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام وی ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۲۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ تا ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۴۶ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدار ترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۸۰۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید ولوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان

کی‌ام‌سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره

محصولات بهمن موتور هم اقساطی عرضه می‌شوند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای فیدلیتی ۵ نفره گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای آن یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان

کی‌ام‌سی ایکس ۵

جدیدترین کراس اوور کرمان موتور با اقساط ۲۴ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی X5 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۴ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۵۸۷ میلیون تومان

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

هشدار!



کشف ۱۱۰ حلقه لاستیک قاچاق در تکاب



فرمانده انتظامی تکاب گفت: «معموله ۱۱۰ حلقه لاستیک خودروهای سواری قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال شناسایی و توقیف شد.» سرهنگ طالب محمدقلی زاده در گفت وگوبا «ایران» اظهار کرد: «ماموران ایستگاه پست و بازرسی «سبیل» در جریان اجرای ایست و بازرسی مقطعی، به یک دستگاه خودرو نیسان وانت مشکوک شده و با رعایت حقوق شهروندی و استفاده از علائم هشدار دهنده، آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو، ۱۱۰ حلقه لاستیک خودرو سواری فاقد هرگونه مجوز گمرکی کشف شد که ارزش تقریبی آن چهار میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده

انتظامی تکاب گفت: «در همین ارتباط یک نفر متهم نیز دستگیر و جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضایی معرفی شد.» سرهنگ محمدقلی زاده در پایان ضمن تأکید بر عزم جدی پلیس در مبارزه با پدیده قاچاق، از همکاری صمیمانه مردم با پلیس قدردانی کرد و افزود: «از عموم شهروندان درخواست می شود در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک، مراتب را در اسرع وقت از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.» تکاب با بیش از ۸۰ هزار نفر جمعیت در جنوبی ترین نقطه آذربایجان غربی و ۳۰۹ کیلومتری ارومیه، مرکز این استان واقع شده است.

از جذب سرمایه گذار تا گسترش همکاری های بین المللی؛

نمایشگاه ایران کاپا، سکوی پرتاب «بارز» در صنایع سنگین شد

حاضر در نمایشگاه تلاش کردند تا با معرفی محصولات جدید، استانداردهای کیفی بالاتر و راهکارهای نوین بازاریابی، تصویری تازه از برند ملی تایر ایران ارائه دهند. از سوی دیگر، این نمایشگاه فرصتی بود تا چالش های پیش روی صنعت تایر نیز به طور شفاف مطرح شود؛ از نوسانات ارزی و تأمین مواد اولیه گرفته تا نیاز به نوسازی خطوط تولید و ارتقای فناوری. با این حال، آنچه بیش از همه به چشم آمد، اعتماد به نفس تولیدکنندگان داخلی بود که نشان دادند مسیر توسعه و صادرات، هر چند دشوار، اما دست یافتنی است. در سطح کلان، حضور پررنگ صنعت تایر در چنین رویدادهایی می تواند به بازتعریف جایگاه ایران در زنجیره جهانی صنعت خودرو کمک کند. اگر سیاست گزاری های حمایتی در حوزه تأمین مواد اولیه، تسهیل صادرات و جذب سرمایه گذاری خارجی ادامه یابد، این صنعت قادر خواهد بود سهم بیشتری از بازارهای منطقه ای را به خود اختصاص دهد. در نهایت، نمایشگاه ایران کاپا امسال را باید فراتر از یک گردهمایی تجاری دانست؛ این رویداد به مثابه بیانیه ای از توانمندی و آینده نگری صنعت تایر ایران بود. تولیدکنندگان داخلی با نمایش دستاوردهای خود نشان دادند که نه تنها قادر به پاسخگویی به نیاز بازار داخلی هستند، بلکه می توانند در عرصه بین المللی نیز حرفی برای گفتن داشته باشند. این روند، اگر با حمایت های هوشمندانه و برنامه ریزی بلندمدت همراه شود، می تواند صنعت تایر ایران را به یکی از بازیگران اصلی بازار منطقه ای و حتی جهانی تبدیل کند.



محدودیت های اقتصادی و فشارهای ناشی از واردات مواد اولیه، توانسته است با «نواوری در طراحی، ارتقای کیفیت و توسعه ظرفیت تولید» جایگاه خود را تثبیت کند. یکی از مهم ترین دستاوردهای این حضور، ایجاد ارتباط مستقیم با فعالان صنعت خودرو، سرمایه گذاران و مشتریان خارجی بود. چنین تعاملاتی می تواند بستر انتقال دانش، جذب سرمایه و ارتقای فناوری را فراهم کند؛ موضوعی که در نهایت به افزایش بهره وری و کاهش وابستگی به واردات منجر خواهد شد. در همین راستا، بسیاری از شرکت های

آشنا شوند. این هم افزایی، فرصت ارزشمندی برای ایجاد ارتباطات تجاری، تبادل دانش و توسعه همکاری های مشترک میان صنایع مختلف فراهم کرده است. نمایشگاه ایران کاپا امسال را می توان نقطه عطفی در مسیر تحول صنعت تایر کشور دانست؛ رویدادی که نه تنها ویرترین توانمندی های تولیدکنندگان داخلی بود، بلکه پیام روشنی از آمادگی برای رقابت منطقه ای و جهانی به همراه داشت. حضور گسترده شرکت های تایر سازی در این نمایشگاه نشان داد که صنعت لاستیک ایران، با وجود

منطقه ای و حتی جهانی برای خود تعریف کند. گروه صنعتی بارز بزرگترین تولیدکننده تایر ایران در نوزدهمین نمایشگاه بین المللی معدن، صنایع معدنی، ماشین آلات و تجهیزات معدن، راهسازی و صنایع وابسته حضور پررنگی دارد. گفتنی است گروه بارز در سالن ۵ نمایشگاه بین المللی از تاریخ ۱۱ الی ۱۴ آبان ماه مشتاق دیدار بازدیدکنندگان گرامی خواهد بود. نمایشگاه ایران کاپا امسال در حالی در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار می شود که همزمانی آن با چند رویداد بزرگ صنعتی و فناوریانه، اهمیت و جذابیت بیشتری به این رویداد بخشیده است. در کنار این نمایشگاه، نوزدهمین نمایشگاه بین المللی معدن، صنایع معدنی، ماشین آلات و تجهیزات وابسته نیز برپا شده که یکی از مهم ترین گردهمایی های تخصصی در حوزه معدن و صنایع بالادستی کشور به شمار می رود. همچنین بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنعت تهران در همان بازه زمانی برگزار می شود؛ رویدادی که همواره به عنوان یکی از بزرگترین نمایشگاه های صنعتی کشور شناخته می شود و طیف وسیعی از تولیدکنندگان و فعالان صنعتی را گرد هم می آورد. در کنار این دو رویداد، نمایشگاه بین المللی فناوری نانو نیز در همان محل و تاریخ برگزار می شود که به عنوان ویرترین نواوری های فناوریانه کشور، نقش مهمی در معرفی دستاوردهای علمی و صنعتی ایران دارد. همزمانی این نمایشگاه ها باعث شده است تا بازدیدکنندگان داخلی و خارجی بتوانند در یک بازه زمانی کوتاه، با بخش های مختلفی از توانمندی های صنعتی، معدنی و فناوریانه ایران



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

نمایشگاه های تخصصی در حوزه خودرو و صنایع وابسته، همواره فراتر از یک گردهمایی ساده عمل کرده اند؛ آن ها به صحنه ای برای نمایش توانمندی های داخلی، سنجش ظرفیت های رقابتی و ترسیم افق های تازه برای آینده صنعت بدل شده اند. در چنین رویدادهایی، هر بخش از زنجیره تأمین خودرو می کوشد تصویری روشن از جایگاه خود ارائه دهد و نشان دهد که چگونه می تواند در مسیر توسعه ملی و حضور در بازارهای جهانی نقش آفرینی کند. امسال نیز یکی از مهم ترین نمایشگاه های صنعتی کشور، فرصتی فراهم آورد تا فعالان این حوزه با حضوری پررنگ، نه تنها محصولات و دستاوردهای خود را معرفی کنند، بلکه پیام هایی روشن درباره مسیر آینده صنعت خودرو و قطعات در ایران مخابره نمایند. این حضور گسترده نشان داد که صنعت داخلی، با وجود چالش های اقتصادی و محدودیت های تأمین مواد اولیه، همچنان از ظرفیت بالایی برای نواوری، ارتقای کیفیت و توسعه بازار برخوردار است. چنین رویدادهایی بیش از هر چیز یادآور این واقعیت اند که صنعت خودرو و قطعات ایران، اگرچه با موانع متعددی روبه روست، اما با اتکا به دانش فنی، سرمایه انسانی و تجربه های انباشته، می تواند جایگاهی تازه در بازارهای

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق 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	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کورانداو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ توبوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکسپریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۳۰۰,۰۰۰	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	اکسپریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکسپریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





قرار گرفته است که تاکنون بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ قطعه استانداردسازی شده و فرآیند تدوین استاندارد برای حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ قطعه دیگر نیز ادامه دارد.» وی تأکید کرد: «در صورت کاهش کیفیت مواد اولیه توسط تولیدکنندگان، این موضوع در آزمون‌های فنی قطعات قابل شناسایی است.» رئیس سازمان ملی استاندارد در پایان گفت: «هدف اصلی از اجرای این طرح، ارتقای ایمنی، کاهش هزینه‌های تعمیر و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان از کیفیت خودروهای داخلی است.»

فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به روند پایش کیفی قطعات خودرو گفت: «تمام قطعاتی که مشمول استاندارد اجباری هستند، توسط سازمان ملی استاندارد نمونه‌برداری و بررسی می‌شوند.» به گفته وی، در صورت مشاهده هر گونه تخلف، موضوع از طریق سامانه اصالت‌سنجی قطعات با شماره ۱۵۱۷۱۰۰۰ پیگیری می‌شود. انصاری با اشاره به اجرای طرح استانداردسازی قطعات خودرو افزود: «استانداردسازی حدود هزار قطعه از سال‌های گذشته در دستور کار سازمان



استانداردسازی ۸۰۰ قطعه خودرو نهایی شد

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قرار دادهای ثابت و قیمت‌های متغیر نفس صنعت قطعه را بریده است

قطعه‌ساز باید با هزینه‌های صعودی مواد اولیه، انرژی، بهره‌بانکی و غیره کار کند، در حالی که نه پرداخت‌های خودروسازان به موقع است و نه تعدیل قیمت‌ها واقعی است

شورای رقابت: ناظر خاموش در چرخه قیمت‌گذاری این قطعه‌ساز با اشاره به روند پرداخت مطالبات قطعه‌سازان گفت: «قطعه‌ساز معمولاً چهار تا شش ماه بعد از تحویل قطعه، پولش را دریافت می‌کند. در حالی که خودروسازان نقد یا پیش‌فروش دارد و پول در اختیارش است. چرا باید این تأخیر چندماهه تداوم یابد؟ شورای رقابت هم نتوانسته این وضع را اصلاح کند. نه قطعه‌ساز راضی است نه خودروساز، چون قیمت‌گذاری‌ها واقعی نیست.»

وی افزود: «اگر واقعاً خودروساز با ضرر می‌فروشد، باید صورت‌های مالی خود را به شورای رقابت ارائه دهد تا راستی‌آزمایی شود. اگر قیمت‌ها منطقی است، باید قیمت خود را اصلاح شود تا بهانه‌ای برای تأخیر در پرداخت به قطعه‌ساز وجود نداشته باشد. اگر ریخت‌وپاش یا خریدهای غیر منطقی وجود دارد، نهاد ناظر باید دخالت کند.»

نجفی‌سپهری ادامه داد: «مشکلات برق در تابستان با پایان فصل، تا حدودی برطرف شد، اما زمستان پیش‌رو دوباره بحران گاز خواهیم داشت. نه گاز وئیل می‌دهند، نه امکان ذخیره‌سازی داریم. وقتی سرما می‌رسد و هم برق و هم گاز قطع می‌شود، چطور انتظار دارند کارگر در سرمای شدید کار کند؟ این بی‌توجهی‌ها نشان می‌دهد اراده‌ای برای حفظ تولید وجود ندارد.»

وی اضافه کرد: «با وجود شعارهای حمایتی از تولید، هیچ دستگاه اجرایی در عمل به آن پایبند نیست. من پنج سال نماینده اتاق ایران در ستاد تسهیل ملی بودم، اما در آن مدت حتی یک دستگاه اجرایی ندیدم که شعار حمایت از تولید را واقعاً عملی کند.»

نجفی‌سپهری در ادامه درباره تجربه خود در جلسات ستاد تسهیل تصریح کرد: «در یکی از جلسات، پرونده واحدی مطرح بود که ۱۸ سال پیش در تحریم قرار گرفت و میلیاردها تومان بدهی به بانک‌ها داشت. همه بانک‌ها و نهادها حاضر بودند تا به او کمک کنند، اما بانک مرکزی مخالفت کرد. وقتی نماینده قوه قضاییه برای یافتن راه‌حل حضور یافت و گفت باید مساعدت شود، نماینده بانک مرکزی از شدت مخالفت جلسه را ترک کرد. این رفتار نشان می‌دهد حتی در موضوعات ملی نیز به تولید رحم نمی‌کنند.»

وی افزود: «واسطه‌گری در بازار جایگزین تولید شده است. نمونه روشن آن بازار ورق است. دلال فقط در دفترش می‌نشیند، از کارخانه می‌خرد و با سود بالا به من می‌فروشد، بدون هیچ ارزش‌افزوده‌ای. تا پول را کامل ندهم، بارم را تخلیه نمی‌کند. این یعنی تولیدکننده در حلقه آخر زنجیره است و همه فشارها بر او وارد می‌شود.»

مسئولان حتی زحمت پاسخ‌دادن را نمی‌دهند عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو و کشور با اشاره به ناامیدی صنعتگران گفت: «ایس روزها بین تولیدکننده‌ها اصطلاحی رایج شده: صبح می‌گویم آن شش‌اله بعد از ظهر بهتر از صبح باشد، بعد از ظهر که می‌شود می‌گویم خدایا فقط فردا بدتر از امروز نباشد. یعنی امید به آینده در این صنعت از بین رفته است.»

وی افزود: «با چنین نوساناتی در بازار، اصلاً امکان برنامه‌ریزی وجود ندارد. همانطور که اشاره کردم، من ورق را ۵۲ هزار تومان خریدم، هفته بعد مواد اولیه با ۳۵ درصد افزایش قیمت تهیه کردم. باید هر روز قیمت بگیرم و آنالیز جدید بنویسم تا بتوانم پاسخگوی مشتری باشم.» این قطعه‌ساز با اشاره به بی‌توجهی مسئولان به گزارش‌های کارشناسی گفت: «دو سال پیاپی، گزارش تحلیلی از صورت‌های مالی صنایع منتشر کردم که نشان می‌داد چگونه صنایع بالادستی فشار خود را به صنایع پایین‌دستی منتقل می‌کنند. اما هیچ واکنشی در یافت نکردم، نه تشویق، نه پاسخ، نه حتی انتقاد. یعنی مسئولان حتی زحمت خواندن گزارش‌ها را به خود نمی‌دهند.» وی تصریح کرد: «در حالی که وظیفه روابط عمومی وزارتخانه‌ها جمع‌آوری اخبار و ارائه گزارش روزانه به معاون وزیر و ریاست، هیچ‌یک از مطالب من حتی مورد توجه قرار نگرفت. وزیر صنعت حتی به خودش زحمت نداد با من تماس بگیرد و واکنش منفی نشان دهد؛ این یعنی بی‌ارزش دانستن نقد و تجربه تولیدکننده.» نجفی‌سپهری در پایان گفت: «همه دستگاه‌ها شعار حمایت از تولید می‌دهند، اما هیچ کدام عمل نمی‌کنند. از وزیر صنعت گرفته تا داریی، تأمین اجتماعی و بانک مرکزی همگی تصمیماتی می‌گیرند که خلاف تولید است. این عملکردها نشان می‌دهد یانمی دانند چه می‌کنند، یا کاملاً از واقعیت آگاهند و آگاهانه تصمیم‌های اشتباه می‌گیرند.»



نیوزیل

اگر خودروساز با ضرر می‌فروشد، باید صورت‌های مالی خود را به شورای رقابت ارائه دهد تا راستی‌آزمایی شود. اگر قیمت‌ها منطقی است، باید قیمت خودرو اصلاح شود

این قطعه‌ساز بیان داشت: «دارایی و مالیات نیز مساله‌ساز شده است. دولت در بودجه مشخص می‌کند که باید وصول مالیات افزایش یابد، در حالی که تولید به شدت افت کرده است. نتیجه آن می‌شود که کارمند داریی برای گرفتن جایزه و نمره مثبت، به دنبال هر بهانه‌ای است تا مالیات بیشتری وصول کند؛ این یعنی فشار مضاعف بر تولیدکننده.»

نجفی‌سپهری تصریح کرد: «بانک مرکزی هم عملکردی برخلاف تولید دارد. نرخ بهره مصوب ۱۵ درصد است، اما بانک‌ها با انتشار اوراق با نرخ ۱۸ درصد عملاً سطح نرخ‌ها را بالا برده‌اند. علاوه بر این، بانک مرکزی به بانک‌های خصوصی اجازه داده تا نسبت تسهیلات به سپرده‌های خود را تا حدود ۱۲۰ تا ۱۳۰ واحد افزایش دهند (باقبول ۲۰ درصد سپرده)، در نتیجه هیچ بانکی تسهیلات را با نرخ مصوب پرداخت نمی‌کند.» وی افزود: «این افزایش نرخ بهره، رشد قیمت مواد اولیه، فشار بر کارگر و تورم خدمات همه با هم بر دوش واحد تولیدی سنگینی می‌کنند، بدون این که هیچ نهادی متوجه عمق بحران باشد. در بخش خدمات آزاد بازار، آهنگر در و پنجره را به هر قیمتی بفروشد، کولر کار نیز با هر نرخ دلخواه کار می‌کند، اما صنعتگر و قطعه‌ساز چنین آزادی ندارد و باید بسا قیمت‌های ثابت و قراردادهای بلندمدت کار کند.»

نیوزیل

تأمین اجتماعی موانع جدیدی ایجاد کرده است. پیش‌تر اگر پول پرداخت نمی‌شد، حداقل لیست بیمه کارگران را قبول می‌کردند و خدمات لیست را بدون پرداخت وجه نمی‌پذیرند

ورشکستگی تدریجی زیر بار نرخ‌های بانکی

نجفی‌سپهری درباره وضعیت معیشت و کار در جامعه اظهار داشت: «نزدیک منزل من محل توقف چند وانت نیشان است که رانندگان شب را همان‌جا در خودرو می‌خوابند؛ داخل ماشین گاز پیک‌نیک دارند، غذا در سب می‌کنند و کلمن آب خنک کنار دستشان است. این صحنه‌ها یعنی کارگر و راننده برای گذران زندگی، شش‌پانز روز در گیر کارند و حتی محل استراحتشان هم شده محیط کارشان. از طرفی امروز برای حمل بار کارخانه، باید ۵ تا ۶ میلیون تومان کرایه پرداخت کنم، قبض برق کارخانه به حدود ۵ میلیون تومان رسیده و مجموع این هزینه‌ها فشار سنگینی بر موارد کرده است.»

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو و کشور اضافه کرد: «در کارخانه‌ای که تا پارسال نهایت ۶۰۰ هزار تومان برق مصرف می‌کرد، اکنون بدون استفاده از وسایل گرمایشی باید ماهانه بیش از ۲ و نیم میلیون تومان بهره‌دارد. بسا هزینه ترانزیت، مبلغ کل به حدود ۵ میلیون تومان می‌رسد. از طرف دیگر، فشار در زمینه گاز نیز زیاد است؛ مجبور شده‌ایم ژنراتور نصب کنیم، اما در زمان قطعی گاز، گاز وئیل هم به ما نمی‌دهند. یعنی صنعت را عملاً در بن‌بست قرار داده‌اند.»

مجوز واگذاری تاکسی‌های برقی صادر شد



ادامه داد: «با توجه به این که برخی تاکسیرانان قدیمی تمایل به دریافت تاکسی برقی نداشتند، پیشنهاد شد که این مجوز برای افرادی که برای نخستین بار قصد دریافت پروانه تاکسیرانی دارند و می‌خواهند به جمع تاکسیرانان پیوندند نیز اعمال شود.»

پیگیری‌های لازم توسط رئیس سازمان تاکسیرانی، شادی مالکی انجام و مجوز واگذاری ۴۵۰ تا ۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی جدید دریافت شد.

سید محمد آقامیری، نایب رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران از دریافت مجوز واگذاری تاکسی‌های برقی خبر داد و گفت: «اصل مصوبه این است که تاکسی‌های برقی با تسهیلات دولت و شهرداری ابتدا به آن دسته از مالکان تاکسی واگذار شود که خودرو فرسوده داشته و قصد از رده خارج کردن آن‌ها را دارند. این مجوز از سوی وزارت کشور صادر شده و شهرداری مجاز به اجرای آن است.» وی



قطعات یدکی، تعمیرات و کمیسیون؛ سه چالش جدی؛

رانندگان پلتفرم‌های اینترنتی چه مشکلاتی دارند؟

خوب و بد رانندگی

اقتصاد رانندگی دیگر به صرفه نیست. بر این اساس در حالی که قیمت سوخت، قطعات یدکی، هزینه تعمیرات و بیمه خودرو هر روز رشد می‌کند، کرایه‌ها ثابت مانده یا رشدشان هم‌اندازه تورم نیست. به اعتقاد رانندگان سهم ۲۰ تا ۲۲ درصدی کمیسیون شرکت از هر سفر نیز تراز سود آن‌ها را منفی کرده است. محاسبات ساده نشان می‌دهد بخش عمده درآمد راننده صرف هزینه‌های سرویس خودرویش می‌شود. روغن موتور، لاستیک و به‌طور کلی قطعات مصرفی و همچنین هزینه سوخت به‌ویژه در شرایط کار طولانی‌مدت، سود واقعی را به‌صفر نزدیک می‌کند. این در حالی است که فرسودگی خودرو و هزینه بیمه در این گزارش مد نظر قرار نگرفته است. در عین حال نبود تشکل صنفی مستقل، بزرگ‌ترین حلقه مفقوده در ساختار کاری رانندگان است. در حالی که در بسیاری از کشورها نمایندگان رانندگان در کمیته‌های تصمیم‌گیری شرکت‌ها حضور دارند، در کمپانی‌های آنلاین ایرانی تمام تغییرات از بالا ابلاغ می‌شود و هیچ مسیر گفت‌وگوی سازمان‌یافته‌ای وجود ندارد. در این وضعیت، انتقادهای به‌صورت پراکنده در شبکه‌های اجتماعی و گروه‌های تلگرامی منعکس می‌شود و هیچ سازوکاری برای اصلاح واقعی در این بخش طراحی نشده است.

نتیجه بررسی‌های میدانی و هم‌کلام شدن با رانندگان نشان می‌دهد راه برون‌رفت از معضلات موجود نه در وعده‌های تبلیغاتی، بلکه در بازنگری عملی سیاست‌های مالی و رفتاری پلتفرم‌های برخط نهفته است. درواقع



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

حمل و نقل و جابه‌جایی آنلاین مسافر عمر زیادی در کشور ندارد و بیش از یک دهه است پلتفرم‌های برخط در چرخه حمل و نقل عمومی کشور فعال هستند.

ابتدا در سال ۱۳۹۳ پلتفرم اسنپ اعلام موجودیت کرد و در همان ماه‌های آغاز به کارش با استقبال چشمگیر مردم به‌ویژه شهروندان کلان‌شهرها مواجه شد. در سال ۱۳۹۵ رقیب اسنپ با نام تپسی پای به میدان رقابت گذاشت و تا امروز این دو شرکت در محیط آنلاین به‌فعالیّت می‌پردازند و رقیب اصلی یکدیگر به‌شمار می‌روند.

البته طی این سال‌ها شرکت‌های دیگری نیز وارد رقابت با اسنپ و تپسی شده‌اند؛ اما نتوانسته‌اند جایگاه آن‌ها را تصاحب کنند. مسیر روبه‌جلوی اسنپ و تپسی نیز با مشکلات و چالش‌هایی همراه بوده است. اخذ مجوز، رضایت کاربران، نرخ کرایه، حفظ حریم خصوصی، امنیت مسافران و ... اما با همه این‌ها، تاکسی‌های اینترنتی همچنان در سطح شهرهای کوچک و بزرگ فعال هستند و خدمات گوناگونی را در زمینه حمل و نقل سریع و منصفانه ارائه می‌دهند.



نخست باید نرخ کرایه‌های پایه متناسب با تورم واقعی سوخت و قطعات اصلاح شود تا درآمد راننده حداقل پاسخگوی هزینه‌های روزمره باشد. همچنین ساختار کمیسیون باید عادلانه و انعطاف‌پذیر باشد؛ به گونه‌ای که سفرهای سخت‌تر و زمان‌بر سود بیشتری نصیب راننده کند. در کنار این اصلاحات مالی، بازطراحی سیستم پشتیبانی حیاتی است. لازم است نظرات مردم هم در این زمینه دیده و شنیده شود تا تصمیمات درستی برای ارائه خدمات فوری و دسترسی بهتر صورت بگیرد و راننده و

مسافر و شرکت هر سه راضی و منتفع باشند. پیگیری این موضوع می‌تواند نخستین گام برای بازسازی اعتماد از دست‌رفته باشد.

علاج کار

پلتفرم‌هایی نظیر اسنپ و تپسی به‌عنوان تاکسی‌های اینترنتی در ابتدا به‌عنوان یک راه‌حل نوین برای مسافر و راننده معرفی شدند؛ اما اکنون با مشکلات متعددی روبه‌رو هستند و اگر این مشکلات حل نشود، ممکن است ادامه

فعالیّت در این حوزه برای بسیاری از رانندگان و استفاده از این خدمات برای بسیاری از مسافران دیگر مقرون به‌صرفه نباشد. این مساله تنها به ضعف مالی مربوط نیست؛ بلکه سلامت رانندگان، حمایت‌های قانونی و سازمانی، پوشش خدمات فنی، بیمه و ... را شامل می‌شود. راننده برای هر کدام از این موارد باید هزینه بالایی پرداخت کند و به بهترین شکل هم کار کند و سرویس بدهد؛ اما دغدغه‌های روزمره انرژی فرد را تحلیل می‌برد.

نرخ کرایه تاکسی‌های شهری هر سال با تصویب شوراهای شهر مشخص می‌شود؛ اما تاکسی‌های اینترنتی از سیستم قیمت‌گذاری پویا استفاده می‌کنند.

این سیستم بر اساس عواملی مانند مسافت، زمان سفر، ترافیک و نسبت عرضه و تقاضا عمل می‌کند. به این معنا که در ساعات شلوغی و ترافیک، قیمت‌ها به‌طور خودکار افزایش می‌یابد. طبق اعلام مدیران یکی از این پلتفرم‌ها، قیمت‌گذاری در تاکسی‌های اینترنتی به‌صورت دستی انجام نمی‌شود و بر اساس الگوریتم‌های هوشمند و پویا تعیین می‌شود. هدف از این سیستم، تعادل بین عرضه و تقاضا و ارائه قیمتی است که برای هر ۲ طرف، یعنی راننده و مسافر مناسب باشد.

در ساعاتی از شبانه‌روز که تقاضا کمتر است، قیمت‌ها از حالت عادی پایین‌تر می‌آید و مسافران می‌توانند از خدمات ارزان‌تر استفاده کنند؛ اما در ساعات شلوغ و پرتردد، به‌دلیل افزایش تقاضا و کم شدن خودروهای موجود، قیمت‌ها افزایش می‌یابد.

تنها با شفافیت در نرخ‌گذاری، بازنگری در کمیسیون‌ها و ایجاد گفت‌وگوی واقعی بین مدیریت و رانندگان، می‌توان امید داشت که پلتفرم‌های اینترنتی دوباره به‌وضعیت برد-برد برسند. راننده‌های این پلتفرم‌ها، چرخ‌های بی‌ادعای حمل و نقل دیجیتال کشور هستند؛ اما وقتی این چرخ‌ها از شدت خستگی و مشکلات لاینحل از حرکت بازمانند، هیچ ترم‌افزاری توان آن را نخواهد داشت که مجدداً در دل این قشر انگیزه ایجاد کند.

33 CROSS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

بیلبور
Billboard



ولوو EX90 خودرو سبز سال شد

هر ساله روی محصولات جدید خودروسازان مطرح جهان ارزیابی و تستهای خاصی صورت می‌گیرد تا جایگاه آن‌ها در فهرست خودروهای برتر جهان مشخص شود. بر این اساس امسال محصول جدید کمپانی ولوو که کاملاً برقی بوده و نسخه تمام‌برقی اس‌یووی فول‌سایز لاکچری این خودروساز یعنی XC90 به شماره می‌رود، به عنوان خودرو سبز سال معرفی شد. این خودرو در نسخه پرفورمنس می‌تواند تا ۵۱۰ اسببخار قدرت و ۹۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

هیچ خودرویی بدون استهلاک نیست!

این روزها در فضای مجازی به‌خصوص پلتفرم اینستاگرام در مورد برخی محصولات خودروسازان مطرح جهان با نظراتی مواجه می‌شویم که بسیاری از آن‌ها از نگاه کارشناسان و متخصصان صنعت و بازار خودرو اشتباه و نادرست است. به‌عنوان مثال عده‌ای معتقدند استهلاک خودروهای چینی، کره‌ای، ژاپنی یا حتی آلمانی بالاست و بنابراین به‌مخاطبان خود پیشنهاد می‌کنند از خرید این مدل خودروها صرف‌نظر کنند. این درحالی است که یک مدل خودرو متشکل از ۶ هزار قطعه (بسته به نوع کلاس و تکنولوژی به کار رفته در آن) است که هر یک دارای عمر مفیدی است و پس از به پایان رسیدن عمر آن، مشکلاتی در خودرو ایجاد می‌شود که با تعویض قطعه معیوب، مشکل به‌طور کلی برطرف خواهد شد. درعین حال مطابق با نظر کارشناسان تعویض به‌موقع روغن موتور، بررسی دائمی وضعیت قطعات مصرفی و رانندگی در دورهای پایین و اجتناب از وارد آوردن فشار به‌پیش‌ران و گیربکس خودرو، از جمله مواردی است که مالکان خودروها می‌توانند با رعایت آن‌ها از خرابی و پرداخت هزینه‌های هنگفت تعمیرات خودرو در امان باشند. بنابراین نحوه نگهداری از خودرو در بالا رفتن عمر مفید آن تأثیرگذار است و همان‌طور که اشاره شد توجه به توصیه‌های کمپانی سازنده می‌تواند تا حد زیادی سبب کاهش استهلاک و هزینه نگهداری از خودرو در بلندمدت شود.

در همین راستا باید هر ۵ هزار کیلومتر روغن موتور، فیلتر روغن موتور و فیلترهای خودرو تعویض شود. همچنین وضعیت سیستم‌های سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی خودرو باید هر ۵۰ هزار کیلومتر مورد بررسی قرار گیرد تا در صورت بروز هرگونه نقص احتمالی در این بخش، با تعمیر و نه‌ایتن تعویض قطعه، مشکل به‌طور کامل و با کمترین هزینه برطرف شود.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت خودرو در بازار تغییر محسوسی نداشت



فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره بدون تغییر در بازار ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۸ بدون تغییر در بازار ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ریرا بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۹۰۳ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس بدون تغییر در بازار یک میلیارد و ۵۴۷ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کرمان موتور



K E R M A N M O T O R

K M C S R 3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کانالوگ