



نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:
دستاوردهای سایپا در کیفیت،
قیمت و صادرات قابل تقدیر است



«کمری»؛ سامورایی خوش آوازه

۴ صفحه

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

«پرشیا خودرو» ۵۰ دستگاه خودرو به جانبازان تحویل داد

مراسم تحویل ۵۰ دستگاه خودرو ویژه جانبازان، با حضور مسئولان بنیاد شهید و امور ایثارگران، خانواده‌های معظم شهدا و مدیران شرکت پرشیا خودرو به تازگی برگزار شده است.

۹ صفحه

یک کارشناس اقتصادی

در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

بی‌ثباتی سیاست‌های
صنعتی، ترمز تولید
خودرو را کشیده است

۳ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

هشدار کاهش در آمد
«بیمه البرز» در پی کاهش
صدور بیمه‌نامه‌های جدید

۲ صفحه

در ۷ ماهه نخست سال جاری رقم خورد:

رشد ۵۵ درصدی در آمد
گروه صنعتی «بارز»

گروه صنعتی بارز، بزرگ‌ترین تولیدکننده تاپر در کشور با
انتشار گزارش عملکرد همراه خود، تصویری روشن...

۵ صفحه



تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان مسکن است یا درمان‌کننده صنعت خودرو؟

حباب قیمت خودروهای وارداتی در حال تخلیه شدن است

۷ صفحه

بیانیه «ایران خودرو» درباره اجرای برنامه داوطلبانه ارتقای سیستم گرمایشی در محصولات خانواده ۲۰۶، ۲۰۷ و انا

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷



آرین پارس
ARIAN PARS

اته‌خسرهانی

حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
لاماری هیبرید

LAMARI EAMA HEV

با پرداخت دو مرحله‌ای



www.AUTOKHOSRAVANI.COM



گلکسی استارشاین ۶، سدان پلاگین-هیبریدی جدید جیلی با شعاع حرکتی الکتریکی ۱۲۵ کیلومتری است که در نمای جلو شباهت زیادی به محصولات مرسدس بنز دارد. جیلی رسماً از جدیدترین محصول خود در سری گلکسی، یک سدان پلاگین-هیبریدی میان‌سایز به نام گلکسی استارشاین ۶ پرده‌برداری کرده است. این خودرو به‌نسب جدید سیستم هیبریدی پیشرفته تور (Thor-EM-i) مجهز شده و قادر است با یک بار شارژ کامل، مسافتی تا ۱۲۵ کیلومتر را در حالت تمام‌برقی طی کند. قلب تپنده این سدان، ترکیبی از یک پیشران ۱.۵ لیتری با قدرت ۱۱۰ اسب‌بخار و یک سیستم هیبریدی است.

جیلی برای این مدل دو گزینه باتری لیتیوم آهن فسفات با ظرفیت‌های ۸.۵ و ۱۷ کیلووات-ساعت در نظر گرفته که بسته به تریم، بردهای برقی ۵۰، ۱۰۰ و ۱۲۵ کیلومتر را فراهم می‌کنند. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. گلکسی استارشاین ۶ از زبان طراحی جدید جیلی موسوم به «زیبایی‌شناسی موجی» پیروی می‌کند، جلوپنجره ذوزنقه‌ای با خطوط عمودی کرومی، چراغ‌های باریک و کشیده و بدنه فست‌بک، چهره‌ای مدرن و پویا به آن بخشیده است؛ هرچند که در نمای جلو کاملاً سدان‌های مرسدس مثل AMG GT چهاردر را تداعی می‌کند.



«استارشاین ۶» جیلی شبیه به محصولات مرسدس بنز

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

هشدار کاهش درآمد «بیمه البرز» در پی کاهش صدور بیمه‌نامه‌های جدید



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

براساس گزارش رسمی بیمه مرکزی، بیمه البرز در نیمه نخست سال جاری رشد ۹۳ درصدی پرداخت خسارات به بیمه‌گذاران را به ثبت رسانده است. این درحالی است که تعداد موارد خسارت نیز طی این مدت برای بیمه البرز با رشد ۳۳٫۳ درصدی روبه‌رو بوده است. در سوی مقابل اما حق بیمه تولیدی بیمه البرز در ۶ ماه نخست امسال با رشد ۶۷٫۶ درصدی روبه‌رو بوده که با توجه به میزان بیشتر رشد پرداخت خسارات، این به معنای افزایش هزینه‌های بیمه البرز است. اما نکته مهم این گزارش کاهش ۳۲ درصدی تعداد صدور بیمه‌نامه‌های جدید از سوی بیمه البرز است که این مساله به معنای کاهش درآمد حق بیمه تولیدی برای این شرکت است. اعظم کاتوزیان، کارشناس بیمه حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در شرایطی که مالکان خودروها انتظار دارند شرکت‌های بیمه در روز حادثه پشتیبان آن‌ها باشند، برخی از شرکت‌های بیمه‌ای با بوروکراسی پیچیده و تاخیر در پرداخت خسارت، عملاً مشتری را از ادامه همکاری دلسرد می‌کنند.» وی افزود: «در بیمه بدنه، روند ارزیابی خسارت‌ها در تعدادی از پرونده‌ها طولانی است و برخی کارشناسان با

عدم دقت کافی، خسارت‌ها را به‌درستی برآورد نمی‌کنند. این رویکرد نشان می‌دهد اولویت شرکت کنترل هزینه‌ها و حفظ تراز مالی است؛ حتی به بهای ناامید شدن برخی مشتریان.» کاتوزیان گفت: «در بیمه شخص ثالث نیز شاهد همان مشکلات هستیم. پرداخت خسارت‌ها به کندی انجام می‌شود و بیمه‌گذاران مجبور هستند هفته‌ها برای دریافت حق قانونی خود منتظر بمانند. درحالی که برخی شرکت‌ها نیز سامانه‌های الکترونیکی ایجاد کرده‌اند تا پرونده‌ها در چند روز بررسی شوند.» وی گفت: «در این مورد به‌خصوص، بیمه البرز هنوز درگیر فرم‌های کاغذی و امضاهای چندمرحله‌ای است.» او تأکید کرد: «این رویه‌ها باعث شده برخی از شرکت‌های بیمه‌ای چهره‌ای خسته، کند و غیر حرفه‌ای در ذهن مشتریان پیدا کنند. مخصوصاً وقتی بیمه‌گذار احساس کند باید برای دریافت خسارتش بجنگد.

«وی همچنین افزود: «به عنوان مثال آمارها نشان می‌دهد شرکت بیمه البرز در میان بیمه‌های بزرگ کشور یکی از بالاترین نرخ‌های شکایت را دارد. تعدد شکایت‌ها به‌روشنی نشان می‌دهد سیستم پاسخگویی به مشتری چندان کارآمد نیست و حتی بخش روابط عمومی نیز به‌جای پاسخگویی، بیشتر در نقش توجیه‌گر ظاهر می‌شود.» او گفت: «مشکل دیگر، قراردادهای پیچیده و مبهم تعدادی از شرکت‌های بیمه‌ای است. در بسیاری از پرونده‌ها، بیمه‌گذاران تازه هنگام بروز خسارت متوجه می‌شوند بندهای متعددی در قرارداد وجود دارد که خسارت آن‌ها را شامل نمی‌شود. این ابهام‌ها نه تنها شفافیت می‌کاهد، بلکه سبب ناخرسندی مشتری می‌شود؛ احساسی که به‌سختی قابل جبران است.»

وی افزود: «بخش خدمات مشتری نیز چندان عملکرد مطلوبی ندارد؛ به عنوان مثال برخی تماس‌های بی‌پاسخ، تاخیر در اطلاع‌رسانی وضعیت پرونده و برخورد غیر حرفه‌ای برخی کارکنان باعث شده نام برخی مراکز بیمه برای بسیاری از مشتریان یادآور استرس و انتظار باشد، نه امنیت و آرامش.» وی گفت: «بیمه البرز باید از مدل فروش محور خارج شود و نگاه خود را به‌زیات مشتری تغییر دهد. تازمانی که سیاست‌های مدیریتی تنها بر جذب قرارداد جدید و صرفاً افزایش آمار فروش متمرکز است، کیفیت خدمات مسیر رشد آنچنانی را طی نخواهند کرد. شرکت‌هایی که به‌جای وفاداری مشتری به سود کوتاه‌مدت فکر کنند، دیر یا زود سهمشان از بازار کاهش خواهد یافت.» او در پایان گفت: «اعتماد در صنعت بیمه صرفاً با یک تبلیغ یا تخفیف بازمی‌گردد. این اعتماد فقط زمانی نهادینه می‌شود که مشتری ببیند شرکت در سخت‌ترین لحظه‌ها در کنار اوست. هریک از شرکت‌های بیمه‌ای که نتوانند این واقعیت ساده را درک کنند، باید خود را برای از دست دادن جایگاه تاریخی‌شان در رتبه‌بندی‌های بازار بیمه آماده کنند.»

صنعت خودرو؛ استراتژی، تاکتیک

صدور بخشی از محصولات آن به کشورهای منطقه و جهان است؛ به گونه‌ای که در این بازه زمانی طولانی قادر به تأمین نیازهای ارزی خود نبوده و همچنان چشم‌براه تصمیمات مسئولان نظام بانکی است. حدود دودهمه پیش یا به عبارت دیگر زمان رونمایی از خودرو ملی سمنده اعلام شده بود که صنعت خودرو ایران کمی بیش از ۳ درصد در تولید ناخالص داخلی کشور سهم دارد و از آن به بعد که طبیعتاً باید این رقم افزایش یابد، دیگر خبری در این باره منتشر نشده است یکی از ضعف‌های اصلی صنعت خودرو ایران ادامه تولید محصولات خودرویی بر روی پلتفرم‌های قدیمی است و همین مساله آن را از ادامه رقابت باز می‌دارد؛ زیرا از نواوری در آن خبری نیست. و اما تاکتیک؛ همه می‌دانند که وظیفه اصلی تاکتیک انتخاب بهترین روش کاری مناسب برای دستیابی به هدف‌های مندرج در برنامه راهبردی بوده و یا کاربردی کردن آن‌هاست.

در این مورد تجربه کشورهای نواخته صنعتی در آسیا مانند چین، کره جنوبی، سنگاپور، مالزی و ... می‌تواند یکی از بهترین آموزه‌های ما در صنعت خودرو باشد. هم‌اکنون باید با بازنگری در شیوه‌های تولید فعلی و بهره‌گیری از تجارب کشورهای فوق، بخش صادرات در صنعت خودرو را فعال و زمینه‌های تعمیق این فرآیند را فراهم کنیم. فرجام سخن این که: برای داشتن صنعت خودرو پویا و رو به رشد و توسعه باید در گام نخست، خود و توانمندی‌های موجود صنعتی کشور را باور کنیم و از تجارب مفید کشورهای نواخته صنعتی آسیا بهره بگیریم. از آنجا که صنعت خودرو ما بخشی از کلان اقتصاد کشور است، باید شرایط بین‌المللی را هم برای سرمایه‌گذاری در آن آماده سازیم و...

هر واحد تولیدی و صنعتی که در هر یک از کشورهای جهان آغاز به کار می‌کند جهت دستیابی به هدف‌های تعیین شده خود

برنامه راهبردی جامع کوتاه و بلندمدت تدوین و تصویب می‌نماید که اصطلاحاً به آن «استراتژی» می‌گویند و تمامی تلاش خود را معطوف به اجرای صحیح آن می‌کند. از آنجا که محصولات شرکت‌های خودرویی بیشترین ارتباط را با طبقات مختلف مردم دارد، بیشتر این موضوع مهم در صنعت خودرو جلوه می‌نماید. اما در کشور ما به‌ویژه در صنعت خودرو از این برنامه معطوف به رشد و سازندگی خردگرایانه و پذیرش قانونمندی‌های توسعه کمتر خبری منتشر می‌شود؛ درحالی که در چهارچوب گرایش‌ها و روندهای در هم آمیزی جهانی به آسانی می‌تواند به رشدی بالاتر از رشد متوسط منطقه دست یابد.

در این زمینه جهت‌گیری‌های اصلی صنعت خودرو ما باید همسو با توسعه صنعتی و نیز با عنایت به محورهای استراتژیک مانند: ایجاد مشاغل مولد و رشد تولید در اقتصاد ملی، افزایش بهره‌وری و سرانجام قطع وابستگی‌های به نفت و هم وابستگی‌های صنعتی به‌خارج از کشور باشد که این هدف کاملاً قابل دستیابی است. صنعت خودرو ما به‌رغم قدمت و سابقه ۶۰ ساله هنوز جایگاه و موقعیت درخور شأن خود را پیدا نکرده و حلقه‌های مفقوده بیشماری دارد که مهم‌ترین آن‌ها



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



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

جلوپنجره‌های بالکوها‌های لوزی شکل، امضای جدید طراحی رنو را به نمایش می‌گذارد. در مدل پرچمدار اسپریت آلپین، رینگ‌های ۱۸ اینچی با طراحی پیچیده و اسپویلر سقفی بزرگ، ظاهر اسپریت این خودرو را تکمیل می‌کنند. در داخل کابین، رنو با الهام از رنو ۵ برقی، یک چیدمان دو صفحه‌نمایش را جایگزین کرده است. در ترم‌های بالاتر، دو نمایشگر ۱۱.۱ اینچی وظیفه نمایش اطلاعات و سرگرمی را برعهده دارند. با این حال، رنو برخلاف بسیاری از رقیب، دکمه‌های فیزیکی کنترل سیستم تهویه مطبوع را حفظ کرده است. یکی از تغییرات مهم، حذف اهرم دنده بزرگ در مدل‌های اتوماتیک و جایگزینی آن با یک شیفتر روی ستون فرمان است که فضای کنسول مرکزی را آزادتر کرده است.

نسل جدید رنو کلیو برای سال ۲۰۲۶ با طراحی تهاجمی‌تر، کابین دیجیتال و پیش‌رانه هیبریدی قدرتمندتر از راه رسیده است تا سلطنت خود را در بازار ادامه دهد. رنو از نسل جدید کلیو، پر فروش‌ترین خودرو فرانسوی تاریخ در نمایشگاه مونیخ رونمایی کرد. این هاچ‌بک محبوب که از سال ۱۹۹۰ تاکنون بیش از ۱۷ میلیون دستگاه فروش داشته، حالا با چهره‌ای کاملاً جدید، کابینی الهام‌گرفته از مدل‌های برقی جدید رنو و پیش‌رانه‌های هیبرید، آماده است تا جایگاه خود را به عنوان پر فروش‌ترین خودرو اروپا مستحکم‌تر کند. نسل جدید کلیو نه تنها از نظر ظاهری، بلکه از لحاظ ابعادی نیز بزرگ‌تر شده و حس یک خودرو رده‌بالا تر را القا می‌کند. طراحی تهاجمی‌تر با دی‌لایت‌های C شکل جدید و



رنو «کلیو»
جان تازه گرفت!



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

بی‌ثباتی سیاست‌های صنعتی، ترمز تولید خودرو را کشیده است

اثر مستقیم گذاشته است.



برنامه‌ریزی تولید و مدیریت نقدینگی است. تغییرات مداوم در سیاست‌های ارزی و وارداتی، عملاً امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از خودروسازان سلب کرده است. برای مثال، چندین کارخانه در ماه‌های اخیر مجبور شدند خطوط تولید را به صورت موقت متوقف کنند؛ زیرا قطعات ضروری وارداتی به موقع نرسیده بود. این توقف‌ها نه تنها بهره‌وری را کاهش داد، بلکه هزینه‌های تولید را افزایش داده است. در نتیجه، تولید واقعی خودروها کمتر از ظرفیت اسمی کارخانه‌هاست و این مساله بر عرضه بازار داخلی نیز

تغییرات مداوم در نحوه تخصیص ارز و قوانین واردات، چگونه بازار خودروهای وارداتی و داخلی را تحت فشار قرار داده است؟

تغییرات پی‌درپی در سیاست‌های ارزی و مقررات واردات یکی از اصلی‌ترین مشکلات بازار خودرو است. در سال‌های اخیر، تخصیص ارز نیمی برای واردات قطعه و خودرو بارها تغییر کرده و تعرفه‌ها نیز مکرراً اصلاح شده‌اند. وقتی واردکنندگان و خودروسازان نمی‌دانند منابع ارزی و قوانین در چند ماه آینده چگونه خواهد بود، برنامه‌ریزی بلندمدت امکان‌پذیر نیست.

این بی‌ثباتی باعث کاهش عرضه خودرو، افزایش قیمت‌ها و فشار شدید بر مصرف‌کنندگان شده است. به‌ویژه خودروهای وارداتی که تنها برخی شرکت‌ها، عمدتاً چینی، همکاری خود را ادامه داده‌اند، بیشترین آسیب را دیده‌اند. خطوط تولید داخلی نیز به دلیل تأخیر در تأمین قطعات وارداتی با مشکلات جدی مواجه شده‌اند و این تأثیر در قیمت نهایی خودروها کاملاً مشهود است.

بی‌ثباتی سیاست‌ها چگونه بر برنامه‌ریزی و تولید خودروسازان داخلی، به‌ویژه خودروهای مونتاژی تأثیر گذاشته است؟

صنعت خودرو داخلی برای تولید خودروهای مونتاژی نیازمند هماهنگی دقیق با قطعه‌سازان داخلی و خارجی،



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در سال ۱۴۰۴ بیش از هر زمان دیگری تحت فشار قرار داشته است. کاهش تولید، افزایش هزینه‌ها و ناتوانی در برنامه‌ریزی بلندمدت، نشان‌دهنده تأثیر مستقیم بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و ارزی دولت بر این بخش حیاتی اقتصاد کشور است.

محمد فرح‌آبادی، کارشناس اقتصادی و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «تغییرات مکرر در نحوه تخصیص ارز، مقررات واردات قطعات و خودرو و همچنین تعرفه‌های تجاری، زنجیره تأمین داخلی و خارجی را دچار اختلال کرده و خطوط تولید را با توقف یا تأخیر مواجه کرده است. در این میان، اکثر خودروسازان خارجی همکاری خود را متوقف کرده‌اند و تنها شرکت‌های چینی حضور خود را در پروژه‌های مونتاژ و تأمین قطعات ادامه داده‌اند.» وی افزود: «این واقعیت، اهمیت سیاست‌های پایدار اقتصادی و مدیریت منابع ارزی را بیش از پیش روشن می‌کند. از سوی دیگر، سیاست‌های متغیر قیمت‌گذاری و مداخلات کوتاه‌مدت در بازار، انگیزه سرمایه‌گذاری و ارتقای تولید را کاهش داده و باعث شده خودروسازان داخلی نتوانند به برنامه‌های بلندمدت خود پایبند باشند.» وی تصریح کرد: «اکثریت کارشناسان این حوزه معتقدند تداوم این روند می‌تواند پیامدهایی چون کاهش رقابت‌پذیری صنعت خودرو، عقب‌ماندگی فناوری، افزایش هزینه‌های تولید و محدود شدن انتخاب مصرف‌کننده را به دنبال داشته باشد.»

در صورت ادامه روند فعلی، چشم‌انداز صنعت خودرو و زنجیره تأمین آن در سال آینده چگونه خواهد بود و چه راهکارهایی را برای کاهش ریسک‌ها پیشنهاد می‌کنید؟

اگر روند بی‌ثباتی سیاست‌ها ادامه پیدا کند، انتظار می‌رود تولید خودرو کاهش یافته و قیمت‌ها افزایش یابد و در نتیجه کیفیت و تنوع محصولات نیز تحت فشار قرار گیرد. مصرف‌کنندگان با محدودیت انتخاب مواجه می‌شوند و رقابت‌پذیری صنعت کاهش می‌یابد؛ در حالی که انگیزه سرمایه‌گذاران و قطعه‌سازان برای ورود به پروژه‌های جدید به شدت کاهش می‌یابد. برای عبور از این شرایط، ایجاد ثبات در سیاست‌های ارزی و وارداتی و پیش‌بینی‌پذیری مقررات، ضروری است. علاوه بر این، تسهیل دسترسی خودروسازان به منابع مالی و کاهش هزینه‌های بانکی، تنظیم منطقی قیمت‌گذاری خودرو نزدیک به هزینه تمام‌شده و تقویت همکاری‌های داخلی در زنجیره تأمین می‌تواند تولید را بهبود بخشد و توان رقابت‌پذیری صنعت را حفظ کند. حمایت مستمر از قطعه‌سازان و ایجاد بستر برنامه‌ریزی بلندمدت نیز به خودروسازان امکان می‌دهد تا پروژه‌های مونتاژ و تولید را با امنیت و کارایی بیشتری اجرا کنند و بازار خودرو از ثبات و شفافیت نسبی برخوردار شود.

تغییرات مکرر در مقررات ارزی، واردات قطعه و تعرفه‌ها چه اثری بر تأمین قطعات و زنجیره تولید خودرو گذاشته است؟

زنجیره تأمین خودرو به ثبات نیاز دارد. هر تغییر در مقررات ارزی، نحوه تخصیص ارز، یا تعرفه‌های واردات قطعه، موجب ایجاد اختلال در تأمین مواد اولیه و قطعات می‌شود. قطعه‌سازان داخلی نمی‌توانند قیمت‌ها و برنامه تولید خود را پیش‌بینی کنند و واردکنندگان خارجی نیز با ریسک تغییر نرخ ارز یا قوانین گمرکی روبه‌رو هستند.

این مشکلات باعث می‌شود خطوط تولید خودرو با تأخیر مواجه شوند، هزینه‌های تولید افزایش یابد و فشار بر مصرف‌کننده بیشتر شود. در نتیجه، تولید نه تنها کاهش می‌یابد، بلکه قیمت تمام‌شده خودرو نیز افزایش خواهد یافت که باعث نارضایتی بازار و افت رقابت‌پذیری صنعت می‌شود.

سیاست‌های متغیر قیمت‌گذاری دستوری چه تأثیری بر تولید و انگیزه سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو داشته‌اند؟

قیمت‌گذاری دستوری، زمانی که با نوسانات هزینه



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



همچنین خودرو ساینای GX-L دوگانه‌سوز با سیستم SBR ویژه متقاضیان عادی (از محل ظرفیت طرح جوانی جمعیت) با موعد تحویل مرداد و شهریور سال آینده در این طرح قابل ثبت‌نام است. علاوه بر این، خودرو کوئیک GX-L مجهز به ترمز ESC و سیستم SBR نیز ویژه متقاضیان عادی (از محل ظرفیت طرح جوانی جمعیت) با موعد تحویل تیر و مرداد سال آینده عرضه می‌شود.

«به گزارش «سایپانیوز»، شرکت سایپا مرحله جدید پیش‌فروش محصولات خود را از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۱۸ آبان ماه از طریق سامانه فروش اینترنتی به نشانی saipa.iranecar.com آغاز می‌کند. در این طرح، خودرو اطلس G مجهز به سامانه SBR در قالب سه طرح عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه می‌شود و موعد تحویل آن تیر و مرداد سال آینده است.



آغاز پیش‌فروش محصولات «سایپا» از ۱۸ آبان

پیگیری يك موضوع follow up



امیر حسین جلالی

نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان استان تهران

تزریق تسهیلات ۴۰ همتی مانع فروپاشی تدریجی صنعت قطعه‌سازی می‌شود

«سید محمد اتابک وزیر صنعت، معدن و تجارت در نشست با فعالان اقتصادی و صاحبان صنایع استان البرز، اعلام کرد که بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی با وزارت صمت همکاری کردند تا به هر خودرو ساز ۲۰ همت تسهیلات پرداخت شود، به شرطی که این پرداخت به طور مستقیم به قطعه‌سازان باشد یعنی به خودروساز پرداخت نداریم. در واقع مستقیم این تسهیلات به زنجیره تامین خودروسازان پرداخت شود. حال در این زمینه امیر حسین جلالی نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان استان تهران به تحلیل این تصمیم پرداخته است.

پرداخت وام به خودروسازان برای تسویه بخشی از بدهی قطعه‌سازان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

اگر چه پرداخت این وام هنوز نهایی نشده، اما تزریق آن به زنجیره تامین می‌تواند گام موثری در توقف جریان نقدینگی منفی خودروسازان باشد. در حال حاضر زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به حدود ۳۰۰ همت رسیده است. افزایش قیمت محصولات در ماه‌های اخیر فقط بخش کوچکی از این کسری را جبران کرده و هنوز اثر ملموسی بر گردش نقدی ایران خودرو و سایپا نگذاشته است.

تاخیر در این مساله چه پیامدهایی به دنبال دارد؟

در صورت تاخیر در اجرای این طرح، بسیاری از قطعه‌سازان با خطر خروج سرمایه و تعطیلی خطوط روبه‌رو خواهند شد. اگر نقدینگی جدید تزریق نشود، شکاف مالی بین خودروساز و قطعه‌ساز بیشتر می‌شود، این مساله در نهایت توقف تولید را به دنبال خواهد داشت. این تسهیلات حداقل می‌تواند جریان پول را در زنجیره احیا کند و جلوی فروپاشی تدریجی را بگیرد. همچنین در صورت پرداخت به‌موقع و نظارت موثر، می‌توان انتظار داشت که فروش قطعه‌سازان افزایش یافته و روند نقدینگی صنعت خودرو از وضعیت منفی خارج شود.

ریشه بحران صنعت خودروسازی در چیست؟

ریشه بحران خودروسازی در سیاست‌های دستوری و قیمت‌گذاری غیر واقعی است. بنابراین اگر سیاست‌گذار فقط به تزریق نقدینگی بسنده کند و ساختار مالی این صنعت اصلاح نشود، حتی ۴۰ همت دیگر هم نمی‌تواند چرخ توسعه را به حرکت درآورد.

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس عنوان کرد:

دستاوردهای سایپا در کیفیت، قیمت و صادرات قابل تقدیر است

محصولات جدید سایپا توان رقابت با خودروهای خارجی را دارند



«به گزارش «سایپانیوز»، در حاشیه بیست و پنجمین نمایشگاه صنعت، سید جواد حسینی کیا با اشاره به حضور پر قدرت گروه خودروسازی سایپا در این رویداد، اظهار کرد: «سایپا با تکیه بر توان داخلی و استفاده از ظرفیت متخصصان کشور، توانسته گام‌های ارزشمندی در مسیر تولید محصولات با کیفیت و کم‌مصرف بردارد.»

به گفته وی، نمونه بارز این توانمندی، خودروی «پارس‌نوآ» است که اخیراً خط تولید آن در شرکت پارس خودرو افتتاح شده و با داخلی‌سازی بالا و کیفیت مطلوب، به‌صورت کامل در داخل کشور تولید می‌شود.

وی با تأکید بر این که مصرف سوخت پایین برخی از موتورهای جدید سایپا، دستاوردی چشمگیر برای صنعت خودروسازی کشور به‌شمار می‌رود، گفت: «در حال حاضر موتورهایی با مصرف حدود دو لیتر در صد کیلومتر در حال توسعه است که این امر، همسو با روند جهانی حرکت از سوخت‌های فسیلی به سمت خودروهای هیبریدی و برقی است. به اعتقاد وی، تحقق این هدف می‌تواند جایگاه سایپا را در بین خودروسازان مطرح منطقه تقادهد.»

حرکت گسترده سایپا به سمت افزایش داخلی‌سازی حسینی کیا با اشاره به حرکت گسترده سایپا به سمت افزایش داخلی‌سازی افزود: «در شرایطی که برخی محصولات جدید با ۸۰ درصد داخلی‌سازی تولید می‌شوند، باید به فعالان این حوزه دست‌میزاد گفت.» وی ادامه داد: «اگر خودروسازان بتوانند سه شاخص رقابت‌پذیری، قیمت مناسب و کیفیت بالا را هم‌زمان محقق کنند، مردم به خودروهای داخلی اعتماد بیشتری خواهند کرد و این موضوع به ارتقای برند سایپا در افکار عمومی منجر می‌شود.»

وی تصریح کرد: «برخی از محصولات به‌نمایش درآمده در این نمایشگاه ظرفیت صادراتی بالایی دارند و می‌توانند بازار کشورهای همسایه و حتی آفریقا را به‌دست آورند. چنین توانی علاوه بر ایجاد اشتغال پایدار، به کاهش زیان انباشته خودروسازان نیز کمک خواهد کرد و مسیر توسعه صنعت خودرو را هموارتر می‌سازد.»

نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس همچنین با اشاره به حضور فعال قطعه‌سازان داخلی در نمایشگاه گفت: «امروز شاهد تولید قطعاتی هستیم که از نظر کیفیت در سطح بالایی قرار دارند و با قیمت پایین‌تر نسبت به نمونه‌های خارجی، حتی محصولات چینی، عرضه می‌شوند. به گفته وی، هر چه قطعه‌سازان داخلی بتوانند محصولی با کیفیت‌تر و ارزان‌تر تولید کنند، نه تنها در بازار داخلی بلکه در بازارهای جهانی نیز با استقبال مواجه خواهند شد.»

حسینی کیا تأکید کرد: «برخی از قطعه‌سازان داخلی امروز به سطحی از دانش و فناوری رسیده‌اند که محصولات فاختری را تولید می‌کنند و لازم است خودروسازان، بخشی از تولید خود را به سمت شرکت‌های دانش‌بنیان هدایت کنند.»

وی افزود: «دانش‌بنیان شدن نه تنها بهره‌مندی از مزایای



مالیاتی را به دنبال دارد، بلکه آینده صنعت را نیز تضمین می‌کند، چرا که محصولاتی که از پشتوانه علمی و فناوریانه برخوردار نیستند، ممکن است جایگاه خود را در رقابت جهانی از دست بدهند.»

رویکرد مجلس حمایت از بخش‌های صنعتی کشور است. نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس در ادامه با اشاره به نقش مجلس در حمایت از صنعت خودرو اظهار کرد: «رویکرد کمیسیون صنایع و معادن مجلس همواره حمایت از بخش‌های صنعتی و تولیدی کشور است و در این مسیر جلسات متعددی برای پیگیری مطالبات

قطعه‌سازان و تامین نقدینگی خودروسازان برگزار شده است.»

وی خاطرنشان کرد: «یکی از محورهای مهم حمایت از خودروسازان، تسهیل در پرداخت ارز برای واردات مواد اولیه و قطعات ضروری است که به‌صورت مستمر در کمیسیون پیگیری می‌شود.»

حسینی کیا افزود: «مجلس تمام توان خود را برای حمایت از تولید ملی، افزایش اشتغال و ارتقای کیفیت در صنعت خودرو به کار خواهد گرفت و از هیچ تلاشی در این مسیر دریغ نخواهد کرد.»

زاپاس

Spare Tire

«سایپاگام» در مسیر خودکفایی است



بخش توسعه فیزیکی نیز دستاوردهای قابل توجهی داشته است. در کمتر از یک‌سال، مساحت سالن‌های تولیدی و لجستیکی این شرکت تقریباً دو برابر شده و سالن جدیدی با مساحت بیش از پنج هزار متر مربع نوسازی و تجهیز شده است. خطوط جدید در این سالن در مراحل نهایی نصب

قرار دارد و به‌زودی به بهره‌برداری کامل می‌رسد. با تکمیل این طرح‌ها، ظرفیت تولید سایپاگام به بیش از ۸۰۰ خودرو در روز (بر مبنای معادل‌سازی کارست) خواهد رسید و این شرکت به یکی از رکان اصلی تامین مجموعه‌های دسته‌سیم در گروه سایپا تبدیل می‌شود.

نگاه View



محمد علی امامی

مدیر کل دفتر خدمات آمان سازمان توسعه تجارت

فقدان مدیریت واحد، عامل توقف کامیون‌ها پشت مرزها

«مسائل گمرکی، لجستیکی، بهداشتی و فنی واردی هستند که در قالب استانداردهای مختلف مطرح می‌شوند.

صادرکننده نیز علاوه بر این موارد، باید به بازاربایی و دیگر جنبه‌های تجاری توجه کند؛ هرچند نقش سازمان توسعه تجارت در این بخش محدود است.

هرچقدر بتوانیم هزینه حمل‌ونقل را کاهش دهیم، تأثیر مثبتی بر رقابت‌پذیری محصولات ما در بازارهای جهانی خواهد داشت.

به‌عنوان مثال، اگر حمل کالا با ریل سه هزار دلار هزینه داشته باشد و حمل هوایی هزار دلار، طبیعتاً مسیر دریایی می‌تواند مزیت رقابتی بیشتری ایجاد کند. در تجارت خارجی ایران حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد صادرات از طریق دریا و حدود ۱۵ تا ۲۰ درصد از مسیرهای غیر دریایی انجام می‌شود.

در حوزه دریایی با چالش‌هایی مواجه هستیم که بخشی از آن به محدودیت‌ها و موانع ناشی از تحریم‌ها بازمی‌گردد.

این تحریم‌ها اجازه نمی‌دهد از تمام ظرفیت بنادر استفاده کنیم و ناچاریم بخشی از کالاها را از طریق بنادر دیگر و با کشتی‌های کوچک‌تر صادر یا وارد کنیم. در مرزهای زمینی با مشکلات مدیریتی جدی روبه‌رو هستیم.

تعدد دستگاه‌ها و نبود مدیریت واحد موجب شده هر دستگاه ساز خود را بزند و این موضوع یکی از چالش‌های بزرگ حوزه لجستیک است.

گاهی کامیون‌ها ما تا هفت روز پشت مرزها معطل می‌مانند که این مساله نه تنها هزینه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد، بلکه تأثیر منفی بر صادرات کشور دارد. با توجه به تحریم‌ها، این توسعه باید هم‌زمان با افزایش حجم صادرات باشد تا اثرگذار شود؛ اما در حال حاضر میزان افزایش کالا به‌حدی نیست که کشتی‌ها در بنادر معطل بمانند.

در شرایط فعلی، اولویت اصلی ما باید رفع مشکلات بخش ریلی و جاده‌ای باشد. ما نیاز به تقویت ناوگان ریلی، افزایش تعداد واگن و لوکوموتیو و نیز بهبود مدیریت در پایانه‌های مرزی داریم.

واقعیت این است که به‌دلیل پایین بودن سطح فناوری و تکنولوژی تولید، بسیاری از بازارهای جهانی را از دست داده‌ایم.

وقتی کامیون‌ها پشت مرزها متوقف می‌شوند، هزینه نگهداری و توقف نیز به هزینه حمل اضافه می‌شود که همگی تأثیر منفی بر صادرات دارد.

فروش بالای «آیتوام ۷» هو آوی



شاسی بلند جدید هو آوی، آیتو M7 تنها در یک ساعت بیش از ۱۰۰ هزار پیش سفارش ثبت کرد. این غول فناوری با قدرت وارد رقابت خودرو سلازان شده است. انتلاف حرکت هوشمند هارمونی (HIMA) که بازوی خودرو سازی هو آوی محسوب می شود، در یک رکورد شکنی خیره کننده، موفق شد برای شاسی بلند جدید خود، Aito M7، بیش از ۱۰۰ هزار پیش سفارش تنها در ساعت اول دریافت کند. این اتفاق بلافاصله پس از باز شدن سامانه پیش فروش رخ داد و نشان از عطش شدید بازار برای محصولات فناوریانه هو آوی در صنعت خودرو دارد. این موفقیت در حالی

به دست آمد که قیمت پایه این مدل جدید از ۲۸۸ هزار یوآن (معادل ۴۰ هزار و ۳۰۰ دلار) شروع می شود که نسبت به قیمت ۲۴۹ هزار و ۸۰۰ یوآنی نسل فعلی، افزایش قابل توجهی داشته است. طبق اعلام HIMA، تعداد سفارش ها تنها در ۱۰ دقیقه اول از مرز ۲۰ هزار دستگاه عبور کرد. در عین حال کابین خودرو با نمایشگر بزرگ ۱۶.۱ اینچی، صفحه کیلومتر دیجیتال، نمایشگر سرگرمی برای سرنشین جلو، ترمیم چوب، نمایشگر سقفی برای سرنشینان عقب، بیخال ۷.۳ لیتری و صندلی راننده با فناوری بی وزنی، تجربه ای لوکس و فناوریانه را برای سرنشینان فراهم می کند.

ویژه ها

وزارت صمت از نظام پلکانی تعرفه بر اساس حجم موتور رونمایی کرد



وزارت صنعت، معدن و تجارت با اعلام نهایی شدن اصلاحات تعرفه واردات خودرو پس از حدود ۶ ماه بررسی، از اجرای نظام پلکانی تعرفه ها بر پایه حجم موتور و نوع خودرو خبر داد. این تصمیم با هدف تعادل بخشی به بازار، حمایت از مصرف کنندگان و کنترل روند افزایشی قیمت ها اتخاذ شده است. بر این اساس تعرفه واردات تغییراتی داشته که شرح آن در رسانه های خودرویی قابل مشاهده است.

دیگه چه خبر؟

جزئیات اسقاط ۱۲۹ هزار خودرو از ابتدای سال



طبق گزارش رسمی، از ابتدای سال تا دهم آبان ماه در مجموع ۱۲۹ هزار و ۹۴ دستگاه وسیله نقلیه در کشور اسقاط شده اند؛ رقمی که بیشترین آن در اردیبهشت ثبت شده و تیر کمترین سهم را تا این مقطع دارد. این آمار نشان می دهد روند از رده خارج سازی ناوگان فرسوده با شیب قابل توجهی دنبال شده و بیشترین سهم مربوط به خودرو های سواری بوده است. بر اساس این گزارش، اردیبهشت ماه با ثبت ۲۷ هزار و ۹۲ دستگاه اسقاط، رکورددار بیشترین میزان اسقاط در سال جاری بوده است.

تونیرا

آغاز مجدد طرح تبدیل خودرو های بنزینی به دوگانه سوز پس از دو سال وقفه



به دنبال اجرای سیاست های کلان دولت چهاردهم در راستای مدیریت مصرف سوخت، کاهش وابستگی به بنزین و توسعه استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) در ناوگان حمل و نقل کشور، طرح تبدیل خودرو های بنزینی به دوگانه سوز و تولید خودرو های دوگانه سوز کارخانه ای مجدداً فعال شده است. طرح مذکور که پس از دو سال وقفه، از سر گرفته شده، یکی از طرح های راهبردی در حوزه انرژی کشور به شمار می رود.

در ۷ ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

رشد ۵۵ درصدی در آمد گروه صنعتی «بارز»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه صنعتی بارز، بزرگ ترین تولید کننده تیر در کشور با انتشار گزارش عملکرد مهمراه خود، تصویری روشن از رشد و پایداری فعالیت هایش در سال جاری ارائه داد. داده های منتشر شده در سامانه کدال نشان می دهد این شرکت با وجود شرایط رقابتی و نوسانات قیمتی در بازار مواد اولیه، توانسته روندی صعودی را در تولید و فروش خود حفظ کند و جایگاهش را به عنوان قطب اصلی صنعت لاستیک ایران تثبیت کند. بر اساس این گزارش، درآمد فروش مهرماه بارز به رقم یک هزار و ۸۷۰ میلیارد تومان رسیده که با افزایشی معادل ۲۲۷ میلیارد تومان نسبت به شهریور ماه روبه رو بوده است. این رشد قابل توجه در حالی رقم خورده که بسیاری از تولید کنندگان داخلی در نیمه دوم سال با چالش های تامین مواد اولیه و تغییرات نرخ ارز مواجه بوده اند. تداوم افزایش فروش را می توان حاصل ترکیب هوشمندانه ای از مدیریت تولید، بهبود تنوع محصولات و تمرکز بر بازار های هدف صادراتی دانست؛ عواملی که باعث شده بارز بتواند سهم خود را از بازار داخلی و خارجی گسترش دهد. از سویی، در بازه هفت ماهه منتهی به مهرماه، فروش تجمیعی شرکت به ۱۰ هزار و ۵۵۱ میلیارد تومان رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل، رشدی معادل ۵۵ درصد را نشان می دهد. این میزان افزایش در حالی به دست آمده که

بازار تیر کشور شاهد نوسانات پی در پی در هزینه های تولید بوده است؛ اما مدیریت هزینه و بهینه سازی زنجیره تامین باعث شده حاشیه سود شرکت حفظ شود و روند سودآوری آن استمرار یابد. تحلیل جزئیات گزارش نشان می دهد تیرهای رادیال، به ویژه در بخش صادراتی، بیشترین سهم را در سبد فروش بارز به خود اختصاص داده اند. سیاست توسعه خطوط تولید تیر رادیال که در سال های اخیر در دستور کار شرکت قرار گرفته، اکنون ثمر داده و به موتور اصلی رشد درآمدی تبدیل شده است. عملکرد مثبت در صادرات نیز مؤید آن است که بارز توانسته با تکیه بر استانداردهای کیفی و توسعه بازار های منطقه ای، حضور خود را فراتر از مرز های داخلی گسترش دهد. باید به این نکته

اشاره کرد که رشد اخیر بارز نشانه ای از توان مدیریتی و پایداری عملکرد عملیاتی این شرکت قلمداد می شود. تمرکز بر نوآوری در محصولات، افزایش بهره وری در خطوط تولید و کنترل موثر هزینه ها، از جمله عواملی است که موجب شده شرکت در مسیر رشد مستمر قرار گیرد. این روند صعودی نه تنها موقعیت بارز را در بین تولید کنندگان تیر داخلی تقویت کرده، بلکه توان رقابت پذیری آن را در بازار های صادراتی نیز افزایش داده است. در مجموع، گزارش مهرماه گروه صنعتی بارز حاکی از عملکردی پائین و رو به رشد است؛ عملکردی که نشان می دهد این شرکت با بهره گیری از استراتژی های دقیق تولید و فروش، در مسیر تحقق اهداف مالی و صنعتی خود گام برمی دارد.

دلبه یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

زنگ خطر برای بزرگ ترین برند بیمه کشور «حاضر جواب»: زنگ خطر را که شنیدیم، فکر کردیم دوباره یکی از رانندگان، موقع دنده عقب گرفتن به ستون خورده! اما نه، این بار بیمه گر ها نگران اند که مردم دیگر بیمه بدنه نخرند. چون با این قیمت ها، بدنه خودرو خودش ارزش موزهای پیدا کرده. در واقع اگر تصادف شود، مردم به جای تماس با امداد، زنگ می زنند موزه ملی که بایاد خودرو را ببرد!

بازار داغ خرید و فروش حواله خودرو «حاضر جواب»: بازار حواله آن قدر داغ شده که اگر برق برود، می شود از حرارت آن نان تست کرد. تازه حواله ها هم مثل خودرو ها آپشن دار شده اند؛ حواله با سند، حواله بی سند، حواله با وعده تحویل تا تابستان ۱۴۰۷ به زودی احتمالاً صرافی ها هم تابلوی «حواله پڑو نو، با ضمانت مادام العمر» می زنند.

وسایل نقلیه دوچرخ در سرزمین آسیابادی چه جایگاهی دارند؟

حاضر جواب: در هلند دوچرخه پادشاه خیابان است؛ در ایران اما دوچرخه سوار باید مثل مامور مخفی حرکت کند تا از دست برخی تاکسی ها و اتوبوس و موتورسیکلت ها جان سالم به در ببرد. هلندی ها با دوچرخه سسر کار می روند، ما با دوچرخه بیشتر دنبال نان سنگک! فرق در فرهنگ نیست، در سربالایی هاست!

هند، قدرت نخست بازار جهانی موتورسیکلت در سال های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵

حاضر جواب: هند حالا آن قدر موتور تولید کرده که اگر همه شان را روشن کند، زمین یک سانتی متر از مدارش منحرف می شود! در ایران هم بعضی موتورسیکلت ها هنوز مدل انژکتور را با «جکتور» اشتباه می گیرند. با این حال، ما هم می توانیم قدرت اول شویم؛ فقط کافی است آمار موتور هایی که شب تا صبح در کوچه روشن می ماند را حساب کنیم!

نگاهی به ون برقی بی وای دی «eVali»: آینده حمل و نقل شهری اروپا در دستان چین است «حاضر جواب»: بی وای دی حالا آن قدر برقی شده که اگر روی زمین بماند، خودش برق تولید می کند. اروپایی ها می گویند آینده حمل و نقل شان دست چین است؛ ما هم بی تعارف بگوییم، آینده حمل و نقل شهری مان دست ترافیک است! اگر روزی خودروی برقی وارد خیابان های ما شود، احتمالاً تا مقصد، شارژش تمام می شود و راننده مجبور است با کابل، برق از مغازه بغل بگیرد.

قطعات یدکی، تعمیرات و کمیسون: سه چالش جدی؛ رانندگان پلت فرم های اینترنتی چه مشکلاتی دارند؟

حاضر جواب: رانندگان پلت فرم ها مثل قهرمانان بی ادعا هستند؛ روز را با بنزین شروع می کنند و با تعمیرگاه تمام. کمیسون را که می شنوند، یاد کمیسون مجلس می افتند؛ هر دو تصمیم می گیرند اما فایده اش برای راننده صفر است! بعضی ها هم برای کم کردن هزینه ها، در مسیر مسافر، آچار هم می فروشند.

کاهش در آمد شرکت «فنر سازی خاور»



شرکت «فنر سازی خاور» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۸۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

زیان ۳۰۰ همتی خودرو سازان

طبق آمار ها، کل مطالبات واقعی زنجیره تامین از خودرو سازان کشور به حدود ۱۶۰ همت رسیده که از این مبلغ، حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان معوق مانده است. این در حالی است که زیان انباشته خودرو سازان به دلیل ساختار پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به دو خودرو ساز بزرگ کشور برای تسویه بدهی آن ها به قطعه سازان موافقت کرده است.

چرا؟

مطالبات قطعه سازان از خودرو سازان؛ یک چالش عمده

مطالبات قطعه سازان از خودرو سازان و زیان انباشته صنعت خودرو از مهم ترین چالش هایی است که این صنعت را با بحران روبه رو کرده است. پس از ماه ها کمبود نقدینگی در زنجیره تامین، حالا طبق اعلام وزیر صمت، بانک مرکزی با پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به دو خودرو ساز بزرگ کشور برای تسویه بدهی آن ها به قطعه سازان موافقت کرده است.

چند تلند؟

بسته نجات قطعه سازان از بحران

پس از مذاکرات اخیر وزیر صمت با رئیس کل بانک مرکزی، سیاست جدید ارزی خودرو سازان اعلام و مقرر شد تسهیلات ۴۰ همتی که پیش تر با هدف حمایت از خودرو سازان مطرح شده بود، به صورت مستقیم به زنجیره تولید آنان پرداخت شود؛ خواسته ای مالی که هر چند مورد تایید بانک مرکزی قرار گرفته، اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است.



خودرو فضای برای پنج سرنشین و یک صندوق بار سخاوتمندانه به حجم ۴۷۵ لیتر ارائه می‌دهد. در عین حال اشکودا با رونمایی از شاسی‌بلند برقی آپیک، وعده قیمتی هم‌رده با خودروهای بنزینی و برد ۴۲۵ کیلومتری را برای اواسط سال ۲۰۲۶ داده است. آپیک نخستین محصول اشکوداست که زبان طراحی جدید این شرکت موسوم به مدرن سالد را به‌طور کامل به‌نمایش می‌گذارد. چهره جلو خودرو با یک بتل بسته، چراغ‌های باریک T شکل LED و خطوط بدنه جمع‌های و قدرتمند، هویتی مدرن و متمایز به آن بخشیده است. اگر چه هنوز جزئیات کامل فنی این مدل منتشر نشده اما انتظار می‌رود اشکودا آپیک به یک موتور برقی در محور جلو مجهز باشد که قدرتی معادل ۲۱۰ اسب‌بخار تولید می‌کند.

اشکودا از برگ برنده خود در بازار خودروهای برقی رونمایی کرد. شاسی‌بلند کوچک و جذابی به نام آپیک 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 درآمده، با قیمت پایه حدود ۲۵ هزار و ۲۳۰ یورو، بردی معادل ۴۲۵ کیلومتر و طراحی کاربردی، چالشی جدی برای رقبای خود و حتی خودروهای بنزینی خواهد بود. اشکودا آپیک که بر پایه پلت‌فرم MEB Entry گروه فولکس‌واگن (مشترک با فولکس‌واگن ID پولو) ساخته شده، با طول تنها ۴.۱ متر، کوچک‌ترین خودرو برقی در سبد محصولات این شرکت چکی خواهد بود. با این حال، این ابعاد جمع‌وجور مانع از کاربردی بودن آن نشده و این



برگ برنده «اشکودا» در بازار خودروهای برقی

تغییرات اندک برای «کرولا» کراس چینی



تویوتا کرولا کراس در چین توسط FAW با نام اصلی و توسط GAC با نام فرانتلندر و برخی تغییرات ظاهری، تولید می‌شود. مدتی پس از به‌روزرسانی تویوتا فرانتلندر، حالا نوبت به کرولا کراس رسیده است تا با برخی تغییرات همراه شود. مدل جدید تویوتا کرولا کراس بازار چین، جلوپنجره بدون قاب و تغییر در طراحی سپر جلو با شباهت به مدل بازار جهانی را به همراه دارد. بر خلاف مدل جدید تویوتا کرولا کراس بازار اروپا و چین و همچنین فرانتلندر که طراحی متفاوت تویوتا کرولا کراس بازار و عقب را به نمایش می‌گذارند، چراغ‌های تویوتا کرولا کراس بازار چین با مدل فعلی هیچ تفاوتی ندارد. اما همچون فرانتلندر، در فضای داخلی تویوتا کرولا کراس نیز با تغییرات زیادی روبه‌رو هستیم، که در مقایسه با مدل بازار کشورهای دیگر، طراحی متفاوت داشبورد و نمایشگر را به نمایش می‌گذارد. تیپ پایه یک نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچ و تعدادی دکمه در پایین آن و تیپ کامل‌تر، نمایشگر ۱۲.۹ اینچ بدون دکمه را به همراه دارد. تویوتا کرولا کراس بازار چین به صورت استاندارد به کلاستر ۷ اینچ، تهویه مطبوع، دوربین عقب، کروز کنترل تطبیقی و سامانه حفظ حرکت بین خطوط مجهز شده است.

تویوتا «هایس» برای آینده آماده می‌شود



نسل اول تویوتا هایس در سال ۱۹۶۷ پا به عرصه گذاشت. نسل ششم این خودرو نیز که در سال ۲۰۱۹ در فیلیپین رونمایی شد، با پیش‌رانه بنزینی و دیزل به فروش می‌رسد. البته تولید نسل پنجم هایس نیز همچنان ادامه دارد. اما به نظر می‌رسد که تویوتا قصد دارد در آینده نزدیک، نسل بعدی این خودرو تجاری محبوب را احتمالاً با قوای حرکتی برقی عرضه کند. تویوتا فعلاً از اعلام مشخصات فنی یا حتی زمان عرضه نسل بعدی هایس خودداری می‌کند، اما با رونمایی از یک کانسپت در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۵، پیش‌نمایشی از نسل هفتم هایس را به نمایش گذاشته است. تویوتا در کنار کانسپت ون، کانسپت کرولا رانیز رونمایی کرد که بنابر خبرها، پیش‌نمایشی از نسل آینده این سدان محبوب را به مخاطبان معرفی کرده است. بمب خبری دیگر تویوتا در این نمایشگاه، یک کوپه-کراس به نام سنچوری کوپه بود، که از تبدیل سنچوری به یک برند مستقل لوکس در جایگاه بالاتر از لکسوس، خبر می‌دهد. این خودرو در دو نسخه عادی با محفظه بار سقفی و بدنه-بلند با ارتفاع بیشتر سقف ولی با چهره یکسان دیده می‌شود. در تیپ عادی کانسپت تویوتا، یک شیشه باریک در پایین سقف و روی در صندوق دیده می‌شود، در حالی که در نسخه بدنه-بلند، یک نمایشگر بزرگ دیده می‌شود.

دو برند اصیل ایتالیایی با برنامه‌ای مشترک تجربه‌ای متفاوت را رقم می‌زنند؛

اتحاد «آلفارومئو» و «مازراتی» در مسیر خلق خودروهای سفارشی



سپید سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«در دنیای امروز، خودرو دیگر تنها وسیله‌ای برای جابه‌جایی نیست، بلکه گزینۀی برای نمایش هنر، فناوری و هویت فرهنگی است. هر خودروساز تلاش می‌کند با ترکیب نوآوری و اصالت، محصولی ارائه دهد که نه تنها نیازهای روزمره را برآورده کند، بلکه به‌نمادی از سبک زندگی و شخصیت مالک آن بدل شود. این روند به‌ویژه در بخش خودروهای لوکس و اسپرت بیش از هر زمان دیگری پررنگ شده است؛ جایی که رقابت دیگر بر سر سرعت و قدرت خام نیست، بلکه بر سر تجربه‌ای منحصر به‌فرد و متفاوت برای مشتریان شکل می‌گیرد. امروزه خریداران خودروهای رده‌بالا به دنبال چیزی فراتر از یک محصول استاندارد هستند. آن‌ها می‌خواهند خودرویی داشته باشند که داستانی برای گفتن داشته باشد؛ داستانی از میراث، طراحی خاص و فناوری‌های پیشرفته. همین نگاه باعث شده تا مفهوم «شخصی‌سازی» و تولید محدود به یکی از مهم‌ترین استراتژی‌های برندهای معتبر جهانی تبدیل شود. از رنگ‌های اختصاصی گرفته تا جزئیات داخلی و حتی بازآفرینی مدل‌های کلاسیک، همه و همه بخشی از این مسیر تازه هستند که صنعت خودرو را به سمت خلق تجربه‌های منحصر به‌فرد سوق می‌دهد. این تغییر رویکرد نشان می‌دهد که آینده خودروها دیگر تنها در جاده‌ها رقم نمی‌خورد، بلکه در ذهن و احساسات مشتریان ساخته می‌شود؛ جایی که هر خودرو به یک اثر هنری متحرک بدل خواهد شد.

عنوانی عجیب برای همکاری استراتژی

دو برند نامدار ایتالیایی (آلفارومئو و مازراتی) برای تولید خودروهای فوق‌انحصاری و تولید محدود با یکدیگر همکاری می‌کنند. این برنامه مشترک که تحت عنوان «بوتگافوری سری» معرفی شده، قرار است عصری جدید از سفارشی‌سازی و خلاقیت را برای این دو خودروساز رقم بزند. این مرکز جدید به‌عنوان «قطب جدیدی از برتری در صنعت خودرو» توصیف شده و هدف آن، فراتر از تولید یک محصول، تبدیل شدن به خانه نمادین‌ترین



تفسیر خودرویی از ایتالیاست. این برنامه جاه‌طلبانه بر چهار حوزه کلیدی متمرکز است؛ بوتگا (Bottega)، بخش وظیفه اصلی خلق مدل‌های تولید محدود برای آلفارومئو و مازراتی را برعهده دارد. این خودروهای ویژه که تولید بسیار محدود توصیف شده‌اند، راه مدل‌هایی مانند ۲۳ استراداله و MCXtrema را دنبال خواهند کرد. فیوری سری (Fuoriserie)؛ این بخش به خدمات شخصی‌سازی اختصاص دارد و به خریداران امکان می‌دهد تا خودروهای خود را به‌طور کامل سفارشی کنند. یک تیم طراحی ویژه، گزینه‌هایی خلاقانه و در عین حال وفادار به اصالت هر برند را ارائه خواهد کرد تا خودروهای تولید انبوه به اتومبیل‌هایی کاملاً منحصر به‌فرد تبدیل شوند.

میراث (Heritage)؛ با توجه به تاریخ غنی هر دو برند، این بخش وظیفه حفظ میراث آن‌ها را برعهده دارد. خدماتی مانند بازسازی و صدور گواهی اصالت برای خودروهای کلاسیک ارائه خواهد شد. همچنین، این برنامه به دنبال بازآفرینی مدل‌های نمادین گذشته با تفسیر امروزی و فناوری‌های پایدار است که می‌تواند به معنای بازگشت برخی از اسطوره‌های قدیمی در آینده باشد. مسابقات (Racing)؛ به لطف بخش مسابقات مازراتی، دانش و فناوری‌های حاصل از پیست مسابقه به‌طور مستقیم به خودروهای سوپراسپرت جاده‌ای منتقل خواهد شد.

آینده‌ای هیجان‌انگیز

اتحاد آلفارومئو و مازراتی در قالب برنامه «بوتگافوری سری» نه تنها یک همکاری ساده میان دو برند قدیمی ایتالیایی است، بلکه می‌تواند به‌عنوان نقطه عطفی در صنعت خودروهای لوکس و سفارشی‌سازی جهانی شناخته شود. این حرکت نشان‌دهنده بازتعریف جایگاه سنتی این دو برند در دنیای مدرن خودرو است؛ جایی که مشتریان بیش از هر زمان دیگری به دنبال تجربه‌ای منحصر به‌فرد و شخصی‌سازی شده هستند. در واقع، تمرکز اصلی این اتحاد بر چهار حوزه کلیدی است: تولید محدود (بوتگا)، شخصی‌سازی کامل

(فیوری سری)، میراث و بازسازی مدل‌های کلاسیک و انتقال فناوری‌های مسابقه‌ای به خودروهای جاده‌ای. هر یک از این بخش‌ها به‌طور مستقیم به نیازهای متفاوت مشتریان پاسخ می‌دهد. برای مثال، بخش بوتگا با تولید خودروهایی بسیار محدود و خاص، به کلکسیونرها و علاقه‌مندان جدی خودروهای کمیاب توجه دارد. در مقابل، بخش فیوری سری به خریداران امکان می‌دهد تا خودروهای تولید انبوه را به اتومبیل‌هایی کاملاً منحصر به‌فرد تبدیل کنند؛ چیزی که در بازار امروز یک مزیت رقابتی بزرگ محسوب می‌شود. از سوی دیگر، بخش میراث اهمیت زیادی دارد؛ زیرا همواره یکی از نقاط قوت برندهای ایتالیایی، تاریخ و اصالت آن‌ها بوده است. بازسازی خودروهای کلاسیک، صدور گواهی اصالت و حتی بازآفرینی مدل‌های نمادین گذشته با فناوری‌های پایدار جدید، می‌تواند پلی میان گذشته و آینده ایجاد کند. این موضوع نه تنها برای علاقه‌مندان نوستالژی جذاب است، بلکه برای برندها نیز فرصتی فراهم می‌کند تا هویت تاریخی خود را در قالبی مدرن بازتعریف کنند. اگر این برنامه همان‌طور که مدیران وعده داده‌اند پیش برود، می‌تواند آینده هر دو برند را بازتعریف و حتی مسیر جدیدی را پیش روی صنعت خودروهای لوکس و سفارشی‌سازی در جهان ترسیم کند.

خبر News

«BYD» برای ژاپنی‌ها هم کی‌کار می‌سازد

«شرکت بی‌وای‌دی با رونمایی از یک خودروی kei در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۵، به رقابت ژاپنی خود اعلام جنگ کرده است. البته بی‌وای‌دی از سال ۲۰۲۳ در بازار ژاپن حضور دارد و تاکنون سه مدل دفین، سیل، یوان پلاس (آتو ۳) و سی‌لین ۷ را در این کشور عرضه کرده است. اما بی‌وای‌دی راکو که نام آن به معنای سمور آبی است، در رده‌ای قرار می‌گیرد که از سال‌ها پیش تاکنون فقط در اختیار برندهای ژاپنی بوده است. رده خودروهای بسیار کوچک شهری معروف به kei، اکنون یک رسوم کل فروش بازار ژاپن را به خود اختصاص می‌دهد. در میان مدل‌های این رده، هوندا N-Box، سوزوکی Spacia و نیسان ساکورا از محبوبیت بیشتری برخوردار هستند. نیسان ساکورا



با مجموعه باتری ۲۰ کیلووات ساعت، می‌تواند ۱۸۰ کیلومتر را با یکبار شارژ طی کند. به گزارش Nikkei Chinese Edition، توشیهیرو سوزوکی مدیرعامل سوزوکی ضمن ابراز خوشحالی از ورود بی‌وای‌دی به رده خودروهای kei در ژاپن، این رقابت را فرصتی برای یادگیری و پیشرفت توصیف کرده است. ایشان اعتقاد دارد که با کاهش گارد دفاعی مشتریان ژاپنی در برابر خودروهای چینی، ورود این برند چینی به ژاپن می‌تواند چالش بزرگی برای رقبا باشد. آقای سوزوکی همچنین بی‌وای‌دی را از ورود به جنگ قیمتی، منع کرده است. بی‌وای‌دی راکو با فرم جمع‌های بدنه، دماغه‌بدن منحنی، چراغ‌های C-شکل جلو و عقب با نوار اتصال بین آن‌ها، لوگوی نورانی بی‌وای‌دی و درهای کشویی عقب، طراحی متداول در کلاس kei را نمایش می‌دهد. ابعاد بدنه این خودروی چهار نفره در طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۳،۴، ۱.۸ و ۱.۸ متر اعلام شده است. از ویژگی‌های کابین بی‌وای‌دی راکو می‌توان به نشان‌دهنده دیجیتال، نمایشگر لمسی، فرم سه‌پره و دریچه‌های مستطیلی تهویه اشاره کرد. قوای محرکه بی‌وای‌دی راکو از یک موتور برقی در محور جلو و مجموعه باتری ۲۰ کیلووات ساعت تأمین می‌شود، که می‌تواند برد حرکتی ۱۸۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را فراهم کند.

اصول زیبایی‌شناسی در نیسان «الگرند» ۲۰۲۶

جزئیات جلوپنجره به هنر چوبکاری Kumiko اشاره دارد، که در ترکیب با عناصر نورانی، جلوه‌ای زیبا را به نمایش می‌گذارد. رنگ بدنه با نام Fuji Dawn که به ترکیبی از مسی و رزگلد شباهت دارد هم از تابش نور غروب بر کوه فوجی و رنگ قرمز-بنفش Shigoku به عنوان نمادی از شکوه در فرهنگ ژاپنی، الهام گرفته شده است. در فضای کابین نیسان الگرند با محیطی وسیع مواجه شده‌ایم، که احساس راحتی را به بیننده منتقل می‌کند. صندلی‌های مستقل ردیف دوم با طراحی zero-gravity، روکش چرم TailorFit، تریم چوب، الگوی هندسی Kumiko در پوشش داخلی درها، دو نمایشگر ۱۴.۳ اینچ، سیستم صوتی Bose با ۲۲ بلندگو و نورپردازی ۶۴ رنگ، از مهم‌ترین ویژگی‌های این بخش به‌شمار می‌آید.

نیسان در نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۵، چهارمین نسل از الگرند را رونمایی کرده است. نسل اول این مینی ون پرمیوم در سال ۱۹۹۷ و برای رقابت با تویوتا آلفارد و هوندا اودیسه وارد بازار شد. نسل سوم هم بین سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۷ تولید می‌شد. حالا پس از نزدیک به یک دهه غیبت، نیسان الگرند برای رقابتی جدید، آماده می‌شود. نیسان الگرند به عنوان بخشی از برنامه Re:Nissan خودروساز ژاپنی برای بازسازی سبد محصولات و بهبود وضعیت فروش، از تابستان ۲۰۲۶ در ژاپن عرضه خواهد شد. بنابر اعلام نیسان، فرم بدنه الگرند براساس فلسفه طراحی «آینده‌نگری بی‌زمان ژاپنی» شکل گرفته است، که اصول زیبایی‌شناسی سنتی ژاپن را با فناوری‌ها و متریال مدرن، ترکیب می‌کند. مثلاً فرم هندسی و پر از



ایجاد کرده است. این رنگ زرد یادآور مدل تویوتا GT86 بلو لیمیتد سال ۲۰۱۵ است. در داخل کابین نیز این ترکیب رنگی ادامه پیدا کرده؛ صندلی‌ها با ترکیبی از چرم مشکی و پارچه پوشیده شده‌اند و دوخت‌های زرد رنگ جلوه‌ای اسپرت و منحصر به فرد به فضا بخشیده‌اند. نسخه تویوتا اما از چندار تقای فنی بیشتر بهره می‌برد که شامل ترمزهای برهمو با دیسک‌های خنک‌شونده و کالیبرهای فرمز و همچنین سیستم تعلیق اسپریت‌تر با کمک‌فنرهای زاکس می‌شود. BRZ STI اسپرت بلو ادیشن اما از کالیبرهای ترمز طلایی رنگ بهره می‌برد و لوگوهای سوپارو نیز به رنگ مشکی درآمده‌اند.

سوپارو و تویوتا نسخه ویژه‌ای از کوپه‌های خود را با رنگ زرد خورشیدی معرفی کرده‌اند که هر کدام فقط در ۳۰۰ دستگاه تولید و از طریق قرعه‌کشی عرضه می‌شوند. سوپارو و تویوتا نسخه‌های ویژه‌ای از کوپه‌های دولقی خود را با نام‌های BRZ STI اسپرت بلو ادیشن و GR86 RZ یلو ادیشن معرفی کرده‌اند که فقط برای بازار ژاپن در نظر گرفته شده و قرار است هر کدام تنها در ۳۰۰ دستگاه تولید شود. همان‌طور که از نام این مدل‌ها پیداست، مهم‌ترین ویژگی آن‌ها رنگ زرد درخشان آن با نام زرد خورشیدی است. این رنگ جذاب با رنگ‌های ۱۸ اینچی مشکی مات در سوپارو و خاکستری متالیک در تویوتا همراه با آینه‌های جانبی مشکی، تضاد بصری زیبایی



کوپه‌های خاص «سوپارو» و «تویوتا»



تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان مُسکن است یا درمان کننده صنعت خودرو؟

حباب قیمت خودروهای وارداتی در حال تخلیه شدن است

خودروسازان اعلام شد و همچنین در آخرین رویدادهای خودرو مقرر شد تسهیلات ۴۰ همتی که پیش‌تر با هدف حمایت از خودروسازان مطرح شده بود، به‌صورت مستقیم به زنجیره تولید آنان پرداخت نشود؛ خواست‌های مالی که هر چند مورد تایید بانک مرکزی قرار گرفته، اما هنوز به مرحله اجرا نرسیده است.

«مونتازای‌ها قصد اوزان شدن ندارند؟»

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک تا ۲۷ میلیون تومانی را تجربه کرد. جایی که دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۱۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵گانه) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش ۸۸۸ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۸ میلیون تومان، ریرا (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، سورن پلاس XU7P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۸۶۱ میلیون تومان و شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش، یک میلیارد و ۱۸۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در میان خودروهای مونتازای نیز شاهد رشد بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۳۹۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X55 PRO اسکلت اسپرت (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۵ میلیون تومان و جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۱۶ میلیارد تومان و ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.



حالت تعلیق بماند.

به ایسن ترتیب، هشت ماه از سال گذشت و آن‌چه هم‌اکنون بازار وارداتی‌ها با آن مواجه است، مجموعه‌ای از آیین‌نامه‌های بی‌اثر، سکوت مجلس و نوعی سیاست‌گذاری است که بیش از هر زمان دیگری از شفافیت و پاسخگویی فاصله گرفته است.

از طرفی در صنعت خودرو و خودروسازی هم با مشکلاتی روبه‌رو بودیم که بانک مرکزی با پرداخت تسهیلات ۴۰ همتی به خودروسازان موافقت کرده است؛ اقدامی که به گفته کارشناسان می‌تواند مسکنی موقت یا آغاز در مان صنعت خودرو باشد. پس از مذاکرات اخیر وزیر صمت با رئیس کل بانک مرکزی، سیاست جدید ارزی

تحقق واردات تبدیل شده است.

از سوی دیگر، سکوت سیاست‌گذار صنعتی در برابر توقف ثبت سفارش، این گمان را تقویت کرده که وزارت صمت تمایلی به بازگشایی واقعی مسیر واردات ندارد. در حالی که بازار خودرو با کمبود عرضه و رشد قیمت‌های ناشی از انحصار داخلی دست‌وپنجه نرم می‌کند، بی‌توجهی دولت به درآمدهای بالقوه گمرکی و مالیاتی ناشی از واردات نیز پرسش‌برانگیز است. کارشناسان اقتصادی معتقدند در شرایطی که دولت با کسری بودجه مزمن مواجه است، چشم‌پوشی از درآمدهای ارزی و ربالی واردات خودرو منطقی به‌نظر نمی‌رسد؛ مگر آن که سیاست‌گذار به‌صورت غیررسمی تصمیم گرفته باشد که واردات همچنان در

داده شده است که در مجموع نزدیک به ۱۸ هزار خودرو در مسیر حمل، گمرک یاد در حال ترخیص هستند. برخی تحلیلگران معتقدند تمرکز وزارت صمت ظاهراً بر این بخش خاص، بیشتر از اجرای آیین‌نامه‌های دیگر وارداتی است. بنابراین در سطح کلان، به‌نظر می‌رسد دولت و مجلس هر دو از اهداف اعلام‌شده در ابتدای سال فاصله گرفته‌اند. زمانی که در جریان بررسی بودجه ۱۴۰۴ بحث کاهش تعرفه واردات، تخصیص ارز و تسهیل ورود خودروهای وارداتی مطرح شد، بسیاری از نمایندگان وعده داده بودند که واردات از نیمه نخست سال شتاب خواهد گرفت. اما اکنون، همان نهاد قانون‌گذار نه تنها پیگیر اجرای مصوبات نیست، بلکه با برخی مواضع، عملاً به مانعی برای



احسان ناصر یابلی

e.nasari@autoworld.ir

این روزها در حالی که به نیمه آبان ماه رسیده‌ایم، اما بازار خودرو همچنان چشم‌انتظار تصمیمی روشن درباره واردات است. سکوت سیاست‌گذاران خودرو و نمایندگان مجلس در برابر توقف ثبت سفارش و عدم تخصیص ارز به واردات، تصویری از بی‌عملی و تعلل تصمیم‌سازان را به نمایش گذاشته است.

در هشت ماه گذشته، تنها اقدام محسوس در حوزه واردات خودرو نه آغاز واردات بلکه تصویب و ابلاغ آیین‌نامه‌های اجرایی بوده است. آیین‌نامه‌هایی که بدون پشتوانه اجرایی و تخصیص منابع، هم‌اکنون در آرشو وزارت صمت خاک می‌خورند. بررسی‌ها نشان می‌دهد هیات دولت از ابتدای سال جاری تاکنون آیین‌نامه‌هایی در خصوص واردات خودروهای دست‌دوم، خودروهای متعلق به ایرانیان خارج‌نشین و حتی خودروهای سواری تصویب و ابلاغ کرده است؛ اما هیچ‌یک به مرحله اجرا نرسیده‌اند. به گفته فعالان بازار، سامانه ثبت سفارش خودرو طی این مدت تنها در مقاطع محدود و برای برندهای خاص فعال شده است. به‌عنوان نمونه، در آبان‌ماه ثبت سفارش برای خودروهای چانگان به‌صورت محدود انجام شده؛ اقدامی که نه نشان‌دهنده از سرگیری واردات، بلکه بیشتر شبیه به رفع تکلیف موقتی است.

در این میان، تنها مسیر نسبتاً فعال واردات مربوط به خودروهای ویژه جانبازان است. نماینده وزارت صمت در جلسه کمیسیون اجتماعی مجلس که با حضور وزیر صمت برگزار شده، طی گزارشی درمورد روند واگذاری خودرو به جانبازان عنوان کرده که از ۲۷ هزار نفر جانباز مشمول این قانون، تاکنون قریب به ۲۱ هزار نفر جهت واردات خودرو ثبت‌نام کرده و ۱۹ هزار و ۶۲۵ ثبت سفارش انجام شده است.

وی همچنین عنوان کرده که تاکنون بالغ بر ۵۱۳ میلیون و ۴۳۹ هزار و ۶۳۵ یورو ارز برای اجرای این قانون اختصاص

بهمن موتور خبر داد؛

مرحله هفتم تکمیل وجه منتخبین اصلی طرح فروش نقدی با قیمت قطعی در سه طرح

خودروها با همان قیمت‌های قطعی، موعد تحویل و شرایط فروش مشابه طرح عادی عرضه می‌شوند.

در طرح جایگزینی خودروهای فرسوده غیر تاکسی نیز متقاضیان واجد شرایط باید فرآیند اسقاط خودروی فرسوده خود را از طریق سامانه ستاد نوسازی ناوگان تکمیل کرده و گواهی اسقاط به نام خود را در زمان ثبت‌نام ارائه دهند. پس از تایید اطلاعات توسط نهادهای ذی‌ربط، مشتری مجاز به پرداخت وجه خواهد بود. تحویل خودرو در این طرح ۳۰ روز پس از تکمیل فرآیند اسقاط، پرداخت وجه و انتقال گواهی اسقاط به سامانه شرکت انجام می‌شود. مهلت تکمیل فرآیند اسقاط نیز حداکثر ۶۰ روز از تاریخ واریز وجه مرحله اول تعیین شده است. در هر سه طرح، خریداران موظف‌اند پس از واریز وجه، مدارک هویتی و اطلاعات سکونت خود را ظرف ۷۲ ساعت کاری به عاملیت محل انتخابی تحویل دهند. همچنین در زمان واریز وجه، خریداران می‌توانند نسبت به انتخاب بیمه بدنه در دو سطح پایه یا کامل اقدام کنند. پوشش کامل بیمه شامل حذف فرانشیز، جبران نوسانات قیمت تا ۵۰ درصد ارزش خودرو، سرقت قطعات تا سقف ۵۰۰ میلیون ریال، شکست شیشه، بلایای طبیعی و هزینه حمل و نقل است. تمامی خودروها با ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی و سرویس ادواری رایگان یک‌ساله یا ۲۰ هزار کیلومتر عرضه می‌شوند. مالیات بر ارزش افزوده، بیمه شخص ثالث، عوارض شماره‌گذاری و سایر هزینه‌های قانونی در قیمت خودرو لحاظ شده است، اما در صورت تغییر مقررات، پرداخت مابه‌التفاوت بر عهده خریدار خواهد بود.

ثبت‌نام در هر سه طرح صرفاً برای اشخاص حقیقی بالای ۱۸ سال مجاز بوده و هر کد ملی تنها مجاز به ثبت‌نام یک خودرو در یکی از بخش‌نامه‌ها است. پرداخت وجه باید حتماً از کارت بانکی به نام خریدار انجام شود و در غیر این صورت ثبت‌نام باطل خواهد شد. در پایان، شرکت بهمن موتور یادآور شده است که واگذاری امتیاز یا انتقال قرارداد پیش از تحویل خودرو به غیر ممنوع است و هر گونه اطلاع‌رسانی معتبر تنها از طریق سایت رسمی شرکت bahman.ir و پیامک با سرشماره BAHMAN انجام می‌شود.



شرکت بهمن موتور در اطلاعیه‌ای رسمی از آغاز مرحله هفتم واریز وجه منتخبین اصلی طرح فروش نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری در سه قالب طرح عادی، حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده غیر تاکسی خبر داد.

این مرحله از فروش بر اساس بخش‌نامه‌های رسمی شرکت از ساعت ۱۰ صبح روز پنجشنبه ۱۵ آبان ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۲۳ روز سه‌شنبه ۱۲۰ آبان ۱۴۰۴ ادامه دارد. فرآیند ثبت‌نام و واریز وجه صرفاً از طریق پورتال رسمی فروش شرکت به آدرس bahman.ir.nasari.com انجام می‌شود و اطلاع‌رسانی به واجدان شرایط از طریق پیامک با سرشماره رسمی «BAHMAN» صورت می‌گیرد.

در این مرحله، محصولات عرضه‌شده شامل فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) پنج‌نفره و هفت‌نفره و ریسپکت دو برای طرح فرسوده و جوانی جمعیت و فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) پنج‌نفره و هفت‌نفره برای طرح عادی هستند که با قیمت و موعد تحویل هفته اول دی‌ماه ۱۴۰۴ عرضه می‌شوند. قیمت نهایی فیدلیتی پنج‌نفره ۲ میلیارد و ۱۸۲ میلیون و ۴۱۹ هزار تومان، فیدلیتی هفت‌نفره ۲ میلیارد و ۲۲۲ میلیون و ۹۸۴ هزار تومان و ریسپکت تیپ ۲ معادل ۱ میلیارد و ۷۵۸ میلیون و ۲۸۹ هزار تومان اعلام شده است.

در طرح فروش عادی، شرایط فروش به‌صورت نقدی و با تحویل ۳۰ روزه در نظر گرفته شده و انتخاب رنگ خودرو (سفید یا مشکی با ترمیم داخلی مشکی) بر اساس اولویت واریز وجه انجام می‌شود. در صورت تأخیر در تحویل خودرو، شرکت موظف به پرداخت جریمه ماهانه ۲.۵ درصد به‌صورت روزشمار است و برای مشتریانی که پیش از تخصیص خودرو انصراف دهند، سود انصراف سالانه ۱۷.۵ درصد لحاظ می‌شود.

در طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت، امکان خرید برای مادرانی فراهم است که فرزند دوم یا بیشتر آن‌ها پس از تاریخ ۲۴ آبان ۱۴۰۰ متولد شده باشد. اطلاعات متقاضیان این طرح توسط سازمان ثبت‌احوال کشور بررسی شده و امکان واریز وجه تنها برای واجدان شرایط فعال خواهد شد. در این طرح نیز



فروش موتورسیکلت‌های این کمپانی از ابتدای سال ۲۰۱۸ میلادی تا اواخر فوریه همان سال به ۲۰ میلیون و ۱۴۰ هزار دستگاه رسیده است، همچنین این آمار در مدت مشابه، طی سال ۲۰۱۹ به ۲۰ میلیون و ۲۲۰ هزار دستگاه رسیده است. از سوی دیگر با توجه به همه‌گیری کرونا در آن سال، میزان فروش کمپانی هوندا در بخش موتورسیکلت در سال ۲۰۲۰ به ۱۹ میلیون و ۳۴۵ هزار دستگاه رسید که این از افت فروش این کمپانی در این سال خبر می‌دهد. با این حال این کمپانی طی دو سال اخیر بالاترین فروش موتورسیکلت را در جهان به‌خود اختصاص داده است.

«کمپانی هوندا همواره در صنعت خودرو و موتورسیکلت‌سازی حضور موفق و درخشانی داشته است. بر این اساس موتورسیکلت‌های این کمپانی با بر خور داری از بالاترین سطح فناوری و مهندسی، جایگاه ویژه‌ای را در بازار جهانی از آن خود کرده‌اند. پس از یاندمی وپروس کرونا هوندا توانست عملکرد درخشانی در بازار داشته باشد و طی دو سال اخیر بالاترین میزان فروش خود را نیز تجربه کرده است. همچنین مجله اقتصادی ایالات‌متحده، مجموع فروش موتورسیکلت‌های هوندا را بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۰ مورد بررسی قرار داده است. بر این اساس مجموع



«هوندا»؛ پیشرو در ساخت انواع موتورسیکلت

چگونه «تویوتا» در میان سدان‌ها موفق ظاهر شد؟

«کمری»؛ سامورایی خوش آوازه

«کمری خوشنام‌ترین و محبوب‌ترین سدان بازار جهانی است که تا به امروز ۹ نسل از آن روی خط تولید تویوتا قرار گرفته است. این خودرو که پر فروش‌ترین سدان میان‌سایز خانوادگی نیز محسوب می‌شود، به لطف زبان جدید طراحی تویوتا در نسل نهم توانست یکی از بهترین سدان‌های هیبریدی جهان باشد. بر این اساس از آن‌جا که موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات‌متحده (IIHS) و همین‌طور نشریات معتبر اروپایی و آمریکایی از این خودرو به‌عنوان ایمن‌ترین سدان و بهترین هیبرید سال یاد کرده‌اند، در این‌جا به این مدل نگاهی فنی انداخته‌ایم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



هیبریدی اما پر توان



تویوتا قصد دارد کمری را به یک اسطوره در میان سدان‌های هیبریدی بدل کند. بر این اساس کمری در نسل نهم تنها با پیش‌رانه‌های تنفس طبیعی ۴ سیلندر و هیبریدی به‌بازار جهانی عرضه شده است. اما در نسخه LE امکان نصب یک پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲ لیتری خطی تنفس طبیعی با حداکثر ۱۶۶ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۱۹۲ نیوتون‌متر گشتاور نیز وجود دارد. اما در نسخه‌های دیگر کمری تنها از پیش‌رانه ۴ سیلندر خطی تنفس طبیعی ۲٫۵ لیتری معروف تویوتا موسوم به A25A-FXS بهره گرفته خواهد شد که با هماهنگی با یک موتور الکتریکی سنکرون دائم با مغناطیس دائم می‌تواند به‌صورت ترکیبی ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۸ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. این پیش‌رانه با گیربکس e-CVT ۸- یا یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ‌ترونیک قدرت را به چهار چرخ یا چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. ناگفته نماند که کمپانی تویوتا قصد دارد تا با ارائه نسخه GR و TRD کمری را بیش از پیش مهیج کند.

کیفیت سواری و اطمینان هندلینگ



تویوتا کمری در نسل نهم همانند نسل‌های دیگر از ساختار سیستم تعلیق کارآمدی برخوردار است. در محور جلو این خودرو یک ساختار مک‌فرسون با طبق‌های بهینه‌سازی شده دو گانه و در محور عقب سیستم فایولینک (اتصال پنج‌گانه) به‌همراه دامپرهای هیدرولیکی قابل تنظیم در نظر گرفته شده که به این ترتیب می‌توان از تفاعل خودرو را در محورهای جلو و عقب تنظیم کرد. از آن‌جا که سازه رینگ این خودرو ۱۶ تا ۱۹ اینچی خواهد بود، انتظار می‌رود سواری آن تا حد زیادی لذت‌بخش باشد

قیمت و زمان عرضه



کمپانی تویوتا نسخه پایه کمری را با قیمت ۲۸ هزار و ۵۰۰ دلار به‌بازار عرضه کند.

کابین جذاب و باکیفیت همیشگی کمری



با قرارگیری در پشت فرمان کمری گویی پشت فرمان لکسوس ES نشسته‌ایم و با فضای کاملاً مدرن و جذابی مواجه هستیم. طراحی داشبورد با افزودن دو صفحه‌نمایشگر، اگرچه مدرن، اما کمی شلوغ به‌نظر می‌رسد. یک‌نمایشگر ۸ اینچی به‌صورت استاندارد یا در صورت سفارشی ۱۲٫۳ اینچی در مقابل راننده برای کلاستر و یک‌نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی لمسی افقی بزرگ برای سیستم اطلاعات-سرگرمی در بخش میانی داشبورد به‌همراه تنظیمات لمسی سیستم تهویه مطبوع حس مدرن و پیشرفته بودن در فضای داخلی را به اوج خود می‌رساند. طراحی در پیچه‌های مستطیل‌شکل افقی در طرفین که در سمت راست با یک طراحی زیبا همراه شده و امتداد خطوط افقی در پیچه روی داشبورد خودرو و طراحی دو در پیچه مستطیل‌شکل جمع‌وجور در بخش مرکزی داشبورد، زیرنمایشگر به‌جاذبیت این فضا می‌افزاید. طراحی غریب‌کفرمان سه‌شاخه اسپرت جدید به‌سبک تویوتا و دسته‌دنده کوچک اسپرت که در محصولات جدید تویوتا شاهد هستیم و طراحی صندلی‌های اسپرت اگونومی جدید نیز رانندگی با کمری XV80 را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. استفاده در رنگ در ترمیم داخلی و نورپردازی نواری LED رودری‌ها و داشبورد و همچنین طراحی سقف بزرگ پانورامیک فضای داخلی را بسیار دلنشین جلوه می‌دهد. ناگفته نماند که مجله خودرو در باره تغییرات اساسی فضای داخلی تویوتا کمری این‌طور نوشته بود که «استفاده از چرم و تودوزی با کیفیت بر حفظ کیفیت تویوتا در محصولاتش تاکید می‌کند.» همچنین کمری جدید مزین به سیستم کاهش نویز در کابین است که هرگونه صدای تولیدشده در کابین را به کمترین میزان خود می‌رساند. از سوی دیگر استفاده از پلاستیک نرم و منعطف در بخش بالایی داشبورد و روکش چرم روی رودری‌ها به‌منظور ارتقای سطح کیفی و رضایت مشتریان در نظر گرفته شده است. اما از مهم‌ترین امکانات کمری XV80 می‌توان به فهرست بلندبالایی از آپشن‌های رفاهی و ایمنی مانند کروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته منطبق بر سطح دو خودرو، ۸ ایربگ، سیستم چهارچرخ دیسکی به‌همراه سیستم ترمز ضدقفل، سیستم ترمز پایداری الکترونیکی، سیستم کنترل کشش مزین به کاهش لغزش در سرچرخ‌ها، سیستم توزیع نیروی ترمز به‌صورت یکسان میان چرخ‌ها، سیستم کمکی ترمز، سیستم ترمز اضطراری خودکار منطبق بر فعال شدن در شرایط خاص، سیستم هشدار برخورد از جلو و عقب، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هوشمند هشدار خواب‌آلودگی، سیستم پایش نقاط کور به‌همراه شناسایی عابر پیاده، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم تهویه مطبوع دو گانه با قابلیت فیلتراسیون و در پیچه‌های مجزا برای سر نشینان عقب، سردکن و گرم‌کن تمام صندلی‌ها، صندلی راننده با قابلیت ۱۰ حالت تنظیم برقی و برای سر نشین جلو ۶ حالت با تنظیم برقی، پدال شیفترهای آلومینیومی در پشت فرمان، سیستم نورپردازی شخصی‌سازی و سیستم اطلاعات-سرگرمی نسل جدید تویوتا مزین به اندروید اتو و اپل کارپلی اشاره کرد.

زبان جدید طراحی تویوتا و زیبایی برای کمری

کمری نسل نهم موسوم به XV80 در تاریخ ۱۴ نوامبر سال جاری ۲۰۲۳ میلادی به‌جهان معرفی شد. این سدان محبوب جذاب ژاپنی بر پایه و اساس پلت‌فرم جدید تویوتا یعنی TNGA: GA-K شکل گرفته است.

اگرچه کمری جدید در مقایسه با نسل‌های قبل به‌یمن طراحی ساختار شکن و متفاوتش محبوبیت و جذابیت بیشتری پیدا کرده، اما بد نیست بدانید که زبان جدید طراحی تویوتا به‌خوبی در شکل گرفتن این خودرو تاثیر گذار بوده است.

هرچند ناگفته نماند که رگه‌هایی از XV70 یا همان نسل هشتم کمری در نسل جدید دیده می‌شود. با نگاهی به پروفیل این سدان محبوب و جذاب تویوتا، شاهد طراحی یک خط تیز شخصیتی هستیم که با توجه به سطوح تخت و رعایت بهترین تناسب در سازه تیر و رینگ، بر جذابیت آن افزوده است. در عین حال استفاده از یک خط تیز که حجم بر جست‌های را روی گل‌گیرهای عقب ایجاد کرده با گل‌گیرهای نسبتاً حجیم جلو کاملاً هماهنگی دارد.

بر این اساس پوزه کشیده و پشت کوتاه در کنار شیب نسبتاً کم سقف و کشیده شدن ستون C و استفاده از رینگ‌های ۱۸ و ۱۹ اینچی و اورهنگ‌های نسبتاً بلند، کاراکتر نافذ و خاصی به این سدان می‌بخشد.

از نظر ابعاد و اندازه نسل نهم کمری موسوم به XV80 با رشد نسبی مواجه شده است؛ بر این اساس قامت این نسل حدود ۱۰ میلی‌متر با افزایش مواجه شده تا به ۱۴۵۵ میلی‌متر برسد. بنابراین طراحان کمپانی تویوتا برای جذابیت هرچه بیشتر کمری از رنگ مشکی پیانویی برای سقف و ستون‌ها و آینه‌های جانبی استفاده کرده‌اند. این ترکیب رنگ مشکی با رنگ روشن و متضاد آن، جذابیت کمری را دوچندان می‌کند.

با نگاهی به چهره کمری جدید، گویی با کراون سدان مواجه می‌شویم. چرا که اوایل سال جاری میلادی بود که کمپانی تویوتا با طراحی و تولید کراون جدید نشان داد که زبان جدید طراحی تویوتا در حال تغییر و تحول است؛ بر این اساس بر خلاف جنسیت و هیوندای که از چراغ‌های دوپل زشت در محصولاتشان استفاده می‌کنند، طراحان تویوتا با بهره‌گیری از یک دماغه حجیم رو به جلو که چراغ‌های باریک در نهایت ظرافت در یک فرم C شکل در آن جای گرفته به‌لطف استفاده از LED های مشابه حرف و یک نوار عریض باریک که به‌عنوان ورودی هوا میان دو چراغ جلو از آن یاد می‌شود، چهره جسورانه‌ای به این مدل از کمری بخشیده‌اند.

در عین حال استفاده از خطوط تیز روی کاپوت و ورودی هوای عریض مشبک‌مانند زیر سپر و ورودی‌های هوای عمودی نیز چاشنی هیجان در این نما را دوچندان می‌کنند. بر خلاف نمای جلو؛ نمای عقب کمری جدید مشابه محصولات لکسوس است. چرا که طراحی چراغ‌های کشیده به‌همراه یک حجم‌پردازی بسیار ویژه و خاص از سبک طراحی لکسوس در سدان‌های لوکس خود یعنی ES خبر می‌دهد.

در عین حال اضافه شدن یک بخش کروم مشکی پیانویی که کلمه CAMRY روی آن درج شده، به‌منظور برج (نشان) این خودرو میان چراغ‌های عقب نمای فوق‌زیبایی به‌این سدان می‌بخشد. گرافیک چراغ‌های عقب که فرم C شکل دارد نیز اوج ظرافت این سدان را به‌نمایش می‌گذارد. اضافه شدن یک اسپویلر الحاقی طرح فیبر کربن و دو آگزوز کروی شکل زیبا در یک طرف سپر به‌همراه دیفیوزر یکپارچه، چاشنی اسپرت بودن را در این سدان بیشتر می‌کند. کمری جدید در چهار نسخه LE، SE، XLE و XSE راهی بازار می‌شود. تنها نسخه LE با رینگ‌های ۱۶ اینچی آلایزی عرضه خواهد شد، اما سه نسخه دیگر با رینگ‌های ۱۸ اینچی و در صورت سفارش ۱۹ اینچی در اختیار مشتریان قرار خواهد گرفت.

رادر دانشگاه علوم کاربردی مونیخ و کالج سلطنتی مشهور لندن دریافت کرد و در سال ۲۰۰۷ دکترای افتخاری به او اعطا شد. فولکس واگن بیتل جدید، گلف نسل دوم و آنودی TT جزو دستاوردهایی هستند که کارنامه شرایر را وزین تر می کند. وی در سال ۲۰۱۳ مدیر ارشد طراحی گروه هیوندای شسود و رویکرد او در طراحی هیوندای و کیاموتورز توانست طراحی فوق العاده ای را برای این خودرو ساز کره ای به بارمان آورد. همچنین تغییرات در برند جنسیس نیز از دیگر خلاقیتهای پیتر شرایر است. جالب است بدانید وی هم اکنون نیز در برند جنسیس به عنوان مدیر طراحی کانسپت حضور فعالی دارد.

پیتر شرایر طراح معروف و خلاق آلمانی این روزها در گروه خودرو سازی هیوندای سخت مشغول طراحی و کارهای خلاقانه برای مرکز طراحی ونوآوری این کمپانی است. مجله خودرو در جدیدترین اخبار خود از شرایر، مدیر طراحی جهانی هیوندای به عنوان مشاور ارشد اجرایی طراحی و سفیر بلند پایه این شرکت یاد کرد. این نقش جدید و مهم، به این طراح خوش ذوق این امکان را می دهد تا تاریخچه تاریخی ۱۶ ساله خود را با گروه هیوندای که از سال ۲۰۰۶ بخشی از آن بوده است تکمیل کند. پیتر شرایر در سال ۱۹۵۳ میلادی در ایشنهال آلمان متولد شد و از کودکی به هنر علاقه نشان داد. او آموزش حرفه ای خود



حضور «پیتر شرایر» در تیم جنسیس



«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

«پرشیا خودرو» ۵۰ دستگاه خودرو به جانبازان تحویل داد



عکس ها: روزنامه «دنیای خودرو»

پیشسازی خودرو در میان ۲۳ شرکت فعال عظیمی در ادامه این مراسم با ارائه گزارشی از روند طرح افزود: «در این پروژه ۲۳ شرکت فعال هستند و تاکنون ۱۳ هزار و ۱۳۰ نفر از جانبازان محترم ثبت نام کرده اند. هم اکنون ۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه خودرو در گمرکات کشور آماده ترخیص است که ۸۳۱ دستگاه آن متعلق به پرشیا خودرو است. ما با افتخار از پیشروترین و منظم ترین شرکت هادر اجرای این طرح ملی هستیم.» این عضو هیات مدیره وعده داد تا پایان آذرماه امسال، تمامی خودروهای جانبازان تحت قرارداد پرشیا خودرو تحویل داده شوند و اظهار داشت: «این قولی است که با تکیه بر توان کارشناسان و تعهد سازمانی خود می دهیم.»

تنوع بالا و ارزش افزوده واقعی عضو هیات مدیره پرشیا خودرو یکی از نقاط قوت این شرکت را تنوع در مدل های عرضه شده دانست و گفت: «در حالی که سایر شرکت ها تنها چند مدل محدود ارائه داده اند، پرشیا خودرو با ۹ تا ۱۰ مدل در سه رده جانبازی حضور دارد. این تنوع موجب شده است جانبازان بتوانند با توجه به نیاز و شرایط خود انتخاب کنند و از طرفی ارزش بازار محصولات ما نیز افزایش یافته است. به طور مثال، خودروهای تحویلی ما به جانبازان ۵۰ درصد، اکنون ارزشی بین ۸ تا ۱۰ میلیارد تومان دارند؛ در حالی که تویوتا کمری در بازار حدود ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان قیمت دارد.»

سیاست ضد دلالی و قیمت گذاری شفاف عظیمی با تاکید بر مقابله با واسطه گری گفت: «یکی از اهداف ما قطع دست دلالان بود. تمام قیمت گذاری ها با نظارت بنیاد شهید و دستگاه های نظارتی، بر پایه معیارهای کارشناسی انجام شد تا از خرید و فروش سوداگرانه جلوگیری شود. ما متعهد شدیم خودروها را فقط به خود جانبازان تحویل دهیم و هیچ فرصتی را برای دلالی ایجاد و فراهم نکنیم.»

گارانتی، خدمات ویژه و اولویت جانبازان عضو هیات مدیره پرشیا خودرو افزود: «خدمت به جانبازان گرامی تنها منحصر به تحویل خودرو به این عزیزان نمی شود، بلکه این مرحله، آغاز خدمات رسانی در این بخش است. بر این اساس تمام خودروهای وارده شده دارای گارانتی کامل، خدمات پس از فروش و پشتیبانی ویژه هستند. شبکه خدمات مادر سراسر کشور موظف شده اولویت رابه خودروهای جانبازان بدهد و در کوتاه ترین زمان به درخواست های آنان رسیدگی کند.»

حرکت ملی در پاسداشت کرامت ایثارگران عظیمی با تاکید بر این که این پروژه یک حرکت ملی است، توضیح داد: «آن چه امروز انجام می دهیم، صرفا یک طرح تجاری نیست، بلکه پاسداشت کرامت انسان هایی است که با ایثار خود، ستون های این سرزمین را استوار نگه داشته اند. پرشیا خودرو به خود می بالد که توانسته در این مسیر گام کوچکی بردارد.»

تقدیر از نهادهای همراه و کارکنان شرکت وی در پایان از مسئولان بنیاد شهید، وزارت صمت، گمرکات کشور و کارکنان پرشیا خودرو و قدر دانی کرد و گفت: «از همه کسانی که با صبر، پیگیری و تلاش صادقانه، اجرای این طرح ملی را ممکن کردند، سپاسگزارم. بالاتر از همه، از جانبازان عزیز و خانواده های آنان متشکرم که با روح بزرگ خود به ما آموختند معنای واقعی خدمت چیست. پرشیا خودرو به نام شما افتخار می کند و خدمت به شما را افتخار ملی خود می داند.» عظیمی سخنان خود را با دعایی برای جاودانگی یاد شهدا و سلامت جانبازان به پایان رساند و بیان کرد: «میدوایم روزی فرا رسد که خدمت به قهرمانان ایثار نه از سر وظیفه، بلکه از سر عشق و ایمان باشد.»

مراسم تحویل ۵۰

دستگاه خودرو ویژه جانبازان، با حضور مسئولان بنیاد شهید و امور ایثارگران، خانواده های معظم شهدا

و مدیران شرکت پرشیا خودرو به تازگی برگزار شده است. در این مراسم، «پرهام عظیمی»، عضو هیات مدیره پرشیا خودرو با اشاره به جزئیات روند واردات و تحویل خودروها، این روز را «یکی از ماندگارترین روزهای شرکت» توصیف کرد و گفت: «امروز برای ما در پرشیا خودرو روزی خاص است؛ چرا که ۵۰ دستگاه از خودروهای جانبازان سرافراز آماده تحویل و شماره گذاری شده و این اتفاق، نتیجه ماه ها تلاش بی وقفه همکاران ما و همکاری دستگاه های مختلف است. این مراسم آغازگر فصلی تازه در روند تحویل گسترده خودروهای جانبازان خواهد بود.»



عبور از موانع و مشکلات اداری عضو هیات مدیره پرشیا خودرو با تشریح چالش های اجرای این طرح ملی اظهار کرد: «در مسیر تحقق این پروژه، با مشکلات متعددی از جمله تاخیرهای محیط زیستی مواجه شدیم. تنها یکی از مدل های ما، X1، حدود ۳۹ روز در کار تابل محیط زیست معطل بود تا تایید نهایی صادر شود. اما با پیگیری های مداوم و همراهی دادستان محترم استان هر مزگان توانستیم این گره را باز کنیم.»

وی افزود: «به دلیل حجم بالای خودروهای موجود در گمرک، حدود ۳۰۱ دستگاه از خودروهای جانبازان به اشتباه وارد فرآیند اموال تملیکی شد. با مکاتبات پی در پی با بنیاد شهید و وزارت صمت توانستیم تمام آن ها را از وضعیت تملیکی خارج کرده و به مسیر تحویل بازگردانیم.»

تامین ارز در ۱۶ مرحله عظیمی در ادامه با اشاره به مشکلات تامین ارز بیان کرد: «در مجموع طی ۱۶ مرحله ثبت سفارش توانستیم ارز مورد نیاز را تامین کنیم. در میانه کار، سامانه ثبت سفارش از ایران فاوا به ایران مکفامنتقل شد و همین موضوع باعث شد اطلاعات حدود ۱۴۰ تا ۱۵۰ نفر از سامانه حذف شود که خوشبختانه با تلاش تیم فنی، همه موارد اصلاح شد و هیچ جانبازی از روند تخصیص ارز عقب نماند.» به گفته این عضو هیات مدیره، هزینه های سنگین دموارژ و انبارداری گمرک نیز بر دوش شرکت قرار گرفت؛ اما پرشیا خودرو از ابتدا نگاه اقتصادی به این طرح نداشت. عظیمی تصریح کرد: «ما به این پروژه به عنوان یک کار اجتماعی و ملی نگاه کردیم. همه هزینه ها را پذیرفتیم تا خودروها با سرعت بیشتر و کمترین فشار مالی به جانبازان تحویل داده شود.»

بخشش مایه التفات به نشانه احترام در بخشی از سخنرانی، این عضو هیات مدیره پرشیا خودرو خبر مهمی به جامعه جانبازان داد و گفت: «طبق مصوبات اولیه، قرار بود جانبازان ۵۰ تا ۶۹ درصد، ۲۰۰ میلیون تومان؛ جانبازان ۷۰ درصد عادی، ۲۵۰ میلیون تومان و جانبازان ۷۰ درصد ویژه، ۳۰۰ میلیون تومان به عنوان مایه التفات پرداخت کنند. اما امروز با افتخار اعلام می کنم که شرکت پرشیا خودرو تصمیم گرفته است این مبالغ را دریافت نکند. این تصمیم، نشانه احترام ما به مقام والای جانبازان است.»





استراتژی خاص و عجیب برای فروش خودروهای برقی

در حالی که عرضه خودروهای برقی به‌طور آزاد امکان‌پذیر است و نیازی به عرضه آن‌ها در سامانه قرعه‌کشی نیست، برخی شرکت‌های عرضه‌کننده این مدل خودروها با قرار دادن نام آن‌ها

در سامانه قرعه‌کشی تلاش می‌کنند بازار محصولات‌شان را هرچه بیشتر داغ کنند و حتی به‌دنبال ایجاد بازار سیاه برای این مدل خودروها هستند!

مقاضیان خودرو فرصت را از دست ندهند!

هرچند قیمت خودرو در طول یک ماه گذشته متاثر از ثبات بهای ارز تغییر چندانی نداشته، اما تداوم این روند در آینده با ابهاماتی مواجه است. درواقع آثار روانی ناشی از

بلاتکلیفی وضعیت سیاسی - اقتصادی می‌تواند در آینده روی ثبات نرخ اثرگذار باشد که در این صورت قیمت خودرو نیز در بازار با تغییراتی مواجه خواهد شد. بنابراین شرایط

برای خرید خودرو به‌خصوص برای مصرف‌کنندگان تا حدی فراهم است و همان‌طور که گفته شد تداوم این امر در آینده با توجه به شرایط کلی کشور با ابهاماتی همراه خواهد بود

تحلیل

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۳۶۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۶۵۰	۲۵	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۱۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۳ میلیون و ۶۰۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۳ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۴ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۶ میلیون و ۴۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۲۷۰	۵	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیون و ۱۳۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۲ میلیون و ۳۴۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۲ میلیون و ۳۴۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۳ میلیون و ۳۹۰	۴۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▼
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۳ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
اوتار EV 11 (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۰ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۶ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۸۴۵	۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۶ میلیون و ۲۰۰	۰	
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
بام‌و X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۵۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۴۵۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیون و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
کلاس GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۵۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۲ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▼
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۹۵۰	۴ میلیون و ۷۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۵ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۳ میلیون و ۱۵۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۰	
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۹ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیون و ۶۵۰	۰	
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیون و ۹۰۰	۱۰۰	▼
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۶ میلیون و ۹۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۶	۱	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۸	۳	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۴۷	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۰	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۲۷	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۲۲	۳	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۳	۲	▼
اطلس (باسانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۶۷	۱	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۸۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۴۷	۱	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۵۸	۲	▼
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۷۵	۳	▼
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	۹۹۷	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۱۸۵	۷	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۲۱۵	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۸۲	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۰	۶	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۲۱۰	۰	
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۵	۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۶۱	۹	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۲	۴	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۳۱	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۹	۱۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۵۷	۸	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۸۸	۱۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۲۴	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۹۲	۶	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۳۶۰	۷	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۹۲	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۱۲۹	۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۱۴۷	۳	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۳۱۸	۲۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۸۸	۱۲	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۳۳۸	۱۰	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۱۵	۱۰	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۷۰۰	۰	

در ادامه افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی از آن، ۲۵۴ بطری ۴ لیتری به مقدار یک هزار و ۴۱۶ لیتر روغن موتور خارجی قاچاق که فاقد هر گونه مجوز قانونی بود، کشف کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان بایان این که کارشناسان ارزش محموله کشف شده را یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال برآورد کردند، خاطر نشان کرد: «در این رابطه یک نفر دستگیر و با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان قزوین از کشف یک هزار و ۴۱۶ لیتر روغن موتور قاچاق در اطراف شهرستان قزوین خبر داد و گفت: «در این خصوص یک نفر دستگیر و به مرجع قضایی معرفی شد.» به گزارش خبرگزاری «پرنه» از قزوین؛ «سرهنگ مهدی حاجیان‌راد در این باره اظهار کرد: «در پی کسب خبری مبنی بر دیور روغن موتور در یک چهار دیواری متروکه در یکی از روستاهای اطراف شهرستان قزوین، بررسی موضوع به صورت ویژه و دست‌نخور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان قرار گرفت.» وی



کشف ۱۴۱۶ لیتر روغن موتور قاچاق در قزوین



۷۰۰ میلیون لیتر حجم بازار روغن ایران خواهد بود؛

۱۵۷ همت گردش مالی در صنعت روانکار

می‌شود، اما فرصت‌های صادراتی به کشورهای همسایه و بازارهای آسیایی می‌تواند به افزایش درآمادی و تقویت جایگاه ایران در زنجیره جهانی روانکارها منجر شود. با این حال، چالش‌های جدی نیز وجود دارد. نخست، نوسانات قیمت مواد اولیه و وابستگی به نفت خام باعث می‌شود هزینه تولید همواره تحت فشار باشد. دوم، رقابت شدید داخلی و خارجی ایجاد می‌کند که تولیدکنندگان ایرانی به سمت ارتقای کیفیت و رعایت استانداردهای جهانی حرکت کنند. سوم، تحولات زیست‌محیطی و گرایش جهانی به روانکارهای سازگار با محیط‌زیست، ضرورت سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را دوچندان کرده است. از منظر صنعتی، حضور شرکت‌های بزرگ نفتی و پتروشیمی در کنار برندهای خصوصی و خارجی، ساختار بازار را متنوع کرده است. این تنوع اگرچه رقابت را افزایش داده، اما در عین حال به رشد کیفیت و نوآوری کمک می‌کند. در همین راستا، حمایت دولت از تولیدکنندگان داخلی، تسهیل صادرات و ایجاد مشوق‌های تحقیقاتی می‌تواند مسیر توسعه پایدار را هموار سازد. در نهایت، صنعت روانکار ایران در نقطه‌ای حساس قرار دارد؛ بازاری بزرگ با ظرفیت‌های اقتصادی قابل توجه، اما نیازمند تحول فناورانه و مدیریتی. اگر تولیدکنندگان بتوانند با نوآوری، ارتقای کیفیت و توسعه صادرات، بر چالش‌ها غلبه کنند، این صنعت نه تنها نیاز داخلی را پوشش خواهد داد، بلکه به یکی از موتورهای محرک اقتصاد صنعتی کشور بدل خواهد شد.



سالانه ۷۰۰ میلیون لیتر، نقشی تعیین‌کننده در اقتصاد صنعتی کشور ایفا می‌کند. این ارقام نشان می‌دهد که روانکارها نه تنها برای خودروهای سبک و سنگین، بلکه برای صنایع مادر همچون فولاد، سیمان، پتروشیمی و نیروگاه‌ها حیاتی هستند. از منظر اقتصادی، این صنعت علاوه بر تامین نیاز داخلی، ظرفیت بالایی برای ارزآوری دارد. ایران با داشتن منابع غنی نفتی و زیرساخت‌های پالایشگاهی، توان تولید روغن پایه و فرآورده‌های متنوع را دارد. اگرچه بخش قابل توجهی از تولید صرف بازار داخلی

می‌شود، بخشی از روغن‌های وارداتی به ایران نیز در امارات تولید شده و اصل نیستند. براساس گزارش «نیض بازار» صنعت روانکار توانسته اشتغال‌زایی قابل توجهی ایجاد کند؛ اما خودتحریمی در زمینه ثبت سفارش مواد اولیه باعث زیان شده است. این صنعت حدود ۱۵۷ همت گردش مالی در سال دارد. صنعت روانکار ایران امروز به نقطه‌ای رسیده که دیگر نمی‌توان آن را صرفاً یک بخش جانبی از صنعت نفت و خودرو دانست؛ بلکه به عنوان یک بازار مستقل با گردش مالی ۱۵۷ همت و حجم مصرف

دولتی شامل چهار پالایشگاه سپاهان، بهران، ایرانول و پارس به اندازه نیاز خود مواد اولیه در اختیار دارند؛ اما آن را به بخش خصوصی نمی‌فروشند. به همین دلیل، بسیاری از تولیدکنندگان خصوصی در سال ۱۴۰۴ فعالیت خود را متوقف کرده‌اند. هزینه‌های ثابت بالا و کمبود مواد اولیه، از مهم‌ترین دلایل زیان‌دهی این واحدهاست. به این ترتیب نرخ روغن در ایران بسیار پایین است. به دلیل یارانه‌های پرداختی به پالایشگاه‌ها و قیمت‌گذاری دستوری، روغن در ایران ارزان‌تر از نرخ جهانی عرضه می‌شود. همین مساله یکی از عوامل زیان‌دهی بخش خصوصی است؛ در حالی که واسطه‌ها بیشترین سود را می‌برند. برای نمونه، روغنی که از پالایشگاه با قیمت ۴۰۰ تومان خارج می‌شود، در نهایت با قیمت ۸۰۰ تومان به دست مصرف‌کننده می‌رسد. در مقایسه با بازارهای جهانی، روغن در ایران ارزان محسوب می‌شود.

کیفیت روانکار در بازار کشور

در صورت تامین مواد اولیه مناسب و وجود اراده تولیدکننده، برخی محصولات ایرانی کیفیتی حتی بالاتر از نمونه‌های ترکیه‌ای و اماراتی دارند. در کل، روغن‌های اماراتی کیفیت بالایی ندارند. مساله اصلی در ایران کمبود مواد اولیه است و این در حالی است که اماراتی‌ها با وجود دسترسی به مواد اولیه و نبود تحریم، از کیفیت پایین رنج می‌برند. علت این امر، تقلب گسترده در تولید است؛ به گونه‌ای که هر برندی که بخواهید در امارات تولید

در حالی که حجم بازار سالانه روغن در ایران به ۷۰۰ میلیون لیتر می‌رسد و گردش مالی این صنعت از ۱۵۷ همت فراتر رفته، فعالان بخش خصوصی از کمبود مواد اولیه، قیمت‌گذاری دستوری و انحصار چهار پالایشگاه دولتی گلایه دارند. کارشناسان هشدار می‌دهند تداوم این شرایط می‌تواند به تعطیلی واحدهای خصوصی و بیکاری گسترده در صنعت روانکار منجر شود. صنعت روانکار ایران با گردش مالی سالانه ۱۵۷ همت و حجمی بالغ بر ۷۰۰ میلیون لیتر، از صنایع کلیدی و اشتغال‌زای کشور به شمار می‌رود؛ اما نبود مواد اولیه، قیمت‌گذاری دستوری و رقابت نابرابر میان بخش دولتی و خصوصی، این صنعت را در آستانه رکود و زیان قرار داده است. در عین حال حجم کل بازار سالانه روغن در ایران ۷۰۰ میلیون لیتر است که از این میزان، ۵۸۰ میلیون لیتر آن در پالایشگاه‌ها و ۱۲۰ میلیون لیتر در بخش خصوصی تولید می‌شود. واردات روغن نیز بسیار محدود است. در سال جاری، وضعیت واردات نامناسب بود و ثبت سفارش‌ها بسته شد؛ در حالی که سال گذشته شرایط بهتر بود. این تغییرات موجب شده آمارهای وارداتی دقت لازم را نداشته باشند. در حال حاضر سه برند مطرح برای خودروهای وارداتی وجود دارد که وارد کشور می‌شوند؛ اما برای خودروهای سنگین هیچ‌نوع روغن وارداتی نداریم. برخی شرکت‌ها در زمینه صادرات روغن فعال هستند و تاکنون صادرات به حدود ۳۳ کشور ثبت شده است. عمده صادرات به کشورهای همسایه انجام می‌شود. در عین حال در بخش خصوصی شاهد زیان‌دهی هستیم. شرکت‌های



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



داده‌اند. آن‌چه از خبرها بر می‌آید این است که میتسویشی از زبان جدید طراحی خود که به‌خوبی در او تلندر جدید نمایان بود، استفاده خواهد کرد. به‌بیان دیگر استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت یکی از بارزترین المان‌های زبان جدید میتسویشی است؛ اما چراغ‌های باریک و چراغ اصلی درون شبر جلو با فرم بزرگ جلو پنجره نیز جزو محتمل‌ترین فرم‌های طراحی برای پاجرو جدید است. از طرفی قرار است که از پیش‌رانه‌های برقی و هیبریدی برای پاجرو جدید استفاده شود و این خودرو ساز ژاپنی نیز به‌سمت و سوی الکتریکی حرکت کند.

پاجرو محصول بلندقامت و نام‌آشنای میتسویشی است. این خودرو با توجه به رقبای سرسختی که در بازار داشت، سرنوشت تلخی را برای خود رقم زد. اما این روزها تمامی رسانه‌های خودرویی، خبرهای جنجالی از محصولات خوشنام خودروسازان مطرح به‌ویژه کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها منتشر می‌کنند. اخیراً خبرها از این مساله حکایت دارد که میتسویشی محصول پر فروش و محبوب بلندقامت خود یعنی پاجرو را با تغییراتی گسترده در بخش فنی و ظاهری به‌بازار عرضه می‌کند. مجله اتوموتور اسپرت آلمان و سایت موتوروان از تولید نسل جدید پاجرو خبر

«پاجرو» به خط تولید میتسویشی باز می‌گردد



تلگرام

راز عدم خرابی موتورهای توربو

این روزها در بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی، مدلهایی به‌فروش می‌رسند که از موتور توربوشارژ بهره می‌برند. این مدل پیش‌رانه‌ها با حجم موتور کمتر، توان و گشتاور بالایی را ارائه می‌دهند و آلاینده‌گی آن‌ها نیز در مقایسه با سایر پیش‌رانه‌ها کمتر است. بنابراین در صنعت خودروسازی جهان و البته کشورمان جایگاه ویژه‌ای دارند. در عین حال خودروهای بهره‌مند از موتور توربوشارژ به نگهداری ویژه نیاز دارند و بنابراین سوال این است که عمده‌دلیل خرابی این مدل پیش‌رانه‌ها چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

مهم‌ترین مساله در خرابی موتورهای توربوشارژ عدم آگاهی مالک خودرو از خصوصیات این پیش‌رانه است. به‌بیان ساده‌تر، موتورهای توربوشارژ به‌دلیل پوست بالای سیلندرها، نیاز به سوخت بنزین با اکتان بالاتری دارند. بنابراین اگر مالک خودرو به‌صورت دقیق به توصیه‌های خودروساز توجه نکند و از مکمل‌های سوختی نامرغوب و بی‌کیفیت و سوخت نامرغوب استفاده کند، پیش‌رانه خودرو با مشکلاتی مانند ناک و لرزش بیش از حد مواجه خواهد شد.

بیگی

توربوشارژها یا سوپرشارژها یک سیستم دمنده هوا یا پرخوران برای موتورهای احتراق داخلی هستند. با توجه به عملکرد این سیستم‌ها و ماهیت کارکرد آن‌ها، مالکان خودروهای دارای سیستم توربوشارژ باید نکاتی مانند نگهداری درست از این نوع پیش‌رانه را مد نظر داشته باشند. به‌عبارت دیگر به‌دلیل فشار داخلی بالای سیلندرها، نیاز است که از سوخت باکیفیت و مناسب در موتورهای توربوشارژ استفاده شود. زیرا در صورت استفاده از سوخت باکیفیت و مناسب در پیش‌رانه‌های بنزینی، از خودسوزی جلوگیری می‌شود و این موضوع تا حد زیادی می‌تواند استهلاک و خرابی موتورهای بنزینی توربوشارژ را کاهش دهد.

عطایی

Message



صدای منتظری

خرابی خودرو به دلیل قطعه نامرغوب

خودرو ساینا مدل ۱۴۰۱ دارم و چندی پیش روی داشبورد آن هولدر مخصوص موبایل را نصب کردم. پس از مدتی با جدا کردن این قطعه از داشبورد، رنگ زیر آن به‌طور کامل آسیب دید و پاک شد. برای رفع مشکل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم. کارشناس نیز پس بررسی تشخیص داد که رنگ این بخش از داشبورد به‌دلیل اسیدی بودن چسب هولدر موبایل از بین رفته و چاره‌ای جز رنگ‌آمیزی دوباره بدنه داشبورد نیست.

محمودی-کرج

بیانیه «ایران خودرو» درباره اجرای برنامه داوطلبانه ارتقای سیستم گرمایشی در محصولات خانواده ۲۰۶، ۲۰۷ و رانا



در هر شش راپلی در برابر فشار سیستم گرمایشی مقاومت دارد و از نشت احتمالی جلوگیری می‌کند.

براین اساس، این برنامه به‌صورت مرحله‌ای و منظم در سراسر کشور اجرا می‌شود تا مشتریان بتوانند در شرایط آرام و بدون ازدحام، از خدمات تعویض قطعه مورد نظر بهره‌مند شوند.

در مرحله نخست، خودروهای تولیدی سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۰ در اولویت اجرای طرح قرار دارند و تمامی هزینه‌های قطعه و اجرت نصب به‌طور کامل توسط ایران خودرو پرداخت می‌شود. زمان بندی مراحل بعدی، متناسب با ظرفیت شبکه خدمات پس از فروش، از طریق وب‌سایت رسمی ایران خودرو و پیامک اطلاع‌رسانی خواهد شد.

مشتریان محترم می‌توانند با مراجعه به وب‌سایت رسمی ایران خودرو یا تماس با شماره ۰۹۶۴۴۰، از وضعیت مشمول بودن خودرو خود اطلاع یافته و زمان مراجعه به نمایندگی را دریافت کنند.

در همین راستا، طراحی سیستم بخاری در محصولات جدید ایران خودرو نیز بازنگری شده است تا از تکرار چنین شرایطی در محصولات جدید جلوگیری شود. این تغییر، بخشی از برنامه تحول کیفی ایران خودرو است که با هدف افزایش سطح ایمنی و ارتقای استانداردهای ایمنی و رضایت مشتری در حال اجراست.

ایران خودرو همچنان بر اهمیت نگهداری اصولی خودرو، استفاده از قطعات و مواد استاندارد و مراجعه به نمایندگی‌های مجاز تأکید می‌کند.

تیم مدیریتی ایران خودرو ضمن قدردانی از همراهی مشتریان، بر این باور است که اعتماد در رفتار صادقانه، اقدام مستمر و احترام به مشتری ایجاد می‌شود.

سدان خانوادگی

در محدوده قیمت یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان به دنبال خرید یک مدل خودرو سدان خانوادگی هستم که از نظر طراحی اسپرت باشد و از آپشن‌های رفاهی سطح بالایی بهره‌برد. با جست‌وجوی فراوان متوجه شدم سیترون C5 مدل ۲۰۱۱ در این بازه قیمتی وجود دارد؛ این خودرو از نظر فنی دارای چه ویژگی‌هایی است و آیا قطعات این خودرو در بازار پیدا می‌شود؟

کاشانی-تهران «یکی از خودروهای سدان خانوادگی سایز بزرگ که در بازار استقبال چشمگیری از آن نشد، سیترون سی ۵ است. سیترون سی ۵ دارای یک پیش‌رانه ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ به حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی است که با توجه به تکنولوژی آن زمان سیترون از ۱۴۲ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور بهره می‌برد.

سیستم انتقال قدرت این خودرو نیز عملکرد بالایی دارد و از یک گیربکس ۶ سرعته بهره می‌برد که در آن زمان عملکرد درخشانی داشت و به لطف طراحی سیستم‌های هیدرولیکی و شیرهای کنترلی و کامپیوتر، عملکرد گیربکس در تعویض دنده‌ها به‌خصوص هنگام حالت اسپرت و دستی تا حد زیادی مطلوب بود.

با توجه به کیفیت قطعات استفاده‌شده در این مدل، این خودرو از استهلاک پایین و خرابی کمتری برخوردار است طراحی خارجی سیترون سی ۵ نیز اسپرت و زیبا به‌نظر می‌رسد و در طراحی عقب این خودرو نیز المان‌های زیبایی‌شناسی به‌خوبی مدنظر قرار گرفته تا بتواند نسبت به همکلاسان خود موفق تر ظاهر شود. در عین حال سیترون سی ۵ فیس لیفت به‌لحاظ طراحی داخلی نیز نسبتاً اسپرت به‌شمار می‌رود و به‌لطف طراحی مناسب داشبورد و چیدمان قطعات به سبک لاکچری، پنل کیلومتر سنچ دیجیتالی و هوشمند، کامپیوتر سفری و ترمیم داخلی و اهرم تعویض دنده، کابین این خودرو تا حد زیادی جذاب به‌نظر می‌رسد.

در عین حال حین رانندگی با این خودرو به‌دلیل موارد مذکور حس لاکچری بودن به راننده و سرنشینان القا می‌شود.

با توجه به این که از کمپانی سیترون به‌عنوان پدر سیستم تعلیق یاد می‌شود، در بحث سواری و هندلینگ باید واژه فوق‌العاده را در مورد این خودرو به کار برد. سواری سیترون سی ۵ نسبت به همکلاسان و هم‌رده‌های آن در سطح بالاتری قرار می‌گیرد؛ زیرا با ارتفاع نه‌چندان کم و به‌کارگیری سیستم تعلیق اقتصادی و البته کاربردی در این خودرو، سواری آن نرم و راحت به‌نظر می‌رسد.

این خودرو با توجه به برخورداری از سیستم هیدرولیک فرمان، خوش‌فرمانی خاصی دارد که با وجود سیستم‌های الکترونیکی جدید به‌روز به‌کار برده شده، پایداری و عملکرد مناسب و بالایی را به‌راننده هدیه می‌دهد.

قطعات یدکی سیترون سی ۵ همانند پژو ۴۰۷ فراوانی نسبتاً خوبی در بازار بهره می‌برد و البته می‌توان گفت قیمت قطعات این خودرو نسبتاً بالاست و شاید این مساله از معایب آن باشد.

بر این اساس هزینه نگهداری بالا و تعمیرات تخصصی این خودرو از دیگر معایب آن است و مالکان این مدل خودروها باید از مراجعه به مکانیکی‌های گمنام برای تعمیر آن‌ها تا حد زیادی اجتناب کنند.

همچنین در نظر داشته باشید که در این بازه قیمتی می‌توانید خودروهای سدان خانوادگی اسپرتی مانند تویوتا کروا GLI مدل ۲۰۰۷ و کیا سراتو سایپا مدل ۱۳۹۵ را خریداری کنید. این مدل خودروها از نظر هزینه نگهداری نیز در مقایسه با سیترون C5 در سطح پایین‌تری هستند و هزینه نگهداری آن‌ها کمتر است.



کشف لاستیک‌های ۱۰ میلیاردی قاچاق



معاون عملیات فرماندهی انتظامی استان اصفهان از کشف ۲۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۰ میلیارد ریال در نطنز خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز اصفهان، سرهنگ مهر دادفر اشی گفت: «در راستای طرح مقابله با قاچاق کالا، مأموران یگان امداد فرماندهی انتظامی شهرستان نطنز حین گشت‌زنی در یکی از محورهای مواصلاتی به یک دستگاه کامیونت مشکوک و برای بررسی آن را متوقف کردند.» وی افزود: «مأموران

ضمن هماهنگی با مرجع قضائی موفق شدند در بازرسی از این خودرو ۲۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق را که بدون هرگونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بود، کشف کنند.» معاون عملیات فرماندهی انتظامی استان ارزش لاستیک‌های قاچاق کشف‌شده را حدود ۱۰ میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «در این رابطه ضمن شناسایی یک متهم، وی پس از تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

شفاف‌سازی «بارز» درباره تسویه ارزی، هزینه تولید را قابل پیش‌بینی می‌کند؛

دسترسی به ارز تالار اول؛ سپر مالی جدید تایر سازان ایران

مالی را بهبود می‌بخشد. از سوی دیگر در سطح بازار سرمایه، انتشار اطلاعیه روشن و به‌موقع، اعتماد سهامداران را تقویت کرده و زمینه را برای تامین مالی با هزینه کمتر هموار می‌کند. در شرایطی که نوسانات ارزی می‌تواند هر برنامه تولیدی را مختل کند، اتکای مستمر به تالار اول، به مثابه سپر حفاظتی در برابر شوک‌های کوتاه‌مدت عمل می‌کند. این روند در صورت تداوم، پیامدهای صنعتی قابل توجهی دارد. تایر سازان قادر خواهند بود قراردادهای تامین مواد اولیه را با افاق زمانی بلندتر و ریسک کمتر منعقد کنند، ظرفیت تولید را با وقفه‌های کمتر حفظ کنند و سرمایه‌گذاری‌های تعویقی در به‌روزرسانی خطوط و ارتقای کیفیت را از سر بگیرند. ثبات ارزی همچنین امکان رقابت‌پذیری بهتر در بازار داخلی و منطقه‌ای را فراهم می‌آورد؛ جایی که قیمت و کیفیت، همزمان معیار اصلی انتخاب مصرف‌کننده و خریدار عمده است. با این حال، پایداری این دستاوردها منوط به چند پیش‌شرط کلیدی است: استمرار دسترسی به منابع ارزی رسمی، هماهنگی میان سیاست‌های ارزی و صنعتی و تداوم شفاف‌سازی اطلاعاتی در قبال تعهدات ارزی و برنامه‌های تامین. اگر این سه ضلع همزمان تقویت شود، اقدام اخیر پکرمان می‌تواند از یک خبر شرکت‌محور به یک الگوی قابل تعمیم برای کل زنجیره تایر تبدیل گردد؛ الگویی که ریسک را همراه می‌کند و فضا را برای نوآوری، افزایش بهره‌وری و عرضه محصولات جدید باز می‌گذارد. در جمع‌بندی، توضیحات پکرمان درباره ارز تالار اول را باید نشانه‌ای از بلوغ مالی و پاسخ‌گویی در صنعت تایر دانست؛ گامی که با کاهش فشار نقدینگی و ارتقای پیش‌بینی‌پذیری، مسیر رشد پایدار را هموار می‌کند و در صورت همراهی سیاستی و تداوم شفافیت، می‌تواند به تثبیت قیمت‌ها، تقویت کیفیت و ارتقای جایگاه رقابتی تایر سازان ایرانی منجر شود.



به واردات است، تثبیت دسترسی به ارز رسمی می‌تواند مستقیماً بر هزینه تمام‌شده، برنامه‌ریزی تولید و حفظ قیمت‌های قابل قبول برای مصرف‌کننده اثر بگذارد. اهمیت این شفاف‌سازی دو وجه دارد؛ از یک‌سو در سطح عملیاتی، پرداخت بدهی‌ها از مسیر رسمی با نرخ مصوب، فشار نقدینگی را کاهش می‌دهد و پیش‌بینی‌پذیری جریان‌های

خواهد بود. خبر اخیر درباره توضیحات پکرمان پیرامون امکان خرید ارز با نرخ تالار اول مرکز مبادله، به‌ویژه در ارتباط با تسویه بدهی شرکت فرعی «لاستیک بارز کردستان»، نشانه‌ای از حرکت حساب‌شده به سمت انضباط مالی و کاهش ریسک ارزی در صنعت تایر است. برای بازاری که بخش قابل توجهی از مواد اولیه آن وابسته

توضیح داده شده که پیرو افشای گروه الف منتشر شده با موضوع تغییرات با اهمیت در عملکرد شرکت‌های تحت کنترل، با توجه به مکاتبات شرکت و پاسخ صندوق توسعه ملی، پرداخت بدهی ارزی به صندوق توسعه ملی با نرخ ارز تالار اول مرکز مبادله طلا و ارز، امکان‌پذیر است. بنا بر این اطلاعیه منتشر شده با شماره پیگیری ۱۴۲۷۶۳۸ بلااثر



صنعت تایر ایران در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری با چالش‌های ارزی و مالی روبه‌رو بوده است؛ چالش‌هایی که نه تنها بر هزینه تولید اثر گذاشته، بلکه مسیر سرمایه‌گذاری و توسعه را نیز دشوار کرده است. در چنین شرایطی، هر خبر مرتبط با دسترسی شرکت‌های بزرگ تایر ساز به منابع ارزی رسمی، می‌تواند برای فعالان بازار و مصرف‌کنندگان اهمیت ویژه‌ای داشته باشد. اطلاعیه اخیر گروه صنعتی بارز درباره امکان خرید ارز از تالار اول مرکز مبادله، نمونه‌ای روشن از همین رویکرد است؛ رویکردی که نشان می‌دهد مدیریت مالی در این صنعت به سمت شفافیت و استفاده از مسیرهای قانونی حرکت کرده است. این اقدام، فراتر از یک خبر شرکتی، نشانه‌ای از تغییر در فضای کلی صنعت تایر است. وقتی یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان کشور اعلام می‌کند که بدهی‌های ارزی شرکت فرعی خود را از طریق منابع رسمی تسویه خواهد کرد، پیام آن برای بازار روشن است: کاهش ریسک، افزایش پیش‌بینی‌پذیری و ایجاد اعتماد بیشتر در میان سهامداران و مشتریان. چنین روندی می‌تواند زمینه‌ساز ثبات در قیمت‌ها و حتی توسعه ظرفیت تولید باشد. گروه صنعتی بارز در خصوص امکان خرید ارز جهت پرداخت بدهی شرکت فرعی لاستیک بارز کردستان با نرخ تعرفه تالار اول مرکز مبادله طلا و ارز شفاف‌سازی کرد. در نامه ارسال شده به ریاست اداره نظارت بر ناشران گروه شیمیایی و غذایی سازمان بورس، به این ترتیب در رابطه با امکان خرید ارز جهت پرداخت بدهی با نرخ تعرفه تالار اول مرکز مبادله

کویر 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	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	
	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	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیبوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX		
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug		
KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX		
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		





نسخه‌های جدید و دیفرانسیل جلو از پلت فرم MEB ساخته می‌شوند. این مدل، معادل برقی شاسی‌بلند درون‌سوز تی‌کراس به‌شمار می‌رود؛ اما در عمل شباهت چندانی به آن ندارد. طراحان فولکس‌واگن برای ID کراس از چهارهای دوستانه با چراغ‌های LED و جزئیاتی مدرن استفاده کرده‌اند. یکی از نکات جالب طراحی، سه مستطیل نورانی روی ستون C است که به مدل ID.Buzz و ون کلاسیک فولکس‌واگن ادای احترام می‌کند. این خودرو با طول ۴.۱۶ متر، کمی بزرگ‌تر از برادر هاج‌بک خود، ID پولو است و فضای بار قابل توجه ۴۹۰ لیتری در عقب و یک صندوق ۲۵ لیتری در جلو ارائه می‌دهد که برای نخستین بار در خانواده ID دیده می‌شود.

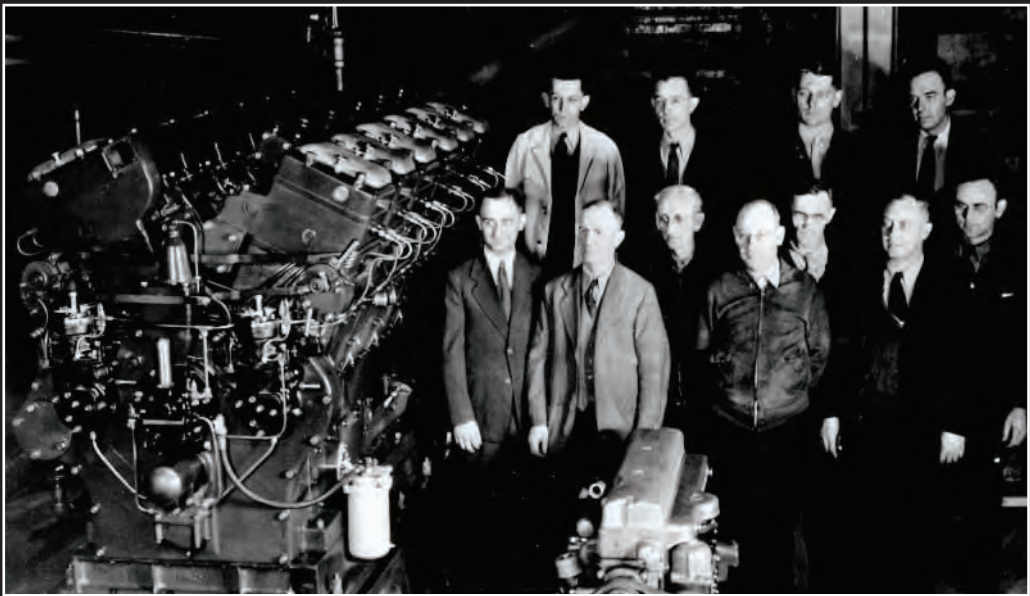
کانسپت فولکس‌واگن ID کراس پیش‌نمایش یک شاسی‌بلند برقی ارزان قیمت با طراحی هوشمندانه و کابینی است که به یک تخت‌خواب تبدیل می‌شود. فولکس‌واگن در نمایشگاه خودرو مونیخ از کانسپت ID کراس پرده‌برداری کرد؛ یک شاسی‌بلند کوچک برقی که پیش‌نمایش نسخه تولیدی سال آینده و رقیبی برای مدل‌های پر فروش چو و ولو EX30 و فورد پوما Gen-E است. این خودرو با قدرت ۲۱۰ اسب‌بخار و برد پیمایش ۴۲۰ کیلومتر، قرار است به یکی از ارزان‌ترین و هوشمندانه‌ترین محصولات برقی این شرکت تبدیل شود. کانسپت ID کراس در کنار ID پولو، عضوی از خانواده جدید خودروهای برقی کوچک فولکس‌واگن است که روی



سیاست «فولکس‌واگن» در ارزان‌سازی برقی‌ها

پیشران‌های که مسیر خودروهای سنگین چین را متحول کرد

موفقیت «کامینز»؛ از آمریکا تا چین



حضور در ایران؛ از کامیون‌های قدیمی تا نسل‌های جدید

موتورهای کامینز سال‌هاست که در ایران نیز شناخته شده‌اند. از دهه‌های گذشته، برخی کامیون‌ها و اتوبوس‌های وارداتی مجهز به موتور این برند بودند. در سال‌های اخیر، با گسترش همکاری شرکت‌های ایرانی با خودروسازان چینی، نام کامینز بیش از پیش بر سر زبان‌ها افتاده است. کشنده‌ها و کامیون‌های جدیدی که توسط شرکت‌هایی مانند ایران خودرو و دیزل، سایپا دیزل، بهمن دیزل، خودروسازی مایان (دیما) و آرین دیزل عرضه می‌شوند، در برخی نسخه‌ها از موتورهای کامینز بهره می‌برند. ویژگی بارز این موتورها در بازار ایران، تعادل میان قدرت و دوام است. در شرایطی که کیفیت سوخت و شرایط نگهداری در کشور با استانداردهای جهانی فاصله دارد، موتورهای کامینز عملکرد قابل قبولی نشان داده‌اند و همین مساله باعث محبوبیت آن‌ها میان رانندگان شده است.

از دیزل تا برق؛ آینده‌ای که در راه است

کامینز شرکتی است که با وجود ریشه‌های عمیق در صنعت دیزل، هرگز در گذشته متوقف نمانده است. امروز این برند بیش از هر زمان دیگری در حال تغییر مسیر به سمت فناوری‌های پاک است. در سال‌های اخیر، کامینز نه تنها موتورهای دیزلی خود را به بالاترین سطح بازدهی رسانده، بلکه سرمایه‌گذاری سنگینی روی هیدروژن، پیل سوختی و سامانه‌های الکتریکی انجام داده است. در پروژه‌های اخیر، این شرکت نمونه‌هایی از کامیون‌های برقی سنگین و نیمه‌سنگین را با برندهای مختلف توسعه داده و حتی پلنفرم‌های هیدروژنی را برای کاربردهای صنعتی معرفی کرده است. هدف کامینز روشن است: حفظ جایگاه خود به عنوان قلب تپنده وسایل نقلیه تجاری، اما این بار با انرژی‌های پاک‌تر.

برند اعتماد در دنیای حرفه‌ای‌ها

شهرت کامینز تنها در بین خودروسازان نیست؛ رانندگان حرفه‌ای، شرکت‌های لجستیک و حتی نیروهای نظامی نیز این برند را به عنوان نماد اعتماد می‌شناسند. در بازار آمریکا، بسیاری از کامیون‌های پر فروش فریت‌لاینر، پیتربیلت، کن‌وُرت و رام از پیشران‌های کامینز استفاده می‌کنند. در هند و آمریکای جنوبی، اتوبوس‌ها و ماشین‌آلات راهسازی با این موتورها به حرکت درمی‌آیند و در چین، کامیون‌های صادراتی با نام کامینز روانه ده‌ها کشور می‌شوند. راز این اعتماد طولانی مدت در یک حقیقت نهفته است: کامینز بیش از هر چیز بر پشتیبانی فنی تمرکز دارد. شبکه جهانی خدمات و تعمیرات آن، یکی از گسترده‌ترین‌ها در نوع خود است و این امر باعث شده که حتی در دورافتاده‌ترین نقاط نیز، رانندگان بتوانند قطعه و خدمات لازم را بیابند.

یک قرن تولید موتور دیزل

در دنیایی که برندهای آیند و می‌روند، کامینز بیش از یک قرن است که پابرجاست و هنوز هم با قدرت در حرکت است. از آزمایشگاه‌های کوچک ایندیانای خطوط تولید مدرن چین، از کامیون‌های سنگین آمریکایی تا کشنده‌های مدرن آسیایی، این برند ثابت کرده که می‌تواند با هر تحولی همگام شود و در هر بازاری بدرخشد. کامینز دیگر فقط یک سازنده موتور نیست، بلکه بخشی از تاریخ صنعت حمل و نقل جهان است.

خود از موتورهای این برند آمریکایی استفاده می‌کنند. این همکاری نه تنها کیفیت خودروهای تجاری چین را بالا برد، بلکه آن‌ها را در رقابت جهانی نیز تقویت کرد. در واقع موتور کامینز، پلی میان فناوری غرب و قدرت تولید شرق شد. بسیاری از کامیون‌های چینی که امروز به بازارهای خاورمیانه، آفریقا و آمریکای جنوبی صادر می‌شوند، مجهز به پیشران‌های کامینز هستند. این همکاری باعث شد برندهای چینی بتوانند از برچسب «موتور آمریکایی» برای جلب اعتماد مشتریان استفاده کنند؛ عاملی که در بازارهایی چون ایران یار و رسیده تاثیر زیادی داشته است.

فلسفه مهندسی کامینز؛ قدرت در خدمت دوام

موتورهای کامینز از نظر طراحی، فلسفه‌ای ساده اما کارآمد دارند. تمرکز اصلی بر سه اصل است: دوام، گشتاور بالا و مصرف بهینه. به همین دلیل، بسیاری از این موتورها به جای عدددهای خیره‌کننده اسب‌بخار، به گشتاور عظیم در دورهای پایین شهرت دارند؛ ویژگی‌ای که برای کامیون‌های سنگین حیاتی است. در کنار این، کامینز همواره پیشگام فناوری‌های پاک بوده است. از دهه ۹۰ میلادی، زمانی که هنوز مقررات سختگیرانه آلایندگی در جهان رایج نبود، این شرکت سیستم‌های کنترل آلایندگی پیشرفته‌ای مانند EGR و SCR را توسعه داد. امروزه نیز در نسل‌های جدید موتورهای خود، از ترکیب تزریق سوخت الکترونیکی، توربوشارژرهای متغیر هندسی و فیلترهای ذرات دیزل استفاده می‌کند تا ضمن افزایش بازدهی، میزان آلایندگی را به حداقل برساند. کامینز همچنین از نخستین شرکت‌هایی بود که سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در حوزه سوخت‌های جایگزین انجام داد. از گاز طبیعی و بیودیزل گرفته تا موتورهای هیدروژنی و حتی سیستم‌های پیشرانه برقی، همه در برنامه توسعه این برند قرار دارند.

موتور کامینز روی کامیون‌های چینی؛ ترکیب قدرت و صرفه اقتصادی

اگر کامیون‌های چینی امروز توانسته‌اند در بازار جهانی سهم قابل توجهی به دست آورند، یکی از دلایل اصلی آن حضور کامینز است. این شرکت در چین نه تنها به عنوان تامین‌کننده موتور، بلکه به عنوان شریک فنی و سرمایه‌گذار فعال حضور دارد. کارخانه‌های مشترک مانند Dongfeng Cummins، Foton Cummins و XCEC Cummins به تولید انبوه انواع پیشران‌های سبک، میان‌وزن و سنگین مشغول‌اند.

برای مثال، کامیون‌های دانگ‌فنگ KX، شاکمن X5000، فوتون Auman و جک Gallop همگی از موتورهای مختلف کامینز بهره می‌برند. در بسیاری از این مدل‌ها، نام کامینز به عنوان یک نقطه قوت تبلیغ می‌شود؛ چراکه مشتریان حرفه‌ای کامیون می‌دانند این برند یعنی اطمینان از دوام بالا، خدمات پس از فروش گسترده و تامین آسان قطعات. نکته جالب این جاست که حتی در سطح جهانی، کامیون‌های چینی با موتورهای کامینز معمولاً ارزش فروش دست دوم بیشتری نسبت به مدل‌های مجهز به موتورهای بومی دارند. این نشان می‌دهد که اعتماد به برند کامینز در میان رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل یک سرمایه واقعی است.

داستان برند کامینز از دل

ایالت ایندیانا آمریکا آغاز شد؛ جایی که در سال ۱۹۱۹، مردی به نام کلسی کامینز با سرمایه و پشتکار خود تصمیم گرفت روی موتور دیزل کارآمد و قابل اعتماد را از آزمایشگاه به جاده‌ها بیاورد. در روزگاری که هنوز موتورهای دیزل تنها در کشتی‌ها و ماشین‌آلات صنعتی بزرگ کاربرد داشتند، کامینز باور داشت که می‌توان نیروی بی‌پایان این فناوری را در کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و بعدها حتی خودروهای سبک به کار گرفت. آن چه در ابتدا شرکتی کوچک و محلی بود، طی یک قرن بعد به یکی از ستون‌های اصلی صنعت موتور جهان تبدیل شد؛ برندی که امروز نامش مترادف است با دوام، گشتاور و اعتماد. در دهه‌های ابتدایی، تمرکز کامینز بر بهبود بازدهی سوخت و افزایش عمر مفید موتور بود. نخستین موفقیت بزرگ در دهه ۳۰ میلادی رقم خورد، زمانی که یکی از کامیون‌های مجهز به موتور کامینز مسیر ایالات متحده را بدون توقف طی کرد و نگاه‌ها را به این برند تازه‌نفس جلب کرد. در دهه‌های بعد، بار شد صنعت حمل و نقل جاده‌ای و نظامی، کامینز جای خود را در بازار آمریکا محکم کرد و به تدریج به سمت صادرات رفت.

موتورهایی برای تمام قاره‌ها

در دهه ۷۰ و ۸۰ میلادی، کامینز به سرعت از مرزهای آمریکا عبور کرد و در اروپا، هند و چین کارخانه‌ها دفتر نمایندگی تاسیس کرد. در این دوران، برند توانست با معرفی سری‌های جدید موتورهای دیزل میان‌وزن و سنگین، خود را به عنوان تامین‌کننده‌ای جهانی مطرح کند. حضور در بازارهای متنوع باعث شد که کامینز از وابستگی به یک منطقه رها شود و خود را با نیازهای اقلیمی و صنعتی گوناگون وفق دهد. اما راز موفقیت جهانی کامینز تنها در قدرت فنی نبود، بلکه در فلسفه‌ای نهفته بود که همواره شرکت به آن وفادار مانده است: توسعه پایدار، صداقت فنی و پشتیبانی گسترده. همین رویکرد باعث شد کامینز نه تنها در آمریکا و اروپا، بلکه در کشورهایی چون هند، برزیل، اندونزی و به‌ویژه چین به نمادی از اطمینان تبدیل شود.

اتحاد با چین؛ آغاز فصل جدیدی از قدرت

ورود کامینز به چین، نقطه عطفی در تاریخ این برند محسوب می‌شود. از دهه ۸۰ میلادی، زمانی که درهای اقتصاد چین به روی سرمایه‌گذاری خارجی باز شد، کامینز یکی از نخستین شرکت‌های غربی بود که با خودروسازان چینی همکاری کرد. نخستین مشارکت با شرکت چاینا نیشنال هوئی دیونی تراک (CNHTC) و دانگ‌فنگ آغاز شد و به تدریج گسترش یافت. امروزه تقریباً هیچ برند بزرگ کامیون چینی نیست که ردپایی از کامینز در محصولاتش دیده نشود. از فاو دانگ‌فنگ گرفته تا سینوتراک، جک فوتون و شاکمن، همگی از بخشی از سبد محصولات



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

تسهیل پوشش بیمه‌ای قشر راننده در سطح کشوری تدوین و تنظیم شده است، بیان کرد: «در صورت تصویب این طرح در مجلس علاوه بر خورداری جامعه بزرگ رانندگان از پوشش بیمه‌ای، بازنشستگان نیز امکان اشتغال در این حوزه را خواهند داشت.»

رئیس کانون بازنشستگان تامین اجتماعی تهران گفت: «با تصویب طرح بیمه رانندگان توسط مجلس شورای اسلامی، نگرانی بازنشستگان برای فعالیت مجدد بدون بروز مشکل در دریافت مستمری رفع شده و فعالیت آن‌ها قانونی می‌شود.» علی دهقان کیا با اشاره به این‌که طرح بیمه رانندگان در راستای



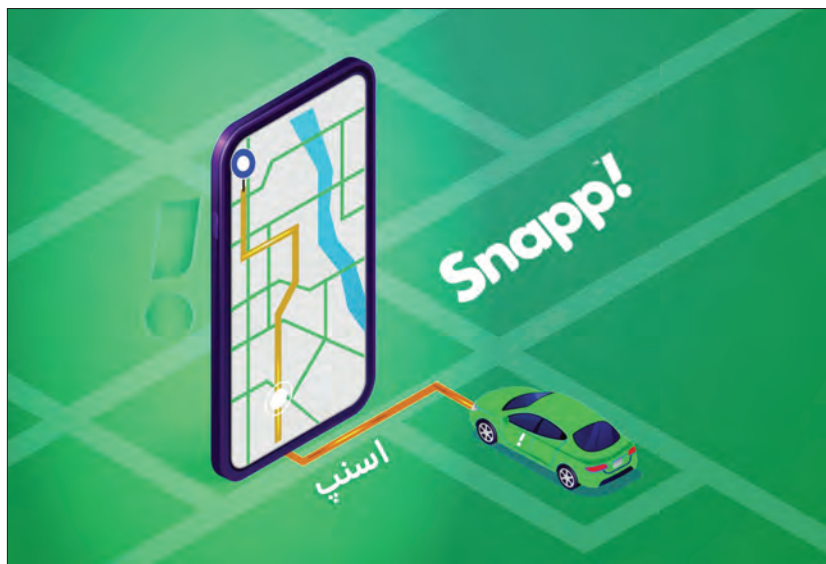
اشتغال بازنشستگان در تاکسی‌های اینترنتی قانونی می‌شود



گله‌مندی مسافران از برخی پلت‌فرم‌های اینترنتی سیستم حمل‌ونقل؛

نکاتی که در مورد تاکسی‌های برخط دیده نمی‌شود!

فعالیت آن‌ها تاثیر چشمگیری داشته باشد. در همین خصوص مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «چارچوب بهینه تنظیم‌گری اقتصادی در بازار خدمات پلت‌فرم‌های تاکسی برخط» به مقوله انحصاری یا رقابتی بودن پلت‌فرم‌های تاکسی آنلاین فعال در کشور و کلان‌شهرها پرداخته و پیشنهادهایی برای بهبود وضعیت به نهادهای ذی‌صلاح ارائه کرده است. نخستین اقدام دسترسی به الگوی قیمت‌گذاری در تاکسیرانی آنلاین از سوی سیاست‌گذار، استانداردسازی این مقوله و نظارت بر آن به شکل دوره‌ای و موردی برای جلوگیری از تحمیل قیمت بالا به مسافران به جای قیمت‌گذاری دستوری است. دومین پیشنهاد کاهش بار ترافیکی با تکیه بر توسعه حمل‌ونقل عمومی است که این خدمت به شکل مستقیم، هزینه سفر با تاکسی آنلاین را کاهش می‌دهد. سومین پیشنهاد ایجاد سازوکاری است تا رانندگان بتوانند به شکل هم‌زمان در هر دو پلت‌فرم کار کنند تا این پلت‌فرم‌ها امکان افزایش غیرمنطقی حق کمیسیون راننده داشته باشند. چهارمین پیشنهاد نیز ایجاد سازوکاری است که مسافران بتوانند هر تقاضای سفر را در تمامی پلت‌فرم‌های آنلاین سفر ثبت کرده و با مشاهده هزینه سفر در هر یک، گزینه مناسب‌تر را انتخاب کنند. با این حال به نظر می‌رسد اداره و نظارت بر عملکرد این پلت‌فرم‌ها در شرایط کنونی یک نیاز ضروری است و اگر به آن توجه نشود، معضلات تازه‌ای را برای سیستم حمل‌ونقل کشور ایجاد خواهد کرد.



هستند، موضوع انحصاری بودن این پلت‌فرم‌ها را مطرح کرده است. برخی از شهروندان معتقدند انحصاری بودن این پلت‌فرم‌ها باعث شده شهروندان چاره‌ای جز استفاده از آن‌ها نداشته باشند. وضعیت رقابتی یا انحصاری بودن این پلت‌فرم‌ها از آن جهت مهم است که نتیجه آن می‌تواند روی نحوه سیاست‌گذاری در خصوص

زیر ۱۸ سال بدون حضور یک همراه بزرگسال بر نارضایتی شهروندان در این خصوص افزودند.

شائبه انحصار؟

استمرار استفاده از خدمات تاکسی برخط در شرایطی که بخشی از شهروندان از خدمات این پلت‌فرم‌ها ناراضی

نوظهور و رقابتی بودن بازار به مراتب از تعداد شرکت‌های موجود کاسته شد و دو شرکت تاکسی اینترنتی اسنپ و تپسی در این زمینه توانستند با جذب رانندگان بیشتر و دسترسی سریع‌تر، نبض بازار را در دست بگیرند و به این ترتیب حضور آن‌ها در این فضا پررنگ‌تر از قبل شد. با این حال اتخاذ برخی سیاست‌های نادرست از جمله بالا بردن نرخ کرایه در کوتاه‌مدت، نارضایتی برخی کاربران این دو پلت‌فرم اینترنتی را به همراه داشته است. در واقع این دو پلت‌فرم اینترنتی اگرچه کار خود را در یک فضای رقابتی آغاز کردند و با دریافت کرایه کمتر در مقایسه با آژانس‌های کرایه و خدمات‌رسانی مطلوب توانستند سهم قابل توجهی را در بازار حمل‌ونقل کشور از آن خود کنند، با این حال در ادامه با بالا بردن نرخ کرایه و پایین آمدن کیفیت خدمات‌رسانی از جمله نبود خودرو برای خدمات‌رسانی در روزهای تعطیل و بارانی و به طور کلی استفاده از خودروهای نامناسب و فرسوده تا حدی جایگاه خود را در این بخش از دست دادند.

در عین حال اسنپ در سال‌های نخست فعالیتش، سرویس‌هایی مجزا جهت استفاده از خودروهای لوکس داشت که پس از مدتی این گزینه حذف شد و هرگز در اپلیکیشن قرار نگرفت. همچنین اختلالات اینترنتی و مکان‌یابی آنلاین برای تعیین مبدأ و مقصد سفر نیز مزید بر علت شده و بر نارضایتی‌ها در این بخش افزوده است. در عین حال پلت‌فرم‌های تاکسی برخط با ایجاد محدودیتی دیگر مبنی بر عدم امکان جابه‌جایی نوجوانان



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

تنوع در وسایل حمل‌ونقل عمومی از مهم‌ترین نیازهای جامعه شهری است که امروزه نقش پررنگی در مدیریت سفرهای درون‌شهری و جلوگیری از ترافیک دارد. به عقیده کارشناسان استفاده شهروندان از حمل‌ونقل عمومی در مدهای گوناگون می‌تواند به شکل چشمگیری به کمتر شدن ترافیک، کاهش مصرف سوخت، بهبود آلودگی هوا و به طور کلی حفظ محیط‌زیست در کلان‌شهرها کمک کند. در عین حال دغدغه اصلی شهروندان هزینه، امنیت و سهولت دسترسی به این وسایل است. در این بین تاکسی‌های اینترنتی با ارائه خدمات به صرفه و با کیفیت به شهروندان، سعی در ایجاد و گسترش سیستم هوشمند حمل‌ونقل شهری دارند که هدف اصلی آن، جلب رضایت شهروندان و بهبود سفرهای درون‌شهری است.

شروع خوب، ادامه نگران‌کننده!

اگرچه در ابتدای راه، تاکسی‌های اینترنتی تا حد بسیاری توانستند رفت و آمد شهروندان را تسهیل کنند، اما به دلیل

33 CROSS

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



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلبور
Billboard

نسل چهارم یونیت ۹ زیبایی شناسی سرعت در فرمول E را باز تعریف کرد

شرکت یونیت ۹ در همکاری با فرمول E از رویکردی خلاقانه برای معرفی خودرو نسل چهارم خود رونمایی کرد. در این کمپین تصویری، سرعت و قدرت در قالب عناصر خامی چون نور، بافت و حرکت به نمایش درآمده است. فیلم سیاه و سفید این پروژه با استفاده از نورپردازی معکوس و جلوه های نوری واقعی، تلفیقی از دقت و هرج و مرج را خلق می کند. یونیت ۹ هدف خود را «بازتعریف حس مسابقه الکتریکی» و ورود فرمول E به عصر جدیدی از هویت بصری اعلام کرد.

اثرات تعیین تکلیف واردات خودرو



رامین بیات
روزنامه نگار

با تعیین تکلیف تعرفه واردات خودرو و اجرای ساختار پلکانی آن، بازار خودرو کشور در آستانه ورود به مرحله تازه ای است. تعیین تکلیف تعرفه ها، عملاً مسیر واردات را تسهیل کرده و پیش بینی می شود در ماه های آینده شاهد رشد در حجم واردات باشیم. این تغییر سیاست به طور مستقیم بر عرضه خودرو در بازار تاثیر می گذارد. بر این اساس، با تسهیل فرآیند واردات، انتظار می رود خودروهای جدید و متنوع تری وارد بازار کشور شوند. این اتفاق از یک سو موجب افزایش عرضه و کاهش التهاب بازار می شود و از سوی دیگر، مصرف کنندگان را در موقعیت انتخاب های گسترده تر قرار می دهد. در شرایطی که طی چند وقت اخیر کمبود عرضه و محدودیت واردات باعث افزایش قیمت ها و کاهش رقابت شده بود، این تغییر می تواند به بازگشت توازن میان عرضه و تقاضا کمک کند. افزایش حجم واردات همچنین به نفع بازار خودروهای داخلی نیز خواهد بود؛ به این صورت که با بالا رفتن سطح رقابت، خودروسازان داخلی ناچار به بهبود کیفیت، ارتقای خدمات پس از فروش و کنترل هزینه های تولید خواهند شد. از سوی دیگر، افزایش واردات خودروهای برقی و هیبریدی در چارچوب تعرفه های جدید، می تواند به توسعه ناوگان سبز و کاهش مصرف سوخت های فسیلی کمک کند. در مجموع، افزایش حجم واردات و عرضه گسترده تر محصولات خارجی، ضمن کنترل قیمت ها، به ارتقای رقابت، تنوع انتخاب مصرف کنندگان و بهبود کیفیت تولیدات داخلی منجر خواهد شد؛ اتفاقی که در صورت استمرار، می تواند صنعت خودرویی را از رکود چندساله خارج کند و آن را به مسیر تعادل و پویایی بازگرداند.

نکته آموزشی

انتخاب درستی نیست. افزایش سطح تماس لاستیک با زمین، اصطکاک و مصرف سوخت خودرو را بالا می برد و در جاده های خیس، احتمال آبلغزی (Aquaplaning) را نیز بیشتر می کند. علاوه بر این، به دلیل وزن بیشتر و فشار مضاعف بر سیستم تعلیق، عمر کمک فنرها و جلوبندی کاهش می یابد. نکته مهم تر این که هر خودرو بر اساس طراحی محور، گشتاور موتور و سیستم تعلیق، محدوده استاندارد برای عرض لاستیک دارد.

بسیاری از رانندگان تصور می کنند نصب لاستیک پهن روی خودرو، نشانه ای از بهبود عملکرد و زیبایی بیشتر است؛ اما این موضوع معانی دیگری نیز دارد. لاستیک های پهن به دلیل سطح تماس بیشتر با زمین، چسبندگی بالاتری در پیچ ها و ترمزگیری دارند و به ویژه در خودروهای اسپرت یا سرعت بالا، پایداری بیشتری را ارائه می دهند. این ویژگی در جاده های خشک، باعث افزایش فرمان پذیری و دقت رانندگی می شود. با این حال، استفاده از لاستیک پهن همیشه

نگاهی فنی به مزایا و معایب لاستیک های پهن در خودرو



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹۹



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN
MOTOR



LAMARI

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

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