



وزیر صمت مطرح کرد:

شرایط عرضه خودرو در بورس کالا مناسب نیست

صفحه ۴



نگاهی به ۴ سدان برتر سال

صفحه ۸

عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد:

سر در گمی قطعه‌سازان در سایه سیاست‌های متغیر تعرفه‌ای

بازگشت تعرفه‌های پایین واردات خودرو، همراه با بالاترین آلت، توان رقابت و توسعه فناوری در صنعت قطعات خودرو را تضعیف کرده است...

صفحه ۱۴

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

تبلیغات؛ قلب تپنده

صنعت بیمه در مسیر رقابت

صنعت بیمه در جهان امروز دیگر تنها به صدور بیمه‌نامه محدود نمی‌شود، بلکه عرصه‌ای رقابتی و ارتباط‌محور...

صفحه ۲

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

نوسانات ارزی

و چالش رقابت پذیری

در صنعت خودرو

صفحه ۳

مجلس تعرفه‌های پیشنهادی دولت را بالاخره پذیرفت؛

واردات خودرو

شتاب می‌گیرد

ایراد مجلس به تعرفه واردات خودرو در ۱۴۰۴ برطرف

شد و دولت تعرفه پلکانی ۲۰ تا ۱۶۵ درصدی را...

صفحه ۷

هزینه‌ها در نماد «شنفت» رشد داشته است؛

آیا سودآوری «نفت پارس» در حال کاهش است؟

صفحه ۵

نفت پارس



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه

عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™



کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹



ممکن است. او گفت: «G یک خودرو بسیار خاص و اصیل است و G کوچک هم باید اصیل باشد؛ بنابراین ما نمی‌توانیم تنها به پلت‌فرم موجود اکتفا کنیم؛ ما باید یک پلت‌فرم جدید بسازیم.» یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این مدل جدید، حفظ ساختار شاسی نردبانی است که نویدبخش توانایی‌های آفرود جدی در سست‌مانند G کلاس اصلی خواهد بود. مارکوس شفر، مدیر ارشد عملیات مرسدس‌سمن تایید این موضوع، اشاره کرد که بچه G از قطعات کاملاً منحصربه‌فردی بهره خواهد برد و حتی دستگیره درهای آن نیز با G کلاس استاندارد مشترک نخواهد بود. بر خلاف G کلاس فعلی که با پیش‌رانه‌های بنزینی و برقی عرضه می‌شود، انتظار می‌رود بچه G منحصراً یک خودرو برقی باشد.

مرسدس‌بنز اعلام کرده که مدل G جدید صرفاً یک G کلاس کوچک‌شده نیست؛ بلکه محصولی کاملاً جدید با پلت‌فرم اختصاصی و پیش‌رانه تمام‌برقی خواهد بود. مرسدس‌بنز به شایعه‌ها در این خصوص پایان داد و رسماً تایید کرد که مدل کوچک‌تر G کلاس که با نام غیررسمی بچه G شناخته می‌شود، صرفاً نسخه‌ای کوچک‌شده از برادر بزرگ‌تر خود نخواهد بود. این خودرو یک محصول کاملاً جدید با هویتی مستقل است که روی یک پلت‌فرم اختصاصی توسعه پیدا می‌کند و قرار است دنیای آفرودرهای لوکس را متحول کند. اولاً کالنیوس، رئیس مرسدس‌بنز در نمایشگاه خودرو مونئیخ تأکید کرد که این شاسی‌بلند جدید باید اصالت G کلاس را حفظ کند و این امر تنها با یک مدل کاملاً جدید



مرسدس‌بنز «جی کلاس» در نسخه کامپکت

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

تبلیغات؛ قلب تپنده صنعت بیمه در مسیر رقابت



صنعت بیمه در جهان امروز دیگر تنها به صدور بیمه‌نامه محدود نمی‌شود، بلکه عرصه‌ای رقابتی و ارتباط‌محور است که بر پایه اعتماد میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار شکل می‌گیرد. در این میان، تبلیغات نقش محوری در ایجاد این ارتباط دارد و از یک ابزار فروش صرف، به‌عامل اصلی آگاهی‌بخشی، اعتمادسازی و رقابت سالم تبدیل شده است. محمدحسین شفیع، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با نگاهی تحلیلی به سیر تحول تبلیغات در صنعت بیمه گفت: «تا سال‌ها تبلیغات بیمه‌ای در حاشیه بود و بیشتر در قالب چند بروشور، بیل‌بورد یا آگهی تلویزیونی دیده می‌شد. در آن دوران بیمه به‌عنوان الزامی قانونی تلقی می‌شد، نه انتخابی آگاهانه. مردم بیمه را صرفاً برای رفع تکلیف تهیه می‌کردند و به‌دلیل نبود تبلیغات حرفه‌ای، شناخت و ارتباط عاطفی با مفهوم بیمه شکل نمی‌گرفت. اما با گسترش رسانه‌های دیجیتال، نگاه شرکت‌های بیمه‌گر تغییر کرد و تبلیغات از معرفی محصول به گفت‌وگو با مردم تبدیل شد.» او با تأکید بر این که تبلیغات تنها ابزار فروش

نیست، افزود: «تبلیغات فرصتی برای اعتمادسازی و معرفی مسئولیت اجتماعی است. وقتی در تبلیغات بر سرعت پرداخت خسارت، خدمات پس از فروش و نوآوری در طرح‌ها تأکید می‌شود، تصویر مثبتی از برند بیمه شکل می‌گیرد. تبلیغات در واقع پلی میان شرکت و مشتری است؛ پلی که هر چه صادقانه‌تر و واقعی‌تر ساخته شود، ماندگاری بیشتری در ذهن جامعه دارد.» وی مزایای تبلیغات برای شرکت‌های بیمه را در سه محور خلاصه کرد و گفت: «نخست، افزایش شناخت برند و تمایز از رقبای دوم، جذب مشتریان جدید و حفظ مشتریان وفادار و سوم، افزایش تعهد شرکت‌ها به عمل به وعده‌هایشان.» به گفته وی، تبلیغات درست باعث می‌شود شرکت‌ها در جهت بهبود خدمات،

سرعت‌بخشی به فرآیندها و افزایش شفافیت گام بردارند و این امر، رقابت سالم را در بازار بیمه تقویت می‌کند. شفیع ادامه افزود: «وقتی تبلیغات صادقانه و مبتنی بر واقعیت باشد، بیمه‌گذار احساس می‌کند قدرت انتخاب دارد و همین حس، او را به مشتری وفادار تبدیل می‌کند.» او با اشاره به نقش فناوری در تبلیغات نوین گفت: «تبلیغات امروز بر پایه داده و رفتار مشتری طراحی می‌شود. برای مثال، فردی که به‌تازگی خودرو خریده یا درباره بیمه بدنه جست‌وجو کرده، تبلیغاتی متناسب با نیازش می‌بیند. این نوع ارتباط هوشمند، تعامل و اشتیاق بیمه‌گذاران را افزایش داده و مفهوم بازاریابی شخصی‌سازی‌شده را در صنعت بیمه نهادینه کرده است.» شفیع باور دارد تبلیغات صحیح می‌تواند ذهنیت جامعه را نسبت به بیمه دگرگون کند و افزود: «وقتی بیمه در تبلیغات به‌عنوان پناهگاه اطمینان و همراه زندگی معرفی شود، مردم به آن اعتماد می‌کنند و این اعتماد به گسترش فرهنگ بیمه‌پذیری منجر می‌شود.» او گفت: «آینده تبلیغات بیمه‌ای در گرو تمرکز بر آموزش، شفافیت و خدمات دیجیتال است. تبلیغاتی موفق خواهد بود که تنها به فروش نیندیشد، بلکه احساس امنیت و آینده‌نگری را در ذهن مردم تثبیت کند. هرچه پیام‌ها انسانی‌تر، واقعی‌تر و صادقانه‌تر باشند، اعتماد و وفاداری بیمه‌گذاران افزایش خواهد یافت.» این کارشناس بیمه در پایان افزود: «تحول تبلیغات از دوران سنتی تا عصر دیجیتال، نماد تغییری بنیادین در نگرش صنعت بیمه است؛ تغییری که بیمه را از یک هزینه اجباری به نماد آرامش، پشتیبانی و آینده‌ای مطمئن تبدیل کرده است. تبلیغات هدفمند نه تنها موتور محرک رشد اقتصادی شرکت‌های بیمه‌گر است، بلکه موجب ارتقای فرهنگ بیمه در جامعه و افزایش اشتیاق مردم برای بهره‌مندی از خدمات مطمئن‌تر می‌شود.»

زنگ خطر بحران نقدینگی در صنعت خودرو

پاسخ را باید در ساختار معیوب اقتصادی این صنعت جست‌وجو کرد. سال‌هاست سیاست قیمت‌گذاری دستوری، جریان نقدی خودروسازان را مختل کرده و آن‌ها را از بازگشت سرمایه محروم ساخته است. از سوی دیگر، زیان انباشته، هزینه‌های سربار بالا و وابستگی شدید به تسهیلات بانکی، عملاً این شرکت‌ها را در چرخه‌ای بسته از بدهی و وام گرفتار کرده است. در چنین شرایطی، صرف تزریق منابع مالی جدید بدون اصلاح سازوکار، تنها مسکنی موقتی خواهد بود. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که هر بار منابع تازه‌ای در اختیار خودروسازان قرار گرفته، بخش عمده آن صرف جبران زیان‌های پیشین شده نه ارتقای بهره‌وری یا افزایش تیراژ تولید. بنابراین، اصلاح ساختار مالی باید در اولویت سیاست‌گذار قرار گیرد؛ اصلاحی که از شفافیت مالی و انضباط هزینه‌ای آغاز می‌شود و تا بازنگری در مدل قیمت‌گذاری ادامه می‌یابد. نقش بانک مرکزی در این میان حیاتی است. بانک مرکزی باید نه تنها تسهیلات هدفمند برای حفظ جریان تولید اختصاص دهد، بلکه با نظارت دقیق بر نحوه هزینه‌کرد منابع، مانع از هدررفت نقدینگی شود. بانک‌ها نیز باید از نگاه صرفاً اعتباری فاصله بگیرند و به سمت تأمین مالی تولید واقعی حرکت کنند. این تغییر نگاه، شرط بقای صنعتی است که بیش از یک میلیون نفر به شکل مستقیم و غیرمستقیم از آن ارتزاق می‌کنند. صنعت خودرو اکنون بیش از هر زمان دیگری به تصمیمی جسورانه نیاز دارد. اگر این تصمیم با تأخیر گرفته شود، بحران نقدینگی می‌تواند به بحران تولید و اشتغال تبدیل شود. راه نجات روشن است: پایان دادن به سیاست‌های انجماد قیمت، بازنگری در رابطه خودروساز و قطعه‌ساز و بازاریابی نظام مالی صنعت بر پایه بهره‌وری واقعی. تنها در این صورت است که موتور تولید می‌تواند بار دیگر با سوخت کافی بچرخد و صنعت خودرو از وضعیت نیمه‌جان کنونی نجات یابد.

در اقتصاد امروز کشور، صنعت خودرو دیگر تنها یک حوزه صنعتی نیست؛ بلکه شاخصی از وضعیت کلی تولید، اشتغال و سرمایه در گردش کشور به‌شمار می‌رود. هرگاه چرخ این صنعت کند بچرخد، اثر آن بر دهه‌ها صنعت وابسته از فولاد و پتروشیمی گرفته تا بانک و بیمه نمایان می‌شود. با این حال، در ماه‌های اخیر نشانه‌های آشکار از خستگی مالی خودروسازان دیده می‌شود؛ نشانه‌هایی که از کمبود شدید نقدینگی و ناتوانی در تأمین هزینه‌های جاری حکایت دارد. بر اساس برآوردهای رسمی، صنعت خودروی کشور برای بازگشت به شرایط نرمال تولید، دست‌کم به ۵۰ هزار میلیارد تومان منابع مالی نیاز دارد. این رقم، نه در قالب تسهیلات کوتاه‌مدت بانک‌ها فراهم است و نه از محل فروش داخلی قابل دستیابی، در واقع، مشکل اصلی نه فقط کمبود پول، بلکه قفل شدن جریان نقدینگی در نظام اقتصادی است؛ جریانی که باید از بانک مرکزی تا پنگاه‌های تولیدی گردش کند. اما اکنون در حلقه‌های میانی متوقف شده است. خودروسازان می‌گویند برای پرداخت بدهی به قطعه‌سازان و تأمین مواد اولیه ناچار به استفاده از اعتبار چک هستند، در حالی که برگشت این چک‌ها حالا خود به نشانه‌ای از بحران بدل شده است. وقتی واحد تولیدی بزرگ برای تأمین سرمایه در گردش خود به اسناد وعده‌دار وابسته می‌شود، معنایش روشن است: نظام بانکی توان پشتیبانی ندارد و ساختار مالی صنعت نیز تاب مقاومت بیشتر را از دست داده است. اما چرا صنعت خودرو تا این اندازه در برابر کمبود نقدینگی آسیب‌پذیر است؟



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

زیکر «7X» برای تحول در سگمنت خود آماده است



برند لوکس و برقی زیکر (Zeekr)، از زیرمجموعه‌های جیلی خود را برای عرضه نسخه جدید و قدرتمندتر شاسی‌بلند محبوب خود، 7X آماده می‌کند. بر اساس اطلاعاتی که در تاریخ ۱۹ شهریور ۱۴۰۴ (۱۰ سپتامبر ۲۰۲۵) در اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) ثبت شده، این مدل جدید با پیشرفتهایی به مراتب قوی‌تر و باتری‌های بزرگ‌تر، به پیمایشی خارق‌العاده تا ۸۰۲ کیلومتر با یک بار شارژ دست خواهد یافت. این شاسی‌بلند برقی در دو نسخه تک‌موتوره (دیفرانسیل عقب) و دو موتوره (چهار چرخ محرک) عرضه خواهد شد. مدل پایه به یک موتور الکتریکی با

قدرت ۳۷۰ کیلووات (۴۹۶ اسببخار) مجهز است؛ در حالی که مدل پرچمدار دوموتوره، با افزودن یک موتور ۲۱۵ کیلوواتی (۲۸۸ اسببخار) به محور جلو، مجموع قدرت را به رقم شگفت‌انگیز ۷۸۴ اسببخار می‌رساند. این یک جهش قابل توجه نسبت به مدل فعلی است که در قوی‌ترین حالت، قدرتی معادل ۶۳۷ اسببخار دارد. برای تأمین انرژی این هیولای برقی، زیکر دو بسته باتری با ظرفیت‌های ۷۵ و ۱۰۳ کیلووات-ساعت را در نظر گرفته است. این باتری‌ها بسته به مدل، پیمایش‌های متنوعی از ۸۰۲ تا ۸۰۲ کیلومتر را فراهم می‌کنند.

یک کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

نوسانات ارزی و چالش رقابت‌پذیری در صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران در سال جاری بیش از هر زمان دیگری تحت فشار سیاست‌های اقتصادی و ارزی قرار گرفته است. کاهش تولید، افزایش هزینه‌های عملیاتی، ناتوانی در برنامه‌ریزی بلندمدت و اختلال در زنجیره تأمین، همگی نشان می‌دهند که بی‌ثباتی تصمیم‌گیری‌ها و تغییرات مکرر سیاست‌ها، بخش حیاتی اقتصاد کشور را دچار آسیب جدی کرده است. این وضعیت نه تنها تولیدکنندگان داخلی را با مشکلات عملیاتی مواجه کرده، بلکه توان رقابت با برندهای وارداتی را نیز کاهش داده و انتخاب مصرف‌کننده را محدود ساخته است. فردین آقابزرگی، کارشناس بازار سرمایه 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 باعث اختلال جدی در زنجیره تأمین داخلی و خارجی شده است. خطوط تولید بارها با توقف یا تأخیر مواجه شده‌اند و در نتیجه، بسیاری از خودروسازان خارجی همکاری خود را متوقف کرده‌اند. تنها شرکت‌های چینی در پروژه‌های مونتاژ و تأمین قطعات حضور مستمر دارند.» وی ادامه داد: «این شرایط نشان می‌دهد که بدون سیاست‌های پایدار و بلندمدت اقتصادی و مدیریت هوشمند منابع ارزی، تلاش‌های داخلی برای افزایش تولید، ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌ها با مانع جدی مواجه خواهد شد. از سوی دیگر، تغییرات مداوم در قیمت‌گذاری و مداخلات کوتاه‌مدت در بازار، انگیزه سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی بلندمدت را کاهش

داده و عملاً مسیر توسعه فناوری و رقابت‌پذیری را سد می‌کند.» آقابزرگی هشدار داد: «تداوم این روند می‌تواند پیامدهایی جدی به همراه داشته باشد؛ از جمله کاهش قدرت رقابت صنعت خودرو، عقب‌ماندگی فناوری، افزایش هزینه‌های تولید و محدود شدن انتخاب مصرف‌کننده. در نهایت، این شرایط، هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده را متضرر کرده و به بی‌ثباتی بیشتر در بازار و اقتصاد کلان منجر می‌شود.

طی ماه‌های اخیر سیاست‌های ارزی دولت نوسانات شدیدی را تجربه کرده است. از نگاه شما، این وضعیت چه تأثیری بر بازار خودرو، به‌ویژه در بخش واردات داشته است؟

نوسانات نرخ ارز نه تنها مسیر واردات خودرو را دشوار کرده، بلکه تعادل مالی خودروسازان داخلی را نیز برهم زده است. سیاست‌های ارزی ما بیشتر از آن که مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی و تولیدی باشد، واکنشی و کوتاه‌مدت است. وقتی نرخ ارز به‌صورت دستوری یا موقت تثبیت می‌شود، نه واردکننده می‌تواند برنامه‌ریزی کند و نه تولیدکننده داخلی از مزیت نسبی ثابتی برخوردار است. در چنین شرایطی، بازار خودرو به میدان پیش‌بینی‌های هیجانی تبدیل می‌شود. این ناپایدانی ارزی باعث شده تصمیمات وارداتی نیز ماهیتی غیرشفاف و ناپایدار پیدا کند. درواقع، هر بار که سیاست ارزی تغییر می‌کند، قواعد بازی در بازار خودرو نیز از نو نوشته می‌شود.



در چنین شرایطی، آیا واردات خودروهای اقتصادی یا دست‌دوم می‌تواند به کنترل قیمت‌ها و اصلاح ساختار بازار کمک کند؟

بله؛ اگر سیاست ارزی شفاف و پایدار باشد، واردات خودروهای اقتصادی و حتی خودروهای دست‌دوم می‌تواند نقش موثری در بازگرداندن تعادل بازار ایفا کند. نکته این جاست که واردات، تهدیدی برای خودروساز داخلی نیست؛ بلکه فرصتی برای به‌روزرسانی فناوری و ارتقای کیفیت است. خودروهای دست‌دوم با استانداردهای بین‌المللی، در مقایسه با محصولات داخلی نه تنها مصرف سوخت کمتری دارند، بلکه استهلاک پایین‌تر، دوام بیشتر و آلایندگی بسیار کمتری دارند. در نتیجه، ورود چنین خودروهایی موجب صرفه‌جویی ارزی

از مسیر کاهش واردات قطعات یدکی و کاهش هزینه‌های درمانی ناشی از آلودگی هوا خواهد شد.

برخی کارشناسان معتقدند واردات ممکن است خروج ارز از کشور را تشدید کند. از دید بازار سرمایه، این نگرانی چقدر واقعی است؟

واقعیت این است که ما باید «صرف‌ارز» را با «تلف منابع ارزی» تفکیک کنیم. واردات خودروهای کم‌مصرف و بادوام در بلندمدت صرفه‌جویی ارزی به همراه دارد؛ چرا که هزینه سوخت، تعمیرات، قطعات و خسارات زیست‌محیطی را کاهش می‌دهد. در مقابل، تولید خودروهای پر مصرف و بی‌دوام داخلی به معنی هدر دادن منابع ارزی در پوشش حمایت از تولید است. بنابراین واردات هدفمند، نوعی سرمایه‌گذاری در بهره‌وری ملی است نه تهدید ارزی. این نگاه اگر در سیاست‌گذاری غالب شود، حتی می‌تواند بخشی از سرمایه‌های راکد بازار سرمایه را به سمت پروژه‌های نوسازی ناوگان هدایت کند

رقابت با برندهای آسیای شرقی چگونه می‌تواند بر عملکرد خودروسازان داخلی اثر بگذارد؟

رقابت سالم، بهترین ابزار اصلاح ساختار تولید است. در غیاب رقابت، هیچ خودروسازی انگیزه‌ای برای ارتقای فناوری یا کاهش هزینه ندارد. تجربه بازارهای جهانی نشان می‌دهد که ورود برندهای خارجی حتی خودروسازان چینی باعث می‌شود تولیدکنندگان داخلی از «حاشیه امن انحصار» خارج شوند و به جای تکیه بر حمایت‌های دولتی،

به ارتقای کیفیت و کاهش مصرف سوخت روی آورند. اگر واردات با معیارهای فنی و نظارتی دقیق انجام شود، خودروساز داخلی ناگزیر می‌شود به سمت فناوری‌های پاک، موتورهای هیبریدی و بدنه‌های سبک‌تر حرکت کند. این تحول در نهایت به نفع اقتصاد ملی و محیط‌زیست خواهد بود.

از دید شما، سیاست‌های ارزی فعلی تا چه اندازه توان حمایت از این مسیر اصلاحی را دارند؟

تأزمانی که ارز به شکل چندنرخ عرضه می‌شود، اصلاح ساختار خودرو در ایران دشوار خواهد بود. چندنرخ بودن ارز نه تنها رانت ایجاد می‌کند، بلکه مسیر توسعه فناوری را هم مسدود می‌سازد. سرمایه‌گذار خارجی وقتی می‌بیند نرخ ارز با تصمیمات لحظه‌ای تغییر می‌کند، حاضر به‌ورود به بازار نمی‌شود. برای ایجاد رقابت واقعی در صنعت خودرو، باید نظام ارزی تک‌نرخ، پیش‌بینی‌پذیر و مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی برقرار شود. این نخستین گام برای بازگرداندن اعتماد سرمایه‌گذاران و مهندسان به آینده صنعت خودرو است.

در پایان، راهکار پیشنهادی شما در کوتاه‌مدت و بلندمدت برای بهبود وضعیت صنعت خودرو چیست؟

در کوتاه‌مدت، ثبات سیاست ارزی و تسهیل واردات خودروهای اقتصادی می‌تواند فضای رقابتی را بازگرداند. در بلندمدت، باید حکمرانی صنعتی را بر پایه بهره‌وری، فناوری و الزامات زیست‌محیطی بازتعریف کنیم. مسئولان اگر بخواهند در مسیر توسعه پایدار حرکت کنند، ناچار هستند میان حمایت از تولید ناکارآمد و حمایت از بهره‌وری یکی را انتخاب کنند. مسیر درست، حمایت مشروط از تولید و باز کردن درهای رقابت است؛ چرا که رقابت، بهترین معلم صنعت است.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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



خودروها ۳۰ روز پس از تکمیل پرونده و پذیرش در سیستم انجام می‌شود. متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com نسبت به ثبت اطلاعات شخصی، دریافت کد کاربری و انتخاب خودرو اقدام کنند.

به گزارش «سایپانیوز» فروش فوری اعتباری محصول زامیاد EX دوگانه‌سوز از ساعت ۱۰ صبح روز سه‌شنبه ۲۰ آبان‌ماه آغاز و تا تکمیل ظرفیت انجام خواهد شد. در این طرح، خودرو زامیاد EX دوگانه‌سوز معمولی، با کاربری مسقف فلزی، کمپرسی CM60 و باربند فلزی ارائه خواهد شد و تحویل



آغاز فروش فوری اعتباری زامیاد EX دوگانه‌سوز از ۲۰ آبان‌ماه

مدیرعامل «ایران خودرو»:

کیفیت حاصل توسعه تکنولوژی و ارتقای فرهنگ کاری است



وجود نداشته باشد، نتیجه‌ای در کیفیت حاصل نخواهد شد. نگهداری نیروی انسانی متعهد و کارآمد بخشی از همین فرهنگ کاری است.» وی با اشاره به لزوم حرکت فرهنگ کاری به سمت مشتری‌مداری هشدار داد: «با روند فعلی در صنعت خودرو کشور، قیمت و کیفیت تعیین‌کننده خواهند بود.»

اقدامات عملی برای ارتقای کیفیت پیرمحمدی از تبدیل شعار کیفیت به عمل در ماه‌های اخیر خبر داد و اظهار کرد: «امروز قطعه‌ای را که کیفیت ندارد، مصرف نمی‌کنیم و امیدواریم با فرهنگ‌سازی مناسب، رضایت مشتریان را جلب کنیم.» وی با اشاره به فراخوان انجام‌شده برای خانواده خودروهای ۲۰۶، ۲۰۷ و رانا، تصریح کرد: «مسئولیت کاری که قبلاً انجام شده را بر عهده گرفتیم و امیدواریم این روند به فرهنگ تبدیل شود.»

نظم؛ زیربنای تولید باکیفیت مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به نظم موجود در این

پیگیری يك موضوع follow up

سید محمد اتابک

وزیر صمت

شرایط عرضه خودرو در بورس کالا مناسب نیست

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند عرضه خودرو در بورس کالا دارای معایب و مزایایی است و در این زمینه اختلاف نظر وجود دارد. سید محمد اتابک، وزیر صمت نیز در این رابطه می‌گوید: «هیچ کجای دنیا، خودرو در بورس عرضه نمی‌شود. عرضه خودرو باید به‌صورت رقابتی و از طریق بازار انجام شود، نه از طریق بورس؛ از این رو شورای رقابت در این زمینه نظر درستی داشته و خودرو باید در شرایط رقابتی به مردم عرضه شود.» حال محسن جلیلی کارشناس صنعت خودرو به بررسی این موضوع پرداخته است.

عرضه خودرو در بورس کالا را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

عرضه هر کالایی در بورس شرایط خود را دارد؛ بخشی از این شرایط به ویژگی کالا و بخشی دیگر به قرارداد کالا برمی‌گردد. برای عرضه هر کالایی در بورس باید به ویژگی‌های عرضه آن از جمله قیمت پایه، نوسان بازار، حجم عرضه و فاصله بین عرضه‌ها توجه داشت تا این قرارداد استاندارد باشد. از سویی، خودرو کالایی نیست که در بورس کالا عرضه شود.

شیوه کار در بورس کالا چگونه است؟

بورس کالا بر اساس حراج کار می‌کند؛ از این رو قیمت‌های مختلف از سوی متقاضیان در بورس عرضه می‌شود و در نهایت کالا با قیمت بالا به خریدار اختصاص پیدا می‌کند. باید بررسی شود که آیا خودرو ویژگی دارایی‌های پایه را برای عرضه دارد؟ ضمن این که دارایی‌های پایه باید چند مولفه داشته باشد که شامل دارا بودن قیمت جهانی یا مرجع و عرضه و تقاضای مناسب در بورس است.

وضعیت اولین عرضه خودروهای وارداتی در بورس کالا چگونه بود؟

باید گفت مقدار عرضه مناسب نبوده است و در مقابل صف عرضه‌ای منظم برای آن تعریف نشده و عرضه کافی نیست. همچنین باید دید بر اساس قرارداد، چه هزینه‌هایی به خریدار تحمیل می‌شود و تا زمان تحویل کالا، خواب سرمایه چه میزان است. نکته مهم این است که عرضه و تقاضا باید متصفانه باشد. برای مقدار عرضه صورت گرفته، به‌طور قطع، تقاضا زیاد بوده که توازن میان عرضه و تقاضا وجود نداشته است؛ از این رو شرایط برای عرضه مناسب نیست

نگاه new



فرهاد شهرکی

نایب رئیس کمیسیون انرژی مجلس

اصلاح حکمرانی صنعت خودرو برای مدیریت مصرف بنزین

در شرایطی که کشور با چالش ناترازی مزمن در حوزه انرژی، به ویژه در مصرف بنزین مواجه است، اتخاذ تصمیمات شتابزده، مقطعی و غیر ساختاری نه تنها کمکی به حل مساله نمی‌کند، بلکه می‌تواند بحران‌های جدیدی در حوزه اقتصادی، اجتماعی و حتی اعتماد عمومی ایجاد نماید. این نامه با هدف ارائه تحلیلی کارشناسی از ریشه‌های افزایش مصرف سوخت و پیشنهاد راهکارهای پایدار و علمی جهت اصلاح حکمرانی در صنعت خودرو تنظیم شده است. مسکن قیمتی به جای درمان ساختاری همانند تجربه چهار دهه گذشته به روشنی نشان داده است که سیاست‌هایی نظیر افزایش قیمت بنزین، سهمیه‌بندی یا اعمال نرخ‌های چندگانه، تنها اثرات مقطعی و ناپایدار داشته و پس از مدتی، مصرف دوباره به سطح پیشین بازگشته است. در حالی که این تصمیم‌ها، نقد سیاست‌های قیمتی و مقطعی افزایش قیمت بنزین بدون اصلاح صنعت خودرو و توسعه حمل و نقل عمومی، درمان سطحی یک بیماری مزمن است. چنین سیاست‌هایی تنها معلول را هدف می‌گیرند و علت را نادیده می‌گیرند. در نتیجه، فشار مضاعف بر خانوارها، افزایش قیمت کالاهای اساسی و کاهش اعتماد مردم به نظام تصمیم‌گیری را در پی دارد. تجربه کشورهای توسعه یافته نشان می‌دهد که کنترل پایدار مصرف سوخت نه از مسیر فشار قیمتی، بلکه از تحول فناوریانه، رقابت واقعی، تنوع بازار خودرو، ارتقای کیفیت سوخت و نوسازی ناوگان حمل و نقل می‌گذرد. آزادسازی واردات خودروهای اقتصادی و کم مصرف و ایجاد فضای رقابتی واقعی میان خودروسازان داخلی و بین‌المللی، موجب ارتقای کیفیت، کاهش قیمت و افزایش بهره‌وری انرژی خواهد شد. حمایت‌های چند دهه‌ای بدون نظارت بر شاخص‌های بهره‌وری، ایمنی و صرفه جویی انرژی، نه تنها به بلوغ فناوری نینجامیده، بلکه موجب وابستگی و انحصار شده است. دولت باید مسیر واردات خودروهای کم مصرف و ایمن را تسهیل کند تا مردم ایران نیز همچون سایر ملت‌ها، از حق انتخاب منصفانه، کیفیت مطلوب و قیمت مناسب برخوردار شوند. اصلاح مصرف بنزین در کشور نه از مسیر چندنرخ، بلکه از مسیر حکمرانی هوشمند و فناوری محور می‌گذرد. دولت محترم اگر اراده دارد با ریشه ناترازی سوخت مقابله کند، باید با شجاعت و تدبیر، انحصار صنعت خودرو را پایان دهد و به جای فشار بر مردم، ساختار تولید و فناوری را اصلاح نماید.

شرکت گفت: «تولید روزانه بیش از دو هزار دستگاه خودرو نشان‌دهنده نظم در همه حوزه‌ها از جمله تامین، تولید و مالی است که بدون آن، تولید باکیفیت ممکن نیست.»

وی خاطر نشان کرد: «ایران خودرو را یک نفر اداره نمی‌کند؛ بلکه توسط یک تیم اداره می‌شود. در گذشته کوتاهی و غفلت‌هایی شده و افکار عمومی دید منفی نسبت به ما دارند، در حال حاضر در تیم ایران خودرو تلاش می‌شود تا با عرضه محصول باکیفیت، نگاه مردم را نسبت به تولید ملی و داخلی تغییر دهیم تا هر ایرانی به داشتن محصول داخلی افتخار کند.»

پیرمحمدی افزود: «عقب‌افتادگی طولانی مدتی در سرمایه‌گذاری خطوط تولید داریم که باید در زمان کوتاهی آن را جبران کنیم. عرضه محصول به‌روز و باکیفیت بهترین عامل در رضایتمندی مردم است که به دنبال آن هستیم.»

وی در پایان با تأکید بر این که کیفیت در دل تولید معنا می‌یابد، از تمامی کارکنان متعهد که دغدغه کیفیت دارند، تقدیر کرد.

زاپاس

Spare Tire

فروش نقدی محصولات بهمن دیزل تمدید شد



و ۹۰۰ میلیون ریال در فهرست فروش قرار گرفته است بر اساس جزئیات این بخشنامه تمامی خودروها در رنگ سفید عرضه می‌شوند و موعد تحویل آن‌ها هفته آخر آذر ۱۴۰۴ تعیین شده است. ثبت نام تنها از طریق عاملیت‌های بهمن دیزل در سطح کشور انجام می‌شود.

در بخش کامیون‌های کشنده، سه محصول شامل: ۰امپاور BD300 کمپرسی ۱۹ تن با قیمت ۴۴میلیون ریال ۰امپاور BD460 کمپرسی ۲۶ تن با قیمت ۷۴میلیارد و ۹۰۰میلیون ریال ۰کشنده پاپک (BAIC X9) نیز با قیمت ۸۹میلیارد

۹۰۰میلیون ریال ۰کامیون فورس ۶تن در دو تیپ کابین خواب‌دار با قیمت ۲۹میلیارد و ۲۰۰میلیون ریال و بدون خواب با قیمت ۲۸میلیارد و ۷۰۰میلیون ریال ۰کامیون فورس ۱۲ تن نیز با قیمت ۳۹میلیارد و ۵۰۰میلیون ریال عرضه می‌شود.

شرکت بهمن دیزل با انتشار بخشنامه‌ای فروش منتخبی از محصولات خود را تمدید کرد.

بر همین اساس در گروه کامیونت‌های فورس:

۰مدل ۳۸ تن بنزینی با قیمت ۱۴میلیارد و ۹۰۰میلیون ریال و نسخه دوگانه‌سوز با قیمت ۱۵میلیارد و



حفظ پیشروانه‌های ۱۲ سیلندر

«مرسدس بنز»



«مرسدس بنز رسماً تایید کرد که در عصر کوچک‌سازی و برقی‌سازی، به تولید موتورهای قدرتمند V12 خود ادامه خواهد داد و این هیولا را زنده نگه می‌دارد. در دورانی که خودروسازان یکی پس از دیگری با موتورهای حجیم و پرمصرف وداع می‌کنند، مرسدس‌بنز با یک خبر غافلگیرکننده، مسیر متفاوتی را در پیش گرفته است. این شرکت آلمانی اعلام کرد که موتور افسانه‌ای V12 نه تنها از خط تولید حذف نمی‌شود، بلکه برای آینده نیز در برنامه‌های این شرکت جای دارد و به حیات خود ادامه می‌دهد. این خبر را مارکوس شسفر، مدیر ارشد فنی مرسدس‌بنز در

مصاحبه‌ای تایید کرده است. او با خودداری از ارائه جزئیات فنی دقیق مانند احتمال هیبریدی شدن، با قاطعیت گفت: «ما به ارائه موتورهای V12 ادامه خواهیم داد و به جزئیات بیشتری در این باره اشاره نمی‌کنم؛ اما این اتفاق خواهد افتاد.» در حال حاضر، تنها محصولی از مرسدس که این قلب تپنده را در سینه دارد، سدان فوق لوکس مایباخ S680 است. این خودرو از یک پیشران ۶ لیتری توئین توربو با قدرت ۶۳۰ اسب‌بخار بهره می‌برد و با قیمت پایه ۲۲۵ هزار و ۴۵۰ دلار، به نوعی ارزان‌ترین راه برای خرید یک خودرو صفر کیلومتر با موتور V12 محسوب می‌شود.

ویژه‌ها

عرضه ۳۵ دستگاه ون فوتون «وانا» در بورس کالا



«تالار خودرو بورس کالای ایران روز چهارشنبه ۲۱ آبان‌ماه میزبان عرضه ۳۵ دستگاه ون فوتون وانا شرکت ایران خودرو دیزل است. قیمت پایه این خودرو ۲ میلیارد و ۹۷۲ میلیون تومان اعلام شده است. تاریخ تحویل این خودرو ۵ بهمن‌ماه ۱۴۰۴ است. این عرضه در ادامه روند حضور خودروسازان در بورس کالا انجام می‌شود. به گفته کارشناسان، عرضه خودرو در بورس کالا نسبت به سامانه‌های محدودکننده فروش، از سازوکار منطقی‌تری برخوردار است.

دیگه چه خبر؟

هشت هزار خودرو در گمرکات خاک می‌خورد



«نظام پلکانی تعرفه واردات خودرو در حالی اجرایی شده که بازار خودرو در وضعیت رکود و کاهش معاملات قرار دارد. فعالان بازار می‌گویند از زمان اعلام تعرفه‌های جدید، خرید و فروش تقریباً متوقف شده است و بیشتر خریداران منتظر مشخص شدن اثر تعرفه‌ها بر قیمت نهایی خودروها هستند. از سوی دیگر، کندی روند ترخیص خودروهای وارداتی از گمرک موجب کمبود عرضه در بازار شده؛ به طوری که براساس اظهارات دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو ۸ هزار خودرو در گمرکات خاک می‌خورد.

توئیترا

هشدار درباره سایت‌های جعلی اسقاط خودروهای فرسوده



«ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده درباره فعالیت صفحات جعلی با عنوان نوسازی خودروهای فرسوده هشدار داد. در این رابطه، ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده اعلام کرد: «ثبت‌نام در طرح نوسازی تنها از طریق درگاه رسمی ستاد نوسازی به نشانی nnhk.ir و شماره پیامک ۰۸۶۲۴۱۰۹۸۳۰۰ انجام می‌شود.» گفتنی است اخیراً برخی افراد سودجو با ایجاد صفحات غیرمجاز و درگاه‌های مشابه در این خصوص مرتکب تخلفاتی شده‌اند.

هزینه‌ها در نماد «شنفت» رشد داشته است؛

آیا سودآوری «نفت پارس» در حال کاهش است؟



نفت پارس

تقریباً خنثی یا حتی منفی است. بخش عمده افزایش بهای تمام‌شده ناشی از رشد بهای مواد اولیه، افزایش نرخ ارز، بالا رفتن هزینه‌های انرژی، حمل‌ونقل و بسته‌بندی و نیز تورم دستمزدها است. افزایش این هزینه‌ها همچنین می‌تواند تأثیر منفی بر رقابت‌پذیری شرکت در بازارهای داخلی و صادراتی بگذارد. درحالی‌که رقبا به منطقه‌ای با هزینه تولید پایین‌تر فعالیت می‌کنند، افزایش قیمت تمام‌شده برای نفت پارس ممکن است موجب شود توان رقابت در بازارهای هدف صادراتی کاهش یابد یا حتی سهم بازار داخلی در مواجهه با رقابت شدیدتر تضعیف شود. این موضوع می‌تواند در ادامه بر جریان نقدی شرکت و توان مالی آن برای سرمایه‌گذاری‌های جدید اثر بگذارد. از منظر سهام‌داری نیز، رشد مداوم هزینه‌ها بدون بهبود معنادار در سود خالص، چشم‌انداز بازدهی سهام شرکت را دستخوش تغییر می‌کند. سرمایه‌گذاران معمولاً به حاشیه سود عملیاتی به عنوان شاخصی از شرایط مناسب مالی شرکت

نگاه می‌کنند و در صورتی که این شاخص تحت تأثیر افزایش هزینه‌ها کاهش یابد، اعتماد بازار سرمایه به پایداری سودآوری شرکت احتمالاً تضعیف خواهد شد. به نظر می‌رسد برای حفظ ثبات مالی و جلوگیری از فشار بیشتر بر حاشیه سود، نفت پارس ناچار است در نیمه دوم سال تمرکز خود را بر کنترل هزینه‌ها، بهینه‌سازی زنجیره تأمین و کاهش اتلاف منابع افزایش دهد. در غیر این صورت، تداوم این روند افزایشی در بهای تمام‌شده می‌تواند روند رشد شرکت را کند و حتی مسیر سودآوری آن را در سال‌های آینده با چالش مواجه سازد. در مجموع، اگرچه رشد ۶۸ درصدی درآمدهای عملیاتی در ظاهر بیانگر عملکرد مثبت فروش و توسعه بازار است، اما واقعیت این است که افزایش ۶۳ درصدی بهای تمام‌شده، دستاوردهای مالی شرکت را تا حد زیادی خنثی کرده است. تداوم چنین وضعیتی، می‌تواند از قدرت مانور نفت پارس در بازار داخلی و بین‌المللی بکاهد و در نهایت، حاشیه امن سودآوری این شرکت را تهدید کند.



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی صورت‌های مالی شرکت نفت پارس که با نماد «شنفت» در بازار سرمایه حضور دارد، نشان می‌دهد این شرکت در نیمه نخست سال جاری با افزایش قابل توجهی در بهای تمام‌شده تولید مواجه شده است. براساس داده‌های رسمی منتشرشده در سامانه کدال، هزینه‌های تولید نفت پارس در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ به رقم ۹ هزار و ۳۴۶ میلیارد تومان رسیده است؛ در حالی که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۵ هزار و ۷۲۱ میلیارد تومان بوده است. این تغییر نشان‌دهنده رشد حدود ۶۳ درصدی در بهای تمام‌شده محصولات شرکت است؛ رشدی که در مقایسه با میانگین تورم عمومی و حتی تورم بخش صنعتی، رقم قابل توجهی محسوب می‌شود. افزایش بهای تمام‌شده در ظاهر می‌تواند نشانه‌ای از توسعه فعالیت‌های عملیاتی یا افزایش ظرفیت تولید باشد؛ اما شاید از لحاظ اقتصادی، این رشد هزینه‌ها پیامدهای جدی و بعضاً نگران‌کننده‌ای به دنبال داشته باشد. درحالی‌که درآمدهای عملیاتی نفت پارس در همین بازه زمانی ۶۸ درصد رشد کرده است، اختلاف اندک میان نرخ رشد هزینه‌ها و درآمدها، به معنای فشار مستقیم بر حاشیه سود و کاهش کارایی مالی شرکت است. در چنین شرایطی، بخش بزرگی از رشد درآمدها صرف جبران افزایش هزینه‌ها شده و تأثیر آن بر سودآوری نهایی

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «پارس فنر»

درآمد مهرماه

143

میلیارد تومان

میزان رشد درآمد ۷ ماهه

30%

میزان درآمد ۷ ماهه

657

میلیارد تومان

شرکت «پارس فنر» در ۷ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۶۵۷ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

هدف از تدوین نظام پلکانی تعرفه واردات خودرو

«وزارت صمت اخیراً از نظام پلکانی تعرفه واردات خودرو رونمایی کرده است؛ طرحی که براساس آن تعرفه‌ها متناسب با حجم موتور و نوع مصرف سوخت خودرو تعیین می‌شود. هدف این اقدام، ایجاد عدالت تعرفه‌ای، حمایت از خودروهای اقتصادی و مهار واردات خودروهای گران‌قیمت عنوان شده است.

چرا؟

تأثیرات این تعرفه‌ها در کوتاه و بلندمدت

«به اعتقاد کارشناسان، اجرای نظام پلکانی تعرفه در بلندمدت می‌تواند باعث تنوع در عرضه خودروهای اقتصادی، کاهش مصرف سوخت و افزایش رقابت در بازار داخلی شود. با این حال، در کوتاه‌مدت این سیاست موجب افزایش رکود و نوسان در بازار آزاد شده است. افزایش تعرفه خودروهای لوکس باعث بالا رفتن قیمت آن‌ها در بازار شده است.

برای چه؟

الزامات موفقیت سیاست تعرفه‌ای جدید

«فعالان بازار خودرو معتقدند این سیاست بدون شفافیت در عملکرد واردکنندگان، تخصیص به‌موقع ارز و تسهیل ترخیص خودروها به نتیجه مطلوب نخواهد رسید. بازار خودرو در حال حاضر نیازمند هماهنگی میان سیاست‌گذاری تعرفه‌ای و اجرای عملی در سطح گمرک و نظام ارزی است تا مسیر از رکود به سمت تعادل واقعی تغییر کند.

دیده‌یک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رونق اجاره ساعتی خودرو

«حاضر جواب: گویا دیگر داشتن خودرو، مثل قدیم، نشانه رفاه نیست؛ بلکه شبیه نگهداری یک حیوان خانگی پرخرج شده! بیمه‌اش پول می‌خواهد، سرویسش زمان می‌خواهد، پارک جایش را ندارد و تازه هر روز باید مراقب باشی کسی در ترافیک با آن برخورد نکند! برای همین مردم راه‌حل هوشمندانه‌تری پیدا کرده‌اند: رونق اجاره ساعتی خودرو! الان در تهران می‌توانی یک تیپا را به اندازه زمان پخت نیمرو اجاره کنی و با همان سرعت برگردانی! بعضی‌ها حتی برنامه‌ریزی کرده‌اند که فقط برای مهمانی، خودرو بگیرند تا هم عکس یادگاری داشته باشند، هم مصرف بنزینشان مثل مصرف برق کولر کمتر شود.

سامانه جامع فروش خودرو بیش از ۱۲۵ ایراد اساسی دارد

«حاضر جواب: البته در کنار اجاره، اگر کسی بخواهد خودرو بخرد هم سامانه مخصوص دارد؛ سامانه‌ای که خودش به اندازه یک خودروی کلاسیک ارزش دارد! چون ۱۲۵ ایراد اساسی دارد؛ از جمله این‌که گاهی خودرو را به جای خریدار تحویل «سیستم» می‌دهد! برخی کاربران می‌گویند اگر سامانه درست کار نکند، احتمالاً گزینه «تحویل با تأخیر احساسی» هم به آن اضافه خواهد شد.

لزام ورود فوری بانک مرکزی برای نجات صنعت خودرو

«حاضر جواب: از آن سو، کارشناسان می‌گویند باید بانک مرکزی وارد شود تا صنعت خودرو نجات یابد. راستش این بخش کمی پیچیده است! چون خودروساز می‌گوید ما خودرو می‌سازیم، بانک مرکزی بگوید من پول می‌سازم و در نهایت مصرف‌کننده هیچ کدام را نمی‌بیند! شاید بهتر باشد بانک مرکزی اول نرخ بهره را به جای چرخ خودرو تنظیم کند تا صنعت کمی نرم‌تر حرکت کند.

ایران: زمین آزمایش خودروهای چینی برای سایر بازارهای جهانی

«حاضر جواب: در همین حال، ایران به عنوان زمین آزمایش خودروهای چینی شناخته شده است! احساس می‌شود هر مدل تازه‌ای از چین، اول باید از خیابان‌های ما رد شود تا ببینند دوام دارد یا نه. ما هم خوشحالیم؛ بالاخره کشوری شدیم که دنیا روی ما «تست درایو» می‌کند.

اگر این روند ادامه یابد، احتمالاً در آینده «چینی‌ها» از ما نظرخواهی خواهند کرد که فرمان را کجا بگذارند و رنگ داشبورد چه باشد!

آغاز طرح تبدیل رایگان خودروها به دوگانه‌سوز CNG

«حاضر جواب: اما خبر خوش این هفته: طرح تبدیل رایگان خودروها به دوگانه‌سوز شروع شد. عده‌ای فکر کردند یعنی خودروها «دو شخصیت» می‌شوند؛ یکی بنزینی، یکی گازی! ولی واقعیت این است که حالا راننده‌ها بین دو صف قرار می‌گیرند: صف بنزین و صف CNG. به قول یکی از رانندگان: «فقط مانده صف برق، تا کامل بشیم!»



S05 حتی با این قیمت نیز تلاش می‌کند تا با ارائه مشخصات فنی قابل قبول، جایگاه خود را پیدا کند. تمام نسخه‌های اروپایی دیپال S05 به یک باتری ۶۸.۸ کیلووات-ساعتی مجهز شده‌اند. مدل پایه با نام RWD Pro از یک موتور برقی با توان ۲۶۸ اسببخار و گشتاور ۲۹۰ نیوتون متر بهره می‌برد. این نسخه شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۷.۵ ثانیه‌ای را ثبت می‌کند و با یک بار شارژ کامل، بردی معادل ۴۸۵ کیلومتر ارائه می‌دهد. برای کسانی که به دنبال قدرت بیشتری هستند، نسخه پرچم‌دار AWD Max با دو موتور برقی عرضه می‌شود. این مدل با مجموع قدرت ۴۲۹ اسببخار و گشتاور ۵۰۲ نیوتون متر، شتاب صفر تا صد را ظرف ۵.۵ ثانیه فراهم می‌کند.

بازار خودروهای برقی اروپا میزبان یک تازه‌وارد دیگر از چین خواهد بود. دیپال S05، شاسی‌بلند برقی مدرن از زیرمجموعه چانگان، با هدف رقابت با بزرگان این بازار عرضه شده است؛ اما با یک تفاوت قیمتی حیرت‌انگیز نسبت به بازار داخلی خود. این خودرو در آلمان با قیمت پایه ۳۸ هزار و ۹۹۰ یورو به فروش می‌رسد؛ در حالی که قیمت همین مدل در چین تنها ۱۱۹ هزار و ۹۰۰ یوان، معادل حدود ۱۴ هزار و ۳۰۰ یورو است. این اختلاف قیمت چشمگیر، نشان‌دهنده استراتژی متفاوت و چالش‌های پیش‌روی برندهای چینی در قاره سبز است. دلایل اصلی این جهش قیمت، مواردی مانند تعرفه‌های واردات، مالیات‌های محلی و سایر هزینه‌های جانبی برای ورود به بازار رقابتی اروپاست. با این حال، دیپال



سودآوری «دیپال» برای چانگان در اروپا

بازگشت پاترول «نیسمو» به مسابقات آفرود



کریس فورسبرگ (Chris Forsberg) که سابقه سه مرتبه قهرمانی در مسابقات فرمولا دریفِت را در کارنامه خود دارد، از سال‌ها پیش با شرکت نیسان ارتباط دارد. نتیجه این همکاری حرف‌های را می‌توان در خودروهای دست‌پرونده فورسبرگ مشاهده کرد، که بازه وسیعی از مدل‌های اسپرت قدیمی تا وانت‌های مدرن را دربرمی‌گیرد و از میان آن‌ها می‌توان به نمونه‌های درخشان شامل داتسون Gold Leader 280Z و یک سدان مخصوص در یفت به نام اینفینیتی La Flamma Blanca M56 اشاره کرد. حالا فورسبرگ قصد دارد با یک نمونه ویژه از نیسان پاترول در این دوره از نمایشگاه SEMA شرکت کند. نیسان

پاترول به عنوان یکی از بازیگران مهم در عرصه خودروهای آفرود در چند دهه گذشته، طرفداران خود در استرالیا و کشورهای خاورمیانه را از دست نداده است. هم‌اکنون این خودرو با نام ارامادا در ایالات متحده عرضه می‌شود. اما فورسبرگ به سراغ نسل چهارم پاترول رفته و پس از نصب پیش‌رانه نسل پنجم، آن را با اعمال برخی تغییرات به هیولای آفرود تبدیل کرده است. این شاسی‌بلند سه در با نام ریسینگ پاترول، قوای حرکتی خود را از پیش‌رانه شش سیلندر خطی TB48 با حجم ۴.۸ لیتر دریافت می‌کند.

پیش‌فروش پنجمین نسل از «تیگو ۸»



پنابر خبر نشریه اتو‌هوم، پیش‌فروش نسل پنجم چری تیگو ۸ با قیمت ۱۰۵ هزار و ۹۰۰ تا ۱۳۵ هزار و ۹۰۰ یوان (۱۶ هزار و ۳۰۰ تا ۲۰ هزار و ۹۰۰ دلار) آغاز شده است. این خودرو در ۱۰ نوامبر ۲۰۲۵ به صورت رسمی رونمایی خواهد شد. نسل پنجم چری تیگو ۸ با دو چهره به بازار می‌آید. گزینه اول با جلوپنجره چندضلعی و اجزای کروم داخل آن، چهره یک شاسی‌بلند مناسب برای خانواده‌ها را به نمایش می‌گذارد، در حالی که گزینه دیگر با اجزای لانه زنبوری جلوپنجره، چهره‌ای جوان‌پسند دارد. در نمای جانبی به جز دستگیره‌های نیمه-مخفی، نکته قابل توجه دیگری دیده نمی‌شود، اما در بخش عقب با طراحی جدید چراغ یکپارچه، دو خروجی اکزوز مصنوعی و فرم هندسی شبیرنگ‌ها در دو طرف در صندوق، مواجه هستیم. ابعاد بدنه نسل پنجم چری تیگو ۸ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۴,۷۴۹، ۱,۸۸۰، ۱,۷۱۰ و ۲,۸۲۵ متر اعلام شده است. در فضای کابین نسل پنجم چری تیگو ۸ با صفحه‌نشان دهنده ۱۰.۲۵ اینچ، فرمان دو پر و نمایشگر لمسی ۱۲.۲ اینچ روبه‌رو هستیم. در تیپ‌های کامل‌تر، نمایشگر لمسی ۱۵.۶ اینچ، شارژر بی‌سیم و ترمیم با کیفیت بیشتر، دیده می‌شود.

قدرت «ایلان ماسک» در بازار برقی‌های آمریکا رو به کاهش است؛

پایان احتمالی امپراتوری «تسلا»



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

سه‌م بازار تسلا در آمریکا دیگر همچون گذشته نیست و رو به کاهش است؛ شرکتی که روزی نماد بلانمازع خودروهای برقی بود، اکنون با افت شدید جایگاه خود در برابر موج تازه‌ای از رقبا قرار گرفته است. ورود خودروسازان سنتی با مدل‌های متنوع‌تر و قیمت‌های رقابتی، همراه با افت نوآوری و حواشی مدیریتی، تصویری تازه از آینده صنعت خودروهای برقی ترسیم کرده است؛ آینده‌ای که در آن تسلا باید برای حفظ جایگاهش بیش از هر زمان دیگری بجنگد.

مزیتی که از دست رفت

سه‌م تسلا از بازار خودروهای برقی آمریکا از ۸۰ درصد به ۳۸ درصد سقوط کرده و تقاضا برای خودروهای رقیب، خصوصاً محصولات فولکس‌واگن افزایش یافته است. سلطه بی‌چون‌وچرای تسلا بر بازار خودروهای برقی آمریکا به پایان رسیده است. این شرکت که زمانی بیش از ۸۰ درصد بازار خودروهای برقی را در اختیار داشت، با یک سقوط تاریخی مواجه شده و سه‌م بازار آن در ماه آگوست به تنها ۳۸ درصد رسیده است. این نخستین بار در نزدیک به ۸ سال گذشته است که تسلا به زیر مرز ۴۰ درصد سقوط می‌کند؛ آماري که نشان‌دهنده یک تغییر بزرگ در سلیقه خریداران و قدرت گرفتن رقیب است. تسلا در ماه‌های اخیر بسیار شدید بوده است و سه‌م بازار این شرکت از ۴۸.۷ درصد در ماه ژوئن، به ۴۲ درصد در جولای و سرانجام به ۳۸ درصد در آگوست کاهش یافته است که تندترین افت دوماه‌ه از سال ۲۰۲۱ محسوب می‌شود. این روند نگران‌کننده تنها به آمریکا محدود نیست؛ فروش جهانی تسلا نیز در سال ۲۰۲۴ با افتی ۱۰ درصدی روبه‌رو شده و حتی در چین، بزرگ‌ترین بازار خودرو برقی جهان، ۶ درصد کاهش یافته است. دلایل این سقوط را می‌توان در چند عامل کلیدی جست‌وجو کرد. از یک سو، رقبا با مدل‌های جدیدتر، طراحی‌های جذاب‌تر و

مشوق‌های مالی سخاوتمندانه، خریداران را به سمت خود می‌کشاند. شرکت‌هایی مانند هیوندای، کیا، هوندا و تویوتا با ارائه پیشنهادهای لیزینگ و سوسه‌انگیز، فروش خود را تا ۱۲۰ درصد افزایش داده‌اند. برای مثال، فروش فولکس‌واگن ID.4 در ماه جولای به‌لطف همین تخفیف‌های بیش از ۴۵۰ درصد رشد کرد. از سوی دیگر به‌نظر می‌رسد مصرف‌کنندگان از محصولات تسلا به‌نوعی خسته شده‌اند. محصولات این شرکت، به‌ویژه مدل‌های پرفروش ۳ و ۷، سال‌هاست که تغییرات اساسی نداشته‌اند و نوآوری سابق را به‌نمایش نمی‌گذارند. جدیدترین محصول تسلا یعنی سایبر تراک نیز با وجود سروصدای اولیه، به‌دلیل مشکلات کیفی متعدد و طراحی خاص، نتوانست موفقیت مدل‌های قبلی را تکرار کند. در کنار این‌ها، حواشی و چهره جنجالی ایلان ماسک نیز باعث شده تا بخشی از خریداران از این برند فاصله بگیرند.

عواملی برای سقوط

در نهایت، سقوط سه‌م بازار تسلا در ایالات متحده را نمی‌توان صرفاً یک افت مقطعی دانست؛ بلکه باید آن را نشانه‌ای از تغییرات ساختاری در صنعت خودروهای برقی تلقی کرد. تسلا که زمانی بیش از ۸۰ درصد بازار



آمریکا را در اختیار داشت، اکنون به زیر ۴۰ درصد رسیده است؛ رقمی که نشان می‌دهد رقبا نه تنها توانسته‌اند فاصله را کاهش دهند، بلکه در برخی بخش‌ها از تسلا پیشی گرفته‌اند. این تغییر، حاصل ترکیبی از عوامل بیرونی و درونی است: از یک سو، شرکت‌های سنتی مانند هیوندای، کیا، فولکس‌واگن و تویوتا با مدل‌های متنوع‌تر و مشوق‌های مالی جذاب وارد میدان شده‌اند؛ از سوی دیگر، خود تسلا در سال‌های اخیر نتوانسته نوآوری‌های چشمگیر گذشته را تکرار کند و محصولات پرچم‌دار آن مانند مدل ۳ و ۷ بدون تغییرات بنیادین باقی مانده‌اند. افزون بر این، تصویر عمومی برند تسلا تحت تأثیر رفتارها و مواضع جنجالی ایلان ماسک قرار گرفته است. در بازاری که مشتریان بیش از هر زمان دیگری به ارزش‌های اجتماعی و تصویر برند اهمیت می‌دهند، چنین حواشی می‌تواند به سرعت بر تصمیم خریدار بگذارد. در کنار این موضوع، کیفیت ساخت و خدمات پس از فروش نیز بارها مورد انتقاد قرار گرفته و باعث شده بخشی از مشتریان به سمت گزینه‌های مطمئن‌تر حرکت کنند. با این حال نباید فراموش کرد که تسلا همچنان یکی از بزرگ‌ترین بازیگران جهانی خودروهای برقی است و زیرساخت شارژ گسترده‌اش در آمریکا مزیتی مهم

محسوب می‌شود. این شرکت هنوز ظرفیت بازگشت دارد، اما نیازمند بازنگری جدی در استراتژی محصول، تنوع مدل‌ها و بهبود کیفیت خدمات است. اگر تسلا نتواند نسل جدیدی از خودروهای برقی با طراحی تازه، فناوری‌های پیشرفته‌تر و قیمت رقابتی عرضه کند، احتمالاً خواهد توانست بخشی از سه‌م از دست‌رفته را بازیابی کند. از منظر کلان، افت تسلا را باید بخشی از روند طبیعی بلوغ بازار خودروهای برقی دانست. بازاری که دیگر در انحصار یک برند نیست و رقابت گسترده میان خودروسازان جهانی، به نفع مصرف‌کنندگان تمام می‌شود. این رقابت باعث کاهش قیمت‌ها، افزایش کیفیت و تنوع بیشتر محصولات خواهد شد. در چنین شرایطی، تسلا اگرچه دیگر امپراتور بلانمازع نیست، اما همچنان می‌تواند یکی از ستون‌های اصلی این صنعت باقی بماند؛ به شرط آن که مسیر آینده را با واقع‌بینی و نوآوری دوباره تعریف کند. به‌بیان دیگر، داستان تسلا اکنون از مرحله سلطه مطلق وارد فصل تازه‌ای شده است؛ فصل رقابت برابر، بازتعریف برند و آزمون توانایی برای بقا در بازاری که هر روز پیچیده‌تر و متنوع‌تر می‌شود. این نقطه عطف، نه پایان راه، بلکه آغاز دورانی است که در آن تسلا باید ثابت کند توانایی سازگاری با قواعد جدید بازی را دارد.

احتمال حذف شاسی مستقل از «لندکروزر»

به خانواده‌ای با جذابیت‌های بیشتر برای عموم مردم تبدیل کند. کنار گذاشتن شاسی مستقل به نفع یک ساختار یکپارچه، اگرچه برای طرفداران متعصب این مدل یک سنت شکنی بزرگ به حساب می‌آید اما مزایای قابل توجهی مانند وزن کمتر، هندلینگ بهتر، بهبود مصرف سوخت و راحتی بیشتر در رانندگی شهری را به همراه خواهد داشت. این تغییر همچنین فرآیند ادغام پیش‌رانه‌های الکترونیکی را بسیار ساده‌تر می‌کند. بر اساس گمانه‌زنی‌ها، این تغییر بزرگ با معرفی مدل‌های جدیدی همراه خواهد بود. گفته می‌شود نسخه شاسی‌بلند این پلتفرم جدید، لندکروزر اسپرت نام خواهد گرفت و ترکیبی از هویت ماجراجویانه مدل فعلی با طراحی مدرن‌تر و شهری‌تر خواهد بود.

تویوتا قصد دارد لندکروزر را با شاسی یکپارچه، پیش‌رانه برقی و حتی نسخه وانت بازآفرینی کند که این می‌تواند پایانی بر ویژگی‌های سنتی شاسی‌بلند افسانه‌ای باشد. تویوتا لندکروزر، نامی که برای بیش از هفت دهه با صلابت و توانایی‌های بی‌ام‌نوردی گره خورده، حالا بر سر یک دوراهی تاریخی و سرنوشت‌ساز قرار گرفته است. شایعاتی جدی از ژاپن به گوش می‌رسد که از یک تحول بنیادین خبر می‌دهد. تویوتا ممکن است شاسی نردبانی و سنتی لندکروزر را با یک پلتفرم یکپارچه جایگزین کند و درهای این خانواده را به روی پیش‌رانه‌های هیبریدی و تمام برقی و حتی بدنه‌های جدیدی مثل وانت باز کند. این خبر نشان می‌دهد که تویوتا قصد دارد لندکروزر را از یک محصول تخصصی برای علاقه‌مندان به آفرود،



خبر

News

به‌روزرسانی رنو «توئینگو» برقی

پس از معرفی دو مدل رنو E-Tech ۵ و رنو E-Tech 4 که با استقبال رسانه‌ها و مخاطبان همراه شد، رنو قصد دارد یک نام خاطره‌انگیز دیگر یعنی توئینگو را به زندگی بازگرداند. برخلاف رنو ۴ و ۵ که سال‌ها از بازار خودرو غایب بودند، نسل سوم رنو توئینگو تا سال ۲۰۲۴ تولید می‌شد. اما نسل چهارم با تفاوتی اساسی نسبت به دو نسل قبل از خود، به طور کامل با الهام از نسل اول توئینگو طراحی شده است. نسل اول این خودرو به عنوان یکی از موفق‌ترین خودروهای فرانسوی، در فاصله سال‌های ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۷ در فرانسه تولید می‌شد. تولید این خودرو در کلمبیا تا سال ۲۰۱۲ ادامه پیدا کرد. فرم کم‌انی چراغ‌های جلو و عقب، سه ورودی هوا در بخش بالایی کاپوت و نوار



افقی جلوپنجره، به طور مستقیم به نسل اول توئینگو اشاره می‌کند. البته از آن‌جا که دوره هاچبک‌های سده‌ر تقریباً به پایان رسیده، نسل چهارم رنو توئینگو نیز همچون نسل قبل و البته رنو 5 E-Tech به صورت پنچر طراحی شده است. شیشه‌های عقب نیز به جای پایین آمدن، به سمت بیرون باز می‌شوند که به توئینگو مدل ۲۰۱۴ اشاره دارد. شخصیت شاد و پرشور نسل جدید رنو توئینگو در خودروهای امروزی کمتر دیده می‌شود. این خودرو اگرچه از نسل‌های قبلی خود بزرگ‌تر است، اما با ۳,۷۸۹ متر طول، ۱,۷۲ متر عرض، ۱,۴۹۱ متر ارتفاع دارد و ۲,۴۹۳ متر فاصله بین محورها، همچنان کوچک محسوب می‌شود. برای افرادی که رینگ‌های ۱۸ اینچ را برای این خودرو زیادی بزرگ می‌دانند، رینگ‌های ۱۶ اینچ نیز قابل انتخاب است. در فضای کابین نسل جدید رنو توئینگو با صفحه‌نشان دهنده ۱۷ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۰ اینچ، کمتر می‌توان اثر مشخصی از نسل‌های گذشته پیدا کرد. البته تزئین بخشی از داشبورد با رنگ مشابه بدنه، به طور مستقیم به نسل اول اشاره دارد. روکش‌های رنگی در پوشش داخلی درهای جلو نیز بخشی از بدنه خودروست، که همراه با بقیه قسمت‌ها رنگ‌آمیزی می‌شود.

داخلی مستحکم تر و توربوشارژرهای بزرگ تر، به تنهایی ۸۲۰ اسببخار قدرت تولید می کنند. این نیروگاه بنزینی با سه موتور الکتریکی (دومو تور در جلو و یکی در عقب) با مجموع قدرت ۲۲۰ اسببخار همراهی می شود که سیستم چهار چرخ محرک با قابلیت توزیع گشتاور را برای آن فراهم می کنند. این خودرو همچنین می تواند به لطف باتری ۶۵ کیلووات-ساعتی خود، مسافتی حدود ۲۶ کیلومتر را به صورت تمام برقی و با سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت طی کند. عملکرد ۸۴۹ تستاروسا در پیست، نفس گیر است. این خودرو پیست آزمایش فیورانونی فراری را در زمان یک دقیقه و ۱۷.۵ ثانیه طی می کند که ۱.۵ ثانیه سریع تر از رکورد SF90 استرا داله است.

فراری با رونمایی از ۸۴۹ تستاروسا به عنوان جانشین هیبریدی SF90، نامی افسانه ای را احیا کرده است که ۱۰۵۰ اسببخار قدرت دارد. نام تستاروسا در تاریخ فراری وزن و اعتباری افسانه ای دارد. حالا پس از دهه ها، این اسطوره با معرفی فراری ۸۴۹ تستاروسا، جانشین ابر خودرو هیبریدی SF90، دوباره متولد شده است. این هیولای جدید با قوای محرکه هیبریدی V8 خود، در مجموع ۱۰۵۰ اسببخار قدرت تولید می کند و ظرف ۲.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد و به پیشینه سرعت ۲۳۰ کیلومتر بر ساعت دست می یابد. قلب تپنده تستاروسای جدید، نسخه به روز شده ای از موتور ۸ سیلندر F154 فراری است که به لطف قطعات

جانشینی مناسب برای «SF90»



مجلس تعرفه های پیشنهادی دولت را بالاخره پذیرفت؛

واردات خودرو و شتاب می گیرد

خودروهای بنزینی، این اختلاف رو به کاهش گذاشته و دیگر چندان انگیزه ای برای واردات هیبریدی ها در میان نخواهد بود.

امسال، سال عجیبی برای تعرفه گذاری خودرو بود؛ به طوری که موضوع تعرفه ۷ بار بین دولت و مجلس دست به دست شد. ماجرای تعرفه واردات خودرو و امسال از لایحه بودجه آغاز شد؛ به طوری که دولت در این لایحه تعرفه واردات خودرو سواری را ۱۰۰ درصد قرار داد. این موضوع با مخالفت جدی نمایندگان مجلس در بررسی لایحه مواجه شد. در نهایت نمایندگان خانه ملت تصمیم گرفتند تعرفه راروی ۶۰ درصد قرار دهند. دولت زیر بار این کاهش نرفت و موضوع به قضاوت در شورای عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت نظام کشیده شد. این نهاد تعرفه واردات را ۱۰۰ درصد تعیین و اعلام کرد که این موضوع به درخواست دولت بوده است. افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد که در قانون بودجه سال جاری پیش بینی شده بود، انتقادات زیادی را به همراه داشت و بسیاری این میزان رشد را موجب تنش در بازار تعبیر می کردند.

کاهش قیمت ها در بازار مونتاژی ها و وارداتی ها روز گذشته خودروهای مونتاژی در بازار با افت بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومان مواجه شدند، جایی که سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۶ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان و ریسینگ پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان و خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۲۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد تومان، جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و فولکس ID یونیکس (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان رسید.



تعرفه های سال گذشته باشد، باز هم برای خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی سی فاصله قابل توجهی میان تعرفه ۴۵ درصدی سال گذشته و تعرفه ۲۰ درصدی امسال وجود دارد. این اختلاف می تواند سطح تعارض میان شرکت های وارد کننده و مصرف کنندگان را افزایش دهد؛ تعارضی که هیچ یک از دو طرف در شکل گیری آن مقصر نیستند، بلکه نتیجه مستقیم بالاتر تعرفه و تصمیمات متناقض سیاست گزاران است. از این رو، ضروری است دولت هر چه سریع تر نسبت به شفاف سازی وضعیت اقدام کرده و به طور دقیق مشخص کند تکلیف خودروهایی که از ابتدای سال تاکنون فروخته شده اند، چیست. نکته قابل توجه دیگر این که با تعرفه های جدید تا حدی انگیزه برای واردات خودروهای هیبریدی کاهش یافته است. پیش از این اختلاف بین تعرفه هیبریدی ها و بنزینی هایی که حجم موتور کمتری دارند، بیشتر بود؛ اما با کاهش تعرفه واردات

و نرخ محاسباتی ارز، عملا وصولی گمرک از محل خودرو به کمتر از ۵ هزار میلیارد تومان رسیده است. در واقع دولت در بیش از ۸ ماه توانسته تنها حدود ۴۵ درصد از کل درآمدی را که از محل واردات خودرو پیش بینی کرده بود، وصول کند و ۹۵.۵ درصد باقی را باید در حدود ۴ ماه به دست آورد که تحقق این امر بسیار بعید به نظر می رسد. با این حال همچنان ابهاماتی در مورد اجرای تعرفه های مورد موافقت دولت و مجلس وجود دارد. ابتدا این که مقرر شده است تعرفه های جدید خودرو شامل تمامی خودروهایی شود که از اول امسال وارد کشور شده اند. در این جا با این سوال مواجهیم که تکلیف کسانی که تاکنون اقدام به خرید خودرو کرده اند، چیست؟ اگر وارد کنندگان بر اساس تعرفه ۱۰۰ درصدی مورد تایید مجلس اقدام به واردات کرده بودند، اکنون ناچار به پرداخت مابه التفاوت سنگینی می شدند. حتی در صورتی که مبنای ترخیص خودروها

آبان ماه ثبت سفارش برای خودروهای چانگان به صورت محدود انجام شد و با چشم پوشی از این موارد استثنا می توان گفت که ثبت سفارش واردات خودرو تا این جای سال متوقف بوده است.

خبری هم از تخصیص ارز برای واردات خودرو در میان نبود. طبق اعلام معاون ماشین آلات و صنایع حمل و نقل وزارت صمت، «از ابتدای امسال حتی یک دلار برای واردات خودرو تخصیص نیافته و تخصیص ارز از سه ماهه سال گذشته بوده است.» در چنین شرایطی است که موافقت مجلس با تعرفه های پیشنهادی دولت تا حدی یادآور تعبیر نوشدارو بعد از مرگ سهراب است. موضوعی که تا حد زیادی به ضرر خود دولت هم تمام می شود. بر اساس قانون بودجه سال ۱۴۰۴، گمرک ایران موظف شده است حدود ۱۱۰ هزار میلیارد تومان از محل حقوق ورودی واردات خودرو تامین کند. اما از ابتدای سال تاکنون، به دلیل ابهام در نرخ تعرفه ها



احسان ناصرایی

e.nasari@autoworld.ir

ایراد مجلس به تعرفه واردات خودرو در ۱۴۰۴ برطرف شد و دولت تعرفه پلکانی ۲۰ تا ۱۶۵ درصدی را اعمال خواهد کرد. این رفع ایراد در حالی است که حدود هشت ماه از سال گذشته و فرصتی اندک برای اجرای آیین نامه واردات باقی مانده است. حالا باید دید این توافق پایانی بر لاتکلیفی واردات خواهد بود؟

پس از ماه ها کشمکش بین مجلس و دولت حول تعرفه های واردات خودرو، در نهایت مجلس تعرفه های پیشنهادی دولت را پذیرفت. بر این اساس تعرفه واردات خودرو سواری به صورت پلکانی از ۲۰ تا ۱۶۵ درصد بر اساس حجم موتور خواهد بود. اعلام توافق دولت و مجلس بر سر تعرفه واردات خودرو در حالی است که نیمی از هشتمین ماه از سال ۱۴۰۴ را پشت سر گذاشته ایم و به نظر نمی رسد که تعرفه های جدید عمر چندانی داشته باشند. در واقع تنها چهار ماه از سال باقی مانده که دولت می تواند در آن واردات خودرو را به صورت عملیاتی پیش ببرد؛ با این حال، به نظر می رسد در همین مدت کوتاه نیز بخش عمده تمرکز دولت صرف بررسی لایحه بودجه سال آینده و تعیین تعرفه های واردات خودرو برای سال ۱۴۰۵ خواهد شد.

آن چه از ابتدای سال تاکنون رخ داده نیز تقریباً بالاتکلیفی محض بوده است. طی این چندین ماه نیز ثبت سفارش ها به غیر از دو مورد ثبت سفارش گزینشی تقریباً متوقف بوده و ارزی برای واردات خودرو تخصیص داده نشده است. با این حال در این مدت زمان شاهد تصویب و ابلاغ تعداد زیادی آیین نامه واردات خودرو بودیم که هیچ کارکردی هم نداشتند. در این بازه زمانی آیین نامه واردات خودروهای کار کرده و واردات توسط ایرانیان خارج از کشور و خودروهای نو سواری ابلاغ شده اما هیچ ثبت سفارش کلی و معناداری در میان نبوده است. به گفته فعالان بازار، سامانه ثبت سفارش خودرو طی این مدت تنها در مقاطع محدود و برای برندهای خاص فعال شده است. به عنوان مثال، در

مدیر ارتباطات و امور بین الملل گروه خودروسازی سایپا:

پیوند صنعت و رسانه در «سایپا» تقویت می شود



به گزارش «سایپانیوز» رضا حسینی، مدیر ارتباطات و امور بین الملل گروه خودروسازی سایپا از آغاز اجرای پویش ارتباطی «#سایپا رسانه» خبر داد و گفت: «هدف از اجرای این پویش، ایجاد پل ارتباطی موثر، پایدار و دوسویه میان فعالان رسانه ای، به ویژه رسانه های اقتصادی و تخصصی حوزه خودرو، با بخش های مختلف صنعتی و تولیدی گروه سایپا است.»

وی با تشریح جزئیات این پویش افزود: «در قالب «سایپا رسانه»، مجموعه ای از برنامه های اجرایی و تعاملی طراحی شده که از جمله آن ها می توان به برگزاری کارگاه های تخصصی در حوزه های کیفیت، ایمنی، فناوری تولید، توسعه محصول، طراحی خودرو و زنجیره تامین اشاره کرد. این کارگاه ها با حضور مدیران فنی، مهندسان و خبرنگاران برگزار می شود تا زمینه تبادل تجربه و درک عمیق تر از فرآیند تولید خودرو فراهم شود.»

حسینی ادامه داد: «همچنین در چارچوب این پویش، بازدیدهای ادواری خبرنگاران از شرکت های قطعه سازی و خودروسازی زیرمجموعه گروه سایپا برنامه ریزی شده است تا اصحاب رسانه از نزدیک در جریان روندهای تولید، نوآوری ها و چالش های این صنعت قرار گیرند.»

مدیر ارتباطات و امور بین الملل گروه خودروسازی سایپا با تاکید بر نقش رسانه ها در ارتقای شفافیت و کیفیت گفت: «این پویش به عنوان اقدامی خلاقانه و پیشرو در حوزه ارتباطات طراحی شده تا با بهره گیری از نگاه تحلیلی و کارشناسی اصحاب رسانه، مسیر بهبود فرآیندهای تولید و ارتقای کیفیت محصولات در صنعت خودرو، به ویژه در گروه سایپا، تسهیل شود.»

وی خاطر نشان کرد: «با همراهی و حمایت رسانه ها، پویش «#سایپا رسانه» می تواند نقش مهمی در بازتاب صحیح دستاوردهای فنی، مهندسی، تامین، خدمات پس از فروش و سایر حوزه های عملکردی سایپا در میان افکار عمومی ایفا کند.»

حسینی در پایان اظهار داشت: «گروه خودروسازی سایپا با اجرای این پویش، گامی تازه در جهت توسعه ارتباطات حرفه ای میان صنعت و رسانه برمی دارد و در راستای تحقق «جهاد تبیین» و ترویج روایت دقیق از پیشرفت های صنعت خودرو کشور حرکت خواهد کرد.»



سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند ۲۵۸ اسب بخار قدرت را در ۶۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۴۰۰ آرپی ام بهارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته استپ-تروونیک به چرخ های عقب منتقل می شود تا ظرف ۵.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. بر این اساس بامو 330i در نسخه M اسپرت قیمتی برابر با ۴۷ هزار و ۱۲۵ دلار دارد و در صورت سفارش نسخه دو دیفرانسیل xDrive این قیمت به ۴۹ هزار دلار می رسد

بامو 330i یک سدان کامپکت اسپرت با عملکرد بالا است که در نسل هفتم آن موسوم به G20 شاهد تغییرات بسیار اثرگذار در بخش فنی هستیم. 330i مدل ۲۰۲۵ با استایل بسیار اسپرت و جذاب خود مبتنی بر زبان جدید طراحی بامو یک سدان با عملکرد بالا به شمار می رود. بامو 330i از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور ۴ سیلندر پر توان است. به این معنا که پیشرا نه B48 معروف باواریایی ها قلب تپنده این سدان را تشکیل می دهد. این موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به توبین-توربوشارژ و



مشخصات فنی بامو «330i»

آیا چهار در های خانوادگی محبوب هستند؟

نگاهی به ۴ سدان برتر سال

زمانی سدان ها محبوب ترین کلاس بازار خودرویی جهان بودند؛ اما با رشد و توسعه بلندقامتان جا یگاه آن ها تا حدی تغییر کرد و میزان استقبال از آن ها رو به کاهش گذاشت. این مساله در بازار ایالات متحده تا حدی محسوس است. با این حال در این سگمنت همچنان مدل هایی تولید و عرضه می شود که به یمن بر خور داری از ویژگی های اسپرت و عملکردی، نظر مخاطبان بسیاری را به خود جلب می کنند. بر این اساس کمپانی هایی مانند مرسدس بنز، بامو، آئودی، کادیلک، هیوندای، تویوتا و مزدا در این مسیر همچنان پیشرو هستند و هر ساله محصولات پر قدرت و جذابی را راهی بازار جهانی می کنند. در ادامه این مطلب ۴ گزینه از بهترین سدان های سال را از منظر مجله «موتور وان» بررسی می کنیم.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



هیوندای الانترا N

شاید این سوال مطرح شود که هیوندای الانترا N چه در چنته دارد که در این فهرست قرار گرفته است؟ پاسخ کاملاً روشن است. این خودرو تنها گزینه پر فور منسی است که با کمتر از ۴۰ هزار دلار می توان آن را خریداری کرد و هیجان و لذت رانندگی خاصی را با آن تجربه کرد. الانترا در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی دستخوش تغییرات طراحان هیوندای قرار گرفت و استایل اسپرت تر و جسورانه تری برای این سدان کامپکت فراهم آورد. الانترا N با نسخه استاندارد آن تفاوت هایی دارد که شامل بخش ظاهری سپر و چراغ های جلو، سپر عقب، دیفیوزر، اسپویلر روی در صندوق عقب و آگزوهای گرد در طرفین سپر به همراه رکاب اسپرت می شود و این موارد هیجان رانندگی با الانترا N را به اوج خود می رساند. کابین این سدان کامپکت نیز بسیار اسپرت بوده و رانندگی با آن بسیار خاص است. اما آن چه سبب شده است الانترا N در فهرست بهترین سدان های سال قرار گیرد، مشخصات فنی آن است. چرا که زیر کاپوت نسبتاً کشیده آن یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توربو-پاشش سوخت مستقیم جا خوش کرده است. این موتور همان پیشرا نه معروف تتا ۲ است که مزین به سیستم پر خوران توربوشارژر با سیستم پاشش سوخت مستقیم انژکتور داخل سیلندر هاست و این مورد می تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس حداکثر قدرت خروجی از موتور تتا ۲ هیوندای الانترا ۲۷۶ اسب بخار در ۶ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور آن به ۳۹۲ نیوتون متر در ۴۷۰۰ آرپی ام می رسد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک و با ۶ سرعته دستی به چرخ های جلو منتقل می شود. بر این اساس الانترا N در نسخه گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه اتوماتیک تنها ۵.۳ ثانیه زمان نیاز دارد که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. الانترا N مدل ۲۰۲۵ ارزشی برابر با ۳۵ هزار و ۵۹۵ دلار دارد.



را فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته ام استپ-تروونیک به چهار چرخ منتقل می شود. این سوپر سدان هیبریدی مجهز به موتور ۸ سیلندر با هماهنگی موتور الکتریکی عملکرد بی نظیری دارد. ناگفته نماند که یکی از دلایل برتری M5 G90 شتاب اولیه و ثانویه آن است؛ چرا که تنها ۳.۵ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین این مدل ظرف ۱۰.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا می کند. حداکثر سرعت این سوپر سدان باواریایی ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت است که این خودرو را در فهرست سریع ترین های سال قرار می دهد. اما نکته بسیار مهم درباره M5 G90 ارزش آن است که یک گزینه گران بوده؛ چرا که قیمت پایه این سوپر سدان باواریایی ۱۲۰ هزار و ۶۷۵ دلار است.



فراهم آورد. جالب است بدانید که دو گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ-تروونیک و ۶ سرعته دستی قدرت را به چهار چرخ منتقل می کند. ناگفته نماند که کادیلک CT5-V بلک وینگ تنها ۳.۴ ثانیه زمان نیاز دارد که از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت رسمی آن ۳۳۶ کیلومتر بر ساعت است. کادیلک CT5-V بلک وینگ از سیستم ترمز منحصربه فرد و با عملکرد بالا بهره می گیرد که سفر اشی کمپانی مطرح برمبواست. هر چهار چرخ دیسکی کرین-سرامیک است. از سوی دیگر یکی از دلایل قرار گیری این سوپر سدان کادیلک در فهرست بهترین سدان های سال، پیشرا نه قدرتمند، عملکرد عالی و قیمت مناسب آن نسبت به رقبای اروپایی خود است. زیرا CT5-V بلک وینگ ارزشی برابر با ۹۹ هزار و ۱۹۰ دلار دارد.

بامو M5 G90



بامو M5 را نباید یک سدان دانست، بلکه یک سوپر سدان قوی پر فور منسی است که در هر درگی سوپر اسپرت های سریع جهان را به زانو در می آورد. نسل جدید M5 موسوم به G90 تر کبیی از سرعت، پر فور منس بالا و تکنولوژی به روز است. طراحی مبتنی بر خطوط شارپ، کابین لوکس اما با تلفیق ویژگی های اسپرت و موتور پر توان هیبریدی همگی M5 را در فهرست بهترین سدان سال قرار داده است. M5 G90 که نسخه های-پر فور منسی از سری ۵ نسل هشتم است زیر چهره جسورانه خود یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴.۴ لیتری توبین-توربو را جا داده است. این موتور موسوم به S68 است که با موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم، توان و گشتاور بالایی را فراهم می آورد. موتور ۸ سیلندر ۴.۴ لیتری توبین-توربو S68 با هماهنگی موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم می تواند حداکثر ۷۱۷ اسب بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون متر گشتاور

کادیلک CT5-V بلک وینگ



آیا انتظار داشتید که کادیلک CT5-V بلک وینگ در این فهرست حضور نداشته باشد؟ این سوپر سدان یکی از محبوب ترین و قدرتمند ترین خودرو های پر فور منسی موجود در بازار جهانی است. هر چند که پکیج Precision با سیستم تعلیق اسپرت تر و عملکرد بهتر در دسترس است. از نظر طراحی فیس لیفت جذابی روی آن صورت گرفته که با خطوط تیز روی بدنه و چراغ های اشکل مزین به LED استایل بسیار اسپرت و هیجان انگیزی دارد. کادیلک CT5-V بلک وینگ زیر چهره تهاجمی خود یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۶.۲ لیتری معروف LT4 سوپر شارژر را جا داده است. این موتور یکی از پیشرا نه های قدرتمند جنرال موتورز است که قلب تپنده CT5-V بلک وینگ را تشکیل می دهد. موتور LT4 به لطف تکنولوژی سوپر شارژر و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها می تواند حداکثر ۶۷۷ اسب بخار قدرت و ۸۹۳ نیوتون متر گشتاور را

تنها نماینده تمام الکتریکی اسپرت این فهرست آئودی RSE-Tron GT Performance است. اما چرا نام این گزینه در این فهرست قرار گرفته است؟ در پاسخ باید گفت آئودی به قول خود وفا کرده و گزینه تمام الکتریکی سدان را با نام E-Tron GT که به معنای واقعی یک گزینه تمام اسپرت است و در کلاس سدان فست بک قرار می گیرد، از سال ۲۰۲۰ میلادی به بازار عرضه کرد. از نظر طراحی این خودرو در کلاس فست بک سدان قرار می گیرد که استایل بسیار اسپرت و هیجان انگیزی دارد. آئودی به مشتری ان خود وعده کرده بود که نسخه پر توان این خودرو را در سال جاری میلادی به دست مشتریانش می رساند؛ بر این اساس در نسخه RSE-Tron GT Performance از همان دو موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب بهره گرفته شده است. اما حداکثر توان خروجی در نسخه GT Performance به ۹۱۲ اسب بخار (۶۸۰ کیلووات) و حداکثر گشتاور خروجی به ۱۰۲۷ نیوتون متر می رسد. این خودرو دارای سیستم انتقال قدرت چهار چرخ محرک است که می تواند به لطف پک باتری ۹۷ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی چنین توانی را تامین کند. بر این اساس این خودرو تنها با یک بار شارژ حداکثر تا ۷۰۰ کیلومتر مسافت راطی می کند و ظرف ۱۵ دقیقه باتری های آن حداکثر تا ۸۰ درصد شارژ می شوند. آئودی RS E-Tron GT Performance ارزشی برابر با ۱۲۶ هزار و ۷۹۵ دلار دارد.



آئودی RSE-Tron GT



تصادف از جانبی این خودرو عملکرد چندان مطلوبی نداشته و همین مساله سبب شد به جایگاه TOP SAFETY PICK دست یابد. این در صورتی است که رقیب سرسخت این پیکاپ عضلانی آمریکایی یعنی تویوتا توندرا در تست و ارزیابی IIHS به جایگاه بالایی ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK + دست یافته است.

پیکاپ عضلانی و خوشنام فورد یعنی F-150 لقب پرفروشترین خودرو را در کلاس خود در سال ۲۰۲۴ میلادی در بازار ایالات متحده از آن خود کرده است. فورد F-150 در مدل ۲۰۲۵ خود مبتنی بر زبان جدید طراحی فورد است و استایل بسیار عضلانی، اسپرت و هیجانانگیزی دارد. موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS در سال ۲۰۲۴ میلادی F-150 را مورد بررسی و ارزیابی خود قرار داد و امتیاز

پیکاپ «فورد»؛
ایمن و با عملکرد بالا



تحويل بی وقفه و لوکس خودروهای اکستریم با تمرکز بر کیفیت و رضایت مشتریان



که همگی خدمات پس از فروش این برند را نیز ارائه می‌دهند. این گستردگی شبکه، امکان ارائه خدمات سریع، یکپارچه و باکیفیت را برای مشتریان در تمامی استان‌ها فراهم کرده است

تعامل مداوم با مشتری و صدای مالکان

اکستریم باور دارد که تحويل خودرو پایان مسیر نیست، بلکه آغاز یک رابطه ماندگار با مشتریان است. بلافاصله پس از تحويل، فرآیند (VOC) (Voice of Customer) فعال می‌شود تا کارشناسان برن بتوانند به پرسش‌ها، پیشنهادها و نیازهای مالکان پاسخ دهند.

در مسیر پس از تحويل، تماس‌های پیگیری رضایت مشتری طی ۴۸ ساعت انجام می‌شود و ویدئوهای آموزشی اختصاصی برای آشنایی با قابلیت‌های خودرو و در اختیار مالکان قرار می‌گیرد. همچنین برنامه‌های آموزشی و خدمات ویژه‌ای برای استفاده بهتر از امکانات خودرو و آشنایی با سیستم‌های هوشمند در نظر گرفته شده است تا تجربه مالکیت برای مشتریان اکستریم، فراتر از انتظار باشد. بازخورد مشتریان در ماه‌های اخیر نشان‌دهنده رضایت بالایی آنان از سرعت و کیفیت تحويل است. بسیاری از مالکان جدید اکستریم این تجربه را «آغاز سفری لوکس و متفاوت» توصیف کرده‌اند.

نشان‌دهنده تمرکز برند بر تسریع روند تحويل بدون کاهش در سطح کیفیت است. فرآیند تحويل خودروهای اکستریم نتیجه هماهنگی دقیق میان واحدهای لجستیک، خدمات پس از فروش و شبکه نمایندگی‌هاست. هر خودرو پس از گذر از مراحل فنی و کنترل کیفی، توسط تیم‌های آموزش‌دیده در مراکز تحويل رسمی آماده‌سازی می‌شود. تمامی خودروها پیش از خروج از کارخانه تحت بررسی فنی و کنترل کیفیت چندمرحله‌ای قرار می‌گیرند تا از سلامت کامل و آماده‌بودن آن‌ها برای تحويل اطمینان حاصل شود.

تجربه تحويل در شأن برند لوکس اکستریم

در مراکز تحويل اکستریم، لحظه تحويل خودرو تنها یک فرآیند فنی نیست، بلکه تجربه‌ای لوکس و اختصاصی برای هر مشتری است. از طراحی فضای تحويل تا موسیقی آرام و حضور کارشناسان برند، هر جزئیات با هدف ایجاد حس اعتماد و رضایت طراحی شده است. کارشناسان تحويل ضمن معرفی امکانات و ویژگی‌های خودرو، مشتری را با خدمات پس از فروش و فناوری‌های هوشمند آشنا می‌کنند.

در حال حاضر، تعداد مراکز تحويل رسمی خودروهای اکستریم، ۲۷ مرکز در سراسر کشور است

برند خودروهای لوکس اکستریم (XTRIM) با هدف تعریف دوباره استانداردهای خودروهای لوکس در ایران پا به عرصه گذاشته است. این برند، زیرمجموعه شرکت مدیران خودرو، با طراحی متمایز، فناوری‌های نوآورانه و متربال باکیفیت، تجربه‌ای فراتر از انتظار مشتریان ارائه می‌دهد. مدل‌های QX، TX، SX و SX نمادی از این تعهد هستند و با شعار «Born For More»، هر خودرو اکستریم ترکیبی از دقت، لوکس بودن و نوآوری را در اختیار مالک خود می‌گذارد.

تحويل سریع و کنترل کیفی جامع

اکستریم تحويل خودرو را فرستی برای ارائه تجربه‌ای بی‌نظیر و اختصاصی می‌داند. این برند با اجرای برنامه‌های ویژه برای کاهش زمان انتظار و فرآیند ترخیص، انتقال خودروها به نمایندگی‌ها را با سرعت و دقت بیشتری پیش می‌برد تا مشتریان در کوتاه‌ترین زمان ممکن خودروی خود را تحويل بگیرند.

برخی از خودروهای اکستریم با تعهد تحويل ۱۲۰ روز کاری تعریف شده‌اند، با این حال تعداد قابل توجهی از خودروها در کمتر از ۹۰ روز به مشتریان تحويل داده شده‌اند. این عملکرد

تسلط بر مسیر: XTRIM QX خودرویی ایمن و لوکس در سفرها

پانورامیک بزرگ، دیدی باز و لذت بردن از مناظر عبوری را ممکن می‌سازد.

نقطه عطفی در مسیر پیشرفت

نگاهی به تاریخ ایران و جاده ابریشم نشان می‌دهد که جوهره این میراث، در روحیه کشف ناشناخته‌ها و ایجاد پیوند میان سرزمین‌ها نهفته است؛ روحیه‌ای که خود نقطه عطفی در تاریخ تمدن بشری به شمار می‌آید.

نقطه عطف شخصی شما نیز در تصمیمی نهفته است: جاسارت برای ترک محدوده امن، اشتیاق برای کشف مسیرهای تازه و آرامشی که در مواجهه با جهان پیرامون به دست می‌آید. XTRIM QX نه تنها همراهی برای آرزوهای بزرگ شماست، بلکه بنیانی استوار برای هر سفری فراتر از مرزهای شناخته‌شده فراهم می‌سازد.



می‌سازد. به کارگیری بوش هیدرولیکی در بازوهای کنترل جلو موجب افزایش دقت فرمان، ثبات در تغییر خطوط و بهبود چسبندگی می‌شود. ترکیب سامانه‌های پیشرفته شامل چهار رادار موج میلی‌متری، هشت سنسور اولتراسونیک میان‌برد، چهار سنسور بلندبرد، یک دوربین چندمنظوره جلو و چهار دوربین محیطی ۳۰۰ وات، دید پیرامونی بدون نقطه کور را ممکن ساخته و کنترل و ایمنی را به سطحی جدید ارتقا می‌دهد.

کابینی برای تجربه آرامش و شکوه

جاده ابریشم تنها مسیر تجارت نبود؛ پلی بود میان فرهنگ‌ها، بستری برای شناخت و دوستی که افق‌های تازه‌ای از درک و تجربه را گشود. XTRIM QX نیز در همین مسیر، کابینی را ارائه می‌دهد که تلفیقی از رفاه، آرامش و اصالت است.

چیدمان صندلی‌ها به صورت ۲-۳-۲ و استفاده از چرم مرغوب نابا، فضای داخلی را به محیطی مجلل و کارآمد تبدیل کرده است. صندلی راننده با ۸ جهت تنظیم برقی و ۴ جهت پشتی‌کمری و صندلی سرنشین جلو با ۶ جهت تنظیم برقی و استراحتگاه پا، هر دو مجهز به سامانه ماساژ سه‌مرحله‌ای در پنج حالت هستند.

صندلی‌های ردیف دوم با ارتفاع ۳۷۵ میلی‌متر و فضای بالایی ۹۷۰ میلی‌متر، راحتی‌ای فراتر از استانداردهای کلاس خود فراهم می‌کنند. ساختار سه‌لایه فوم با چگالی بالا و بازگشت‌پذیری مطلوب، خستگی سفرهای طولانی را کاهش می‌دهد. وجود سامانه گرمایش و تهویه در ردیف‌های اول و دوم، تجربه‌ای دلپذیر و لوکس را برای تمام سرنشینان رقم می‌زند. ردیف سوم با پنجره‌های جانبی



ایران، واقع در قلب اوراسیا و در نقش گذرگاه زمینی راهبردی، همواره به عنوان محور اتصال شرق و غرب و مرکز تبادلات تجاری شناخته شده است. این مسیر تاریخی که به جاده ابریشم شهرت دارد، میراثی از نسل‌ها تلاش، کاوش و تبادل دانش است. در گستره پهناور زمین، هر حرکت به سوی ناشناخته‌ها و هر عبور از مرزهای پیشین، نیازمند جسارت و همراهی قابل اعتماد است؛ و XTRIM QX تجسم همین روحیه کاوش و جسارت است.

قدرتی برای فرمانروایی بر جاده‌ها

همان‌گونه که بازرگانان و جست‌وجوگران روزگاران کهن در مواجهه با کوه‌ها، بیابان‌ها و دریا‌های ناشناخته از شوق و هیجان لبریز می‌شدند، XTRIM QX نیز قلبی تپنده در سینه دارد؛ پیش‌ران ۲۰۰ لیتری توربوشارژر این موتور با توان حداکثری ۱۹۲ کیلووات و گشتاور ۴۰۰ نیوتون‌متر، قدرتی آنی و انفجاری را ارائه می‌کند. چه در شتاب‌گیری‌های اولیه و چه در سبقت‌های سریع در جاده، هر فشردن پدال گاز، بیانی از اراده برای تسخیر افق‌های تازه است.

کنترل و پایداری در مسیر

دقت و روحیه یادگیری متقابل پیشینیان، ایران باستان را قادر ساخت تا پیوندهای سیاسی، اقتصادی و فرهنگی پایدار میان شرق و غرب برقرار کند. همان‌گونه که ظرافت در جزئیات اساس موفقیت بود، XTRIM QX نیز با مهندسی دقیق، تسلط و اطمینان را در رانندگی معنا می‌کند. این SUV مجهز به سامانه چهارچرخ محرک تمام‌زمینی BorgWarner، هفت حالت رانندگی با تنظیمات دقیق و سیستم تعلیق مستقل جلو، کفرسون و عقب چندتصلی است که عبور از مسیرهای نامووار را با وقار و پایداری همراه



سرمایه‌گذاری در ارتقای کیفیت می‌شود و از سوی دیگر، بازار آزاد فرصت را برای سوداگران و دلالان فراهم می‌کند تا از فاصله قیمتی، سودی بدون تولید نصیب خود کنند. در حالی که بازار خودرو در رکود نسبی به سر می‌برد، اختلاف قیمت میان کارخانه و بازار برای خودروهای داخلی و مونتاژی نشانگر انتظار تورمی مشتریان است که صرفاً با هدف سرمایه‌گذاری وارد این بخش از بازار شده‌اند. تداوم روند قیمت‌گذاری دستوری سبب تعمیق شکاف ارزش واقعی خواهد شد

قیمت خودرو و شاهین اتوماتیک که در کارخانه یک میلیارد و ۲۲۲ میلیون تومان تعیین شده، در بازار آزاد به حدود یک میلیارد و ۵۲۵ میلیون تومان رسیده است. این فاصله ۳۰۲ میلیون تومانی میان نرخ رسمی و بازار آزاد، بار دیگر موضوع اختلاف مزمن قیمت کارخانه و بازار را به صدر توجه‌ها بازگردانده است. چنین شکافی نه به نفع خودروساز است و نه خریدار واقعی؛ از یک سو، قیمت‌گذاری دستوری مانع از بازگشت نقدینگی کافی به خودروساز و

شکاف قیمتی تنها به نفع سوداگران است



بازار خودروهای وارداتی در وضعیت ثبات شکننده

سیلفی، به نوعی بازتاب همین نگرش محافظه‌کارانه است؛ نگرشی که بازار لوکس و نیمه‌لوکس را همیشگی نیم‌قدم جلوتر از نوسانات کلی قرار می‌دهد. به‌طور کلی، افزایش قیمت این مدل خاص را نمی‌توان نشانه بازگشت موج گرانی به کل بازار دانست؛ بلکه باید آن را واکنش موضعی و محدود به نوسان عرضه و رفتار انتظاری خریداران در بخش خودروهای کم‌تیراژ وارداتی دانست. مادامی که نرخ ارز و سیاست‌های واردات خودرو در وضعیت فعلی باقی بمانند، بازار خودروهای وارداتی همچنان در وضعیت ثبات شکننده خواهد بود. ثباتی که هر لحظه ممکن است با کمترین تغییر در سیاست ارزی یا ترخیص کالا، جهت تازه‌ای بگیرد.

فناوری‌های خاصی مانند سیستم هیبریدی بهره می‌برند، اکنون با افزایش تقاضای محدود اما موثر مواجه شده‌اند. یکی از عوامل موثر بر رشد اخیر، کاهش موجودی نمایندگی‌ها و واردکنندگان مستقل است. با محدودیت‌های جدید در تخصیص ارز برای خودروهای هیبریدی و توقف موقت ترخیص برخی محموله‌ها، عرضه در بازار کاهش یافته است. عامل دیگر، تغییر انتظارات روانی خریداران خاص است. در شرایطی که بازار داخلی خودرو در رکود است، بخشی از سرمایه‌گذاران خرد و خریداران مرفه به سمت خودروهای خاص و کم‌تیراژ متمایل شده‌اند تا از دارایی خود در برابر تورم احتمالی آینده محافظت کنند. افزایش جزئی قیمت نیسان

در حالی که بازار خودروهای وارداتی طی روزهای اخیر در مسیر ثبات نسبی حرکت کرده و قیمت اغلب مدل‌ها بدون تغییر باقی مانده است، افزایش بهای نیسان سیلفی ای‌پاور مکس ادیشن از ۳ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان به ۴ میلیارد تومان توجه فعالان بازار را به خود جلب کرده است. این رشد حدود ۲۱ درصدی در بازاری که به‌طور معمول رکود قیمتی دارد، نشانه‌ای معنادار از تحرک محدود اما جهت‌دار در بخش خاصی از وارداتی‌هاست. ثبات نرخ ارز و رکود در معاملات باعث شده اغلب برندهای وارداتی از تویوتا تا هیوندای و میتسوبیشی بدون تغییر قیمت معامله شوند. اما مدل‌هایی مانند نیسان سیلفی ای‌پاور که تیراژ وارداتی اندکی دارند و از

تحلیل
analysis

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
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▼
کی‌ام‌بی ایکل ۱،۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۳۸۰	۱۰	▼
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۲ میلیارد و ۲۴۰	۳۰	▼
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۲ میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	یک میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۸۰	۲۰	▼
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۰	۴۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۴۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۲ میلیارد و ۵۷۰	۲۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۰	۰	●
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	۰	●
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیارد و ۳۴۰	۴۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۴۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	●
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	●
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
روئو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کیا سراتو اتوماتیک IGT (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۰	۰	●
فولکس تی‌آر ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۰	۴ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴ میلیارد و ۰	۰	●
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۲۶۸	۶ میلیارد و ۰	۲۰۰	▼
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	●
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	●
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	●
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	●
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۸	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۷ میلیارد و ۰	۰	●
هونگی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۸	۰	●
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۰	۰	●
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۶۴۸	۰	●
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۷۲۰	۰	●
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۸۲۸	۰	●
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۷۲۴	۰	●
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۷۱۹	۰	●
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۹۶۸	۹۸۵	۰	●
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۶۶۳	۰	●
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۶۴	۰	●
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۷۸	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۶۵۴	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۵۳	۰	●
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۴۳	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۱	۰	●
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۱۷۵	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۲۲۸	۰	●
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۵۲۳	۰	●
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۸۵	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۷	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۷۵	۰	●
نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	●
نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)	۸۴۰	یک میلیارد و ۲۱۰	۰	●
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۰	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۶۰	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	۸۹۲	۰	●
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۳۱	۰	●
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	۹۹۹	۰	●
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۵۴	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۸۸۸	۰	●
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۳۷	۰	●
پژو ۲۰۷ پانارامار تاقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۹۲	۰	●
پژو ۲۰۷ پانارامار تاقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۱۱۵	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۲۸۷	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۳۵۴	۰	●
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۹۸	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۱۲۳	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۱۵۳	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۳۲۵	۰	●
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۸۴	۰	●
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۳۳۵	۰	●
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	۹۲۵	۰	●
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	●
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۹۸	۰	●



کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در کهریزک



«سر هتنگ افشاری با اشاره به ارزش ریالی سوخت کشف‌شده که کارشناسان آن را بیش از ۱.۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، گفت: «قاچاقچیان حرفه‌ای از این شیوه برای تغلیظ سوخت قاچاق و تبدیل آن به محصولاتی مانند روغن موتور استفاده می‌کنند.» به گزارش آژانس رویدادهای مهم نفت و انرژی «نفت مسا»، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۴۰ هزار لیتر سوخت قاچاق خبر داد و گفت: «کارشناسان ارزش کالاهای کشف‌شده را بیش از ۱.۵ میلیارد تومان برآورد کرده‌اند.» سر هتنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ اظهار کرد: «ماموران پلیس با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی موفق به کشف یک کارگاه

غیر مجاز تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند.» وی گفت: «طی بررسی‌های اطلاعاتی مشخص شد مقادیری فرآورده نفتی در یک کارگاه غیرمجاز در کهریزک دپو شده است و ماموران با ورود به این محل تعدادی مخزن و میکسر تغلیظ را مشاهده کردند که حاوی ۴۰ هزار لیتر سوخت مازوت بود. این فرآورده نفتی که به صورت غیرقانونی و بدون مجوز کسب و کار ذخیره شده بود، به انبار نفت شهر ری منتقل شد.» سر هتنگ افشاری افزود: «در تحقیقات انجام‌شده، مالک کارگاه شناسایی و مدارک ارائه‌شده توسط وی بررسی شد. با مشخص شدن مغایرت اسناد با محتوای مخازن، پرونده‌ای قضایی تشکیل و متهم برای رسیدگی بیشتر به مراجع قضایی معرفی شد.»

نگاهی به تحولات ۶ ماهه نخست ۲۰۲۵ در بازار روانکارهای خودرویی قاره سبز

بازار روغن موتور اروپا به سمت فناوری و پایداری می‌رود

بازار روغن موتور در اروپا طی ۶ ماهه نخست سال ۲۰۲۵ با وجود ثبات نسبی حجم فروش، شاهد تغییرات بنیادینی در ترکیب محصولات، فناوری تولید و رفتار مصرف‌کنندگان بوده است. در حالی که فشار هزینه‌ها و الزامات زیست‌محیطی مسیر تولید را به سمت روغن‌های سنتتیک و باز یافت‌شده سوق داده، رشد خودروهای برقی و هیبریدی نیز به تدریج سایه‌ای سنگین بر آینده این صنعت افکنده است. گزارش حاضر بر اساس داده‌ها و تحلیل منابع اروپایی از جمله ACEA، Mordor Intelligence و StellarMR، تصویری روشن از وضعیت بازار روغن موتور در قاره سبز ترسیم می‌کند.

رشد محدود در بازار اشیاع

بازار روغن موتور در اروپا طی ۶ ماهه نخست سال ۲۰۲۵ با حجم تقریبی ۲،۵۹ میلیارد لیتر برآورد شده است؛ رقمی که نشان از رشد سالانه کمتر از نیم درصد دارد. این ثبات ظاهری در شرایطی رقم خورده که بیشتر بازارهای اروپایی از جمله آلمان، فرانسه، اسپانیا و ایتالیا درگیر رکود نسبی در فروش خودروهای بنزینی و دیزلی هستند.

تحلیلگران می‌گویند ساختار بازار روغن موتور اروپا به نقطه اشباع رسیده است؛ تقاضای جایگزینی از سوی دارندگان خودروهای قدیمی همچنان حفظ شده، اما ثبت خودروهای جدید احتراق داخلی کاهش یافته است. به‌ویژه در آلمان و فرانسه، سیاست‌های زیست‌محیطی سخت‌گیرانه باعث افت سفارشات OEMها برای روغن‌های پایه معدنی و نیمه‌سنتتیک شده است.

حرکت به سمت فناوری‌های پیشرفته و روغن‌های کم‌ویسکوز

یکی از تحولات محسوس بازار در نیمه نخست ۲۰۲۵، افزایش سهم روغن‌های تمام‌سنتتیک و کم‌ویسکوز بوده است. براساس آمار Mordor Intelligence، سهم روغن‌های سنتتیک از کل بازار اروپا در سال گذشته بیش از ۵۲ درصد بود و این سهم در ۲۰۲۵ همچنان رو به افزایش است. کارخانه‌های بزرگ تولیدکننده روانکار از جمله Shell، TotalEnergies، BP Castrol و Liqui Moly با تمرکز بر محصولات با ویسکوزیته پایین (نظیر 0W-20 و 5W-30) تلاش کرده‌اند نیاز خودروسازان اروپایی به روانکارهای سبازگار با موتورهای جدید کم‌مصرف و استانداردهای آلایندگی یورو ۶ و ۷ را پاسخ دهند. در همین راستا، تولید روغن‌های پایه باز یافت‌شده (Re-Refined Base Oils) نیز رشد محسوسی داشته است. مقررات جدید اتحادیه اروپا در حوزه «اقتصاد دایره‌ای» تولیدکنندگان

را موظف کرده تا بخشی از زنجیره تامین خود را بر پایه مواد باز یافتی استوار کنند. این تغییر جهت، ضمن کاهش وابستگی به نفت خام، بازار را به سمت پایداری زیست‌محیطی هدایت کرده است.

سایه سنگین خودروهای برقی بر آینده بازار

با وجود رشد محصولات فناوریانه، صنعت روغن موتور اروپا در نیمه نخست ۲۰۲۵ نتوانسته از تاثیر کاهش تدریجی تقاضا به دلیل گسترش خودروهای برقی و هیبریدی مصون بماند. آمار منتشر شده از سوی انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) نشان می‌دهد در نیمه اول سال جاری میلادی، سهم خودروهای الکتریکی در بازار اتحادیه اروپا به بیش از ۲۷ درصد رسیده است؛ عددی که نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود پنج درصد افزایش را نشان می‌دهد. این تغییر ترکیب ناوگان خودرویی به معنای کاهش مصرف واقعی روغن موتور در میان مدت است. خودروهای تمام‌برقی عملاً از چرخه مصرف روغن موتور خارج می‌شوند و خودروهای هیبریدی نیز به دلیل ساختار خاص پیشرانه، دوره‌های تعویض روغن طولانی‌تری دارند. همین امر باعث شده که بسیاری از شرکت‌های اروپایی تولید روغن موتور، از هم‌اکنون سرمایه‌گذاری خود را به سمت روغن‌های تخصصی برای پیشرانه‌های هیبریدی و سیستم‌های خنک‌کننده باتری هدایت کنند.

فشار هزینه‌ها و حاشیه سود پایین تولیدکنندگان

افزایش هزینه مواد اولیه و نوسانات قیمت نفت در بازار جهانی از مهم‌ترین چالش‌های تولیدکنندگان روغن موتور در سال جاری بوده است. طبق داده‌های StellarMR، قیمت پایه روغن‌های معدنی در بازار اروپا از ابتدای ۲۰۲۵ تا پایان ژوئن حدود ۸ تا ۱۰ درصد افزایش یافته است. در کنار آن، هزینه افزودنی‌های شیمیایی و حمل‌ونقل نیز رشد قابل توجهی داشته است. با این حال، تولیدکنندگان بزرگ توانسته‌اند با تکیه بر برندینگ و تمرکز بر محصولات پریمیوم، بخشی از این افزایش هزینه را از طریق بالا بردن قیمت نهایی جبران کنند. در مقابل، شرکت‌های کوچک‌تر و برندهای مستقل به دلیل نداشتن مقیاس اقتصادی و شبکه توزیع گسترده، در نیمه نخست سال با افت سودآوری مواجه شده‌اند. برخی حتی تولید خود را به‌طور موقت متوقف کرده‌اند.

تغییر رفتار مصرف‌کنندگان و بازار پس از فروش

در بخش مصرف‌کننده نهایی، الگوی خرید نیز تغییر کرده است. مشتریان اروپایی در نیمه نخست

تفاوت‌های جغرافیایی؛ از آلمان تا لهستان

از نظر توزیع جغرافیایی، بازار غرب اروپا همچنان بزرگ‌ترین سهم را دارد؛ اما رشد قابل توجه در شرق اروپا، به‌ویژه در لهستان و جمهوری چک دیده می‌شود. در کشورهای شرقی، به دلیل میانگین سن بالاتر ناوگان خودروهای احتراق داخلی و سرعت کمتر جایگزینی با خودروهای برقی، مصرف روغن موتور هنوز روندی افزایشی دارد.

در مقابل، بازارهای پیشرفته‌تر مانند آلمان، فرانسه و هلند بیشتر به سمت محصولات پریمیوم، کم‌ویسکوز و دوستدار محیط‌زیست حرکت کرده‌اند. در این کشورها، تقاضا برای روغن‌های سنتی با پایه معدنی تقریباً در حال حذف است.

سیاست‌های زیست‌محیطی و الزامات جدید

در سال ۲۰۲۵، اجرای بسته «Green Deal» اتحادیه اروپا فشار مضاعفی بر صنایع وابسته به نفت وارد کرده است. بخش روانکارها نیز از این قاعده مستثنا نیست. براساس مقررات جدید، شرکت‌ها موظف به ارائه گزارش ردپای کربن و درصد مواد باز یافتی در محصولات خود هستند. این الزام، ضمن افزایش هزینه‌های اداری و آزمایشگاهی، تولیدکنندگان را وادار کرده تا فناوری‌های نوین پالایش و تصفیه را وارد خطوط تولید کنند.

به‌باور کارشناسان، این مقررات در بلندمدت منجر به حذف تدریجی تولیدکنندگان کوچک و ادغام بیشتر بازار خواهد شد. در مقابل، برندهای بزرگ بین‌المللی که توان تحقیق و توسعه بالاتری دارند، از این تحول بهره خواهند برد.



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



دست یافت: به این معنا که از هر ۱۰۰ دستگاه ۱۸۳ دستگاه از جنسیس به نمایندگی‌های جهت برطرف‌سازی ایراد و مشکل مراجعه کردند. همین مساله سبب شد جنسیس در رتبه دهم کیفیت از سوی این موسسه مطرح قرار گیرد. هرچند که بسیاری از محصولات این برند توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) مورد تست و بررسی قرار گرفت و به رتبه ایمنی TOP SAFETY PICK+ و TOP SAFETY PICK دست پیدا کردند.

جنسیس برنده بریموم لاکچری هیوندای است که به منظور رقابت با بزرگان اروپایی و البته ژاپنی مانند لکسسوس یا به میدان گذاشته است. این برند به دلیل توجه خریداران به محصولاتش و کسب رضایت بالا، در سال ۲۰۲۲ موفق شد به رتبه سوم کیفیت از سوی موسسه جی دی پاور دست پیدا کند. اما با در نظر گرفتن حفظ حاشیه سود بالاتر مانند سایر برندهای خودرو، جنسیس در سال جاری میلادی توسط موسسه جی دی پاور ارزیابی شد و به رتبه دهم مطالعه کیفیت اولیه IQS

رتبه پایین «جنسیس» در بحث کیفیت



تلگرام Telegram

نکاتی در مورد پولیش بدنه خودرو

باتوجه به این که مالکان خودروها همواره به دنبال راهی برای زیبا جلوه دادن خودروهایشان هستند، در این زمینه سرمایه‌ک‌پولیش بدنه خودرو و طرفداران بسیاری دارد. با این حال باید به این نکته توجه داشت که چنین تغییراتی حتماً توسط مراکز معتبر تیونینگ خودرو و انجام شود. در غیر این صورت با گذشت مدت زمان کوتاهی رنگ بدنه خودرو آسیب خواهد دید که این مساله گاه هزینه‌های هنگفتی را روی دست مالکان خودروها می‌گذارد. حال سوال این است که آیا سرمایه‌ک و پولیش بدنه خودرو به‌طور کلی کار درستی است؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

سرمایک بدنه در اصل فرآیندی است که بدنه خودرو را در مقابل سیالات مقاوم کرده و اصطلاحاً آن را آب‌گریز می‌کند. اما بسیاری از مراکز با استفاده از مواد بی کیفیت و نامرغوب بدنه خودروها را سرمایه‌ک می‌کنند و در نتیجه آسیب زیادی به رنگ بدنه وارد می‌شود. بنابراین شایسته است مالکان خودروها برای انجام این کار از مراکز در سطح شهر کمک بگیرند که سابقه فعالیت آن‌ها مشخص و به نوعی قابل توجه باشد.

اتابکی

معمولاً بدنه خودرو با گذشت زمان دچار خط و خش می‌شود و پولیش بدنه راهی برای رفع این مشکل است. با این حال مالکان خودروها باید برای انجام این کار از مراکز تخصصی کمک بگیرند؛ چرا که در فرآیند پولیش بدنه خودرو از موادی استفاده می‌شود که در صورت نامرغوب بودن آسیب زیادی به بدنه وارد می‌کنند و در این صورت رفع مشکل هزینه زیادی را از مالکان خودروها طلب می‌کند.

صانعی

Message



صدای مانتلی

۸۸۲۰۶۷۶۱

نصب نادرست قطعه

روی خودرو

خودرو چینی سدان مدل ۱۴۰۱ دارم که تا به امروز حدود ۱۵ هزار کیلومتر کار کرده است. حدود دو هفته قبل در زمان حرکت، به یکباره آینه جانبی خودرو از جای خود خارج شد و ضمن برخورد با زمین، به شدت آسیب دید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی گفت این مشکل ناشی از عدم نصب مناسب و درست این قطعه روی در خودرو است و راهی جز تعویض آن نیست. بنابراین ناگزیر به نصب آینه جدید روی خودرویم با هزینه نسبتاً زیادی شدم.

گودرزی-تهران

پانامرا «فوراس-هیبریدی»؛ لوکس دوستدار محیط زیست چرا «پورشه» در بازار سدان‌ها خاص است؟



۴۴۰ اسب‌بخار قدرت را در دور ۵۶۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۵۵۰ نیوتون‌متر را در ۲۰۰۰ تا ۵۰۰۰ آرپی‌ام به راننده می‌آورد. همان‌طور که اشاره شد یک موتور الکتریکی پیشرفته با این موتور بنزینی هماهنگ شده است، به همین منظور موتور الکتریکی قدرتی برابر با ۱۰۰ کیلووات (۱۳۴ اسب‌بخار) و گشتاوری برابر با ۴۰۰ نیوتون‌متر دارد که منجر به افزایش قدرت و گشتاور در این خودرو می‌شود. بنابراین حداکثر قدرت خروجی به ۵۶۰ اسب‌بخار و گشتاور آن به ۷۵۰ نیوتون‌متر می‌رسد. پانامرا 4S ای-هیبرید با این مشخصات فنی می‌تواند ظرف ۳/۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت رسمی این خودرو اسپرت نیز به ۲۹۸ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. نکته مهم در پانامرا 4S-E-Hybrid پیمايش حرکتی در داخل شهر و اتوبان است که مطابق استاندارد WLTP آن چه کمپانی پورشه اعلام می‌کند در داخل شهر ۴۹ تا ۵۴ کیلومتر مسافت را می‌پیماید و این میزان برای رانندگی در اتوبان به ۴۶ تا ۵۳ کیلومتر می‌رسد. همچنین توانایی حرکت تا سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت را در وضعیت تمام‌الکتریکی دارد.

این ویژگی را باید مرهون تکنولوژی جدید در طراحی موتور الکتریکی واز همه مهم‌تر باتری‌ها ظرفیت بالای این سدان کوپه پرفورمنسی دانست. زیرا در زمان انتخاب گزینه تمام‌الکتریکی، پانامرا 4S ای-هیبرید مانند یک خودرو تمام‌هیبرید عمل می‌کند. در این حالت شتاب‌گیری در شرایطی که به قدرت و گشتاور بالانیاز باشد، کاملاً حالت الکتریکی خواهد داشت. همچنین گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه PDK برای انتقال قدرت و گشتاور به‌چهار چرخ این خودرو هیبرید تعبیه شده است.

سیستم‌های هوشمندی مانند کروز کنترل، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم یادآوری الکترونیکی خودرو، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم پیشگیری از برخورد، سیستم کنترل فواصل، سیستم پارک هوشمند، استارت هوشمند روی گوشی، سیستم فوق پیشرفته آنالیز ترافیکی، سیستم پیشرفته ایرودینامیک پورشه و سیستم حالت ایمن خروج از خودرو روی این مدل نصب شده‌اند تا پانامرا 4S ای-هیبرید را به یکی از خودروهای ایمن سال ۲۰۲۲ میلادی بدل کنند.



پیامک SMS

خرابی سیستم کلاچ خودرو

خودرو هیوندای ورنامدل ۸۳ دارم و حدود یک هفته است هنگام حرکت و استفاده از کلاچ، احساس می‌کنم کلاچ خودرویم نسبت به قبل به‌طور کامل آزاد نمی‌شود و تعویض دنده با مشکل مواجه است؛ علت چیست؟

خیری-اصفهان
«این مشکل می‌تواند ناشی از تابیدگی صفحه کلاچ یا دیسک کلاچ باشد. به عبارت دیگر شل شدن لنت‌های صفحه کلاچ و یا تنظیم نبودن قطعاتی همچون دوشاخه کلاچ نیز می‌تواند این مشکل ایجاد کند. برای رفع چنین مشکلی باید ضمن بررسی دقیق وضعیت صفحه کلاچ و دیسک کلاچ، در صورت نیاز کلاچ رگلاژ شود.

همچنین اگر ساییدگی بیش از حد در صفحه کلاچ به‌وجود آمده باشد، دنده به‌راحتی تعویض نخواهد شد. اما در صورت سالم بودن کلاچ، باید دو مورد را بررسی کنید. نخست این که اگر مکانیزم اهرم‌بندی تعویض دنده با مشکل مواجه شده باشد، تعویض دنده به‌سختی انجام می‌شود. در این حالت ممکن است مکانیزم اهرم‌بندی تعویض دنده تنظیم نباشد و یا با اشکال مواجه شده باشد؛ بنابراین باید گیربکس باز و وضعیت آن بررسی شود. همچنین ساییدگی و فرسوده شدن دنده‌برنجی گیربکس باعث تعویض دنده با اشکال می‌شود. در این حالت برای رفع مشکل باید دنده‌برنجی تعویض شود.

معیوب شدن کوئل

پژو ۲۰۶ تیپ ۲ دارم و مدتی است خودرویم همچون گذشته کشش مناسبی ندارد. این قضیه به‌خصوص حین حرکت در سر بالایی‌ها بیشتر احساس می‌شود. علاوه بر این مدتی است مصرف سوخت خودرویم زیاد شده است؛ علت چیست؟

شفیعی-کرج
«عدم کشش مناسب خودروهای انژکتوری سه علت عمده دارد (فراموش نکنید که بسته به نوع کوئل و سیستم جرقه‌زنی این عیب‌یابی نیز متفاوت خواهد بود).

۱- نخست معیوب شدن و یا حتی نیم‌سوز شدن کوئل است. به عبارت دیگر تماس کوئل خودرو با روغن موتور منجر به‌خرابی آن می‌شود و در نهایت زمانی که دور موتور افزایش می‌یابد، عملکرد جرقه‌زنی به‌راحتی و به‌طور دقیق انجام نمی‌شود. بنابراین در این حالت برای رفع مشکل باید ضمن اتصال دستگاه عیب‌یاب به ECU، در صورت وجود خطای مربوطه، کوئل تعویض شود.

۲- کشش و شتاب نامطلوب خودرو می‌تواند به‌سیستم انتقال قدرت نیز ارتباط پیدا کند. به بیان ساده‌تر باید گفت با توجه به این که شما بیان کردید در زمان حرکت در سر بالایی‌ها کشش نامطلوب خودرو به‌وضوح احساس می‌شود، باید وضعیت دیسک و صفحه کلاچ مورد بررسی دقیق قرار گیرد. بر این اساس اگر دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما معیوب شده باشد یا به اصطلاح عمر مفید آن به‌انتمام رسیده باشد، قدرت و گشتاور را به‌خوبی به‌سیستم انتقال قدرت منتقل نمی‌کند و بنابراین چنین مشکلی را به‌وجود می‌آورد. برای برطرف شدن مشکل باید دیسک و صفحه کلاچ تعویض شوند.

۳- همچنین عدم کشش مناسب می‌تواند ناشی از معیوب بودن متعلقات سیستم جرقه‌زنی باشد که باید این قطعات را تعویض کرد تا اشکال به‌طور کامل رفع شود. اما در پاسخ به بخش پایانی سوال شما درمورد افزایش مصرف سوخت باید گفت عدم توجه به کارکرد و تعویض فیلتر هوا و شمع‌های موتور چنین مشکلی را به‌وجود خواهد آورد. بنابراین لازم است ضمن بررسی وضعیت فیلتر هوا و شمع‌های موتور، در صورت خرابی این قطعات، آن‌ها را تعویض کرد تا مشکل به‌طور کامل برطرف شود.

مدارک قانونی اتهام انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط لاستیک قاچاق، متخلف را به پرداخت ۲ میلیارد و ۷۹۸ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد. «امینی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی در بازرسی از انبار واحد صنعتی، لاستیک قاچاق را کشف و گزارش تخلف را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند».

«مر تفسی امینی در گفت‌گو با «مهر» اظهار کرد: «پرونده مر تبط با عدم ثبت انواع لاستیک قاچاق در شعبه پنجم ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز رشت رسیدگی شد.»

مدیر کل تعزیرات حکومتی گیلان افزود: «شعبه پس از بررسی پرونده و ارائه نشدن



قاچاقچی لاستیک در گیلان محکوم شد



«جنرال موتورز» روی تحول تایرها اصرار دارد

آغاز فاز آزمایش جاده‌ای لاستیک‌های بدون باد «میشلن»

راحتی سر نشینان است. همکاری استراتژیک میشلن و جنرال موتورز نشان‌دهنده جدیت در تجاری‌سازی این فناوری است. Uptis قرار است ابتدا روی ناوگانی از خودروهای برقی شورولت بولت EV آزمایش شود تا عملکرد آن در شرایط واقعی سنجیده شود. در صورت موفقیت، این لاستیک‌ها می‌توانند به‌عنوان یک آپشن در خودروهای آینده عرضه شوند.

یکی از اهداف بلندمدت میشلن، افزایش عمر مفید لاستیک‌ها و کاهش ضایعات است. به همین منظور، این شرکت در حال توسعه سیستم چاپ سه‌بعدی برای امکان روکش کاری مجدد یا تعویض آج لاستیک Uptis است. این رویکرد باعث می‌شود به جای تعویض کامل لاستیک، تنها بخش ساییده‌شده جایگزین شود؛ اقدامی که علاوه بر کاهش هزینه‌ها، اثرات زیست‌محیطی را نیز به حداقل می‌رساند. از منظر بازار، Uptis می‌تواند تحولی بزرگ در صنعت خودروهای برقی و شهری ایجاد کند. حذف پنچری و نیاز به بررسی مداوم فشار باد، نه تنها آسایش رانندگان را افزایش می‌دهد، بلکه هزینه‌های نگهداری خودرو را نیز کاهش خواهد داد.

همچنین، با توجه به رشد سریع خودروهای برقی، Uptis می‌تواند به‌عنوان یک مزیت رقابتی برای خودروسازان مطرح شود. پیش‌بینی می‌شود تولید انبوه این لاستیک‌ها تا کمتر از پنج سال آینده آغاز شود. در فاز نخست، تمرکز بر خودروهای سواری و کراس‌اوورهای کوچک خواهد بود، اما در آینده امکان توسعه برای خودروهای سنگین‌تر نیز وجود دارد.

در مجموع، Uptis نماد ورود صنعت تایرسازی به عصری جدید است؛ عصری که در آن مشکلات سنتی لاستیک‌ها به تاریخ می‌پیوندند و نوآوری‌های پایدار جایگزین می‌شوند. اگرچه مسیر تجاری‌سازی هنوز نیازمند آزمایش‌های گسترده و سرمایه‌گذاری‌های کلان است، اما چشم‌انداز روشن این فناوری نشان می‌دهد که Uptis می‌تواند به یکی از استانداردهای اصلی صنعت خودرو در دهه آینده تبدیل شود.



«Uptis» میشلن، که با همکاری جنرال موتورز وارد مرحله آزمایش جاده‌ای شده، یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های صنعت تایرسازی در سال‌های اخیر به‌شمار می‌رود. این محصول با حذف کامل نیاز به باد و مقاومت در برابر پنچری، می‌تواند آینده‌ای متفاوت برای خودروها رقم بزند. فناوری Uptis، مخفف عبارت Unique Puncture-Proof Tire System، بر پایه ساختاری نوآورانه از ترکیب لاستیک و فایبرگلاس طراحی شده است. این ساختار به جای فشار هوا، از پرهای انعطاف‌پذیر برای تحمل وزن خودرو استفاده می‌کند و روی رینگ آلومینیومی نصب می‌شود. نتیجه آن، حذف نگرانی‌های سنتی مانند کم‌باد شدن یا پنچری و افزایش ایمنی و

مجدد یا تعویض آج لاستیک آپتیس را فراهم کند. با این روش، به جای تعویض کل لاستیک، تنها بخش ساییده شده آن با یک لایه جدید جایگزین می‌شود. این لاستیک‌ها در فاز اول برای خودروهای سواری و شاسی‌بلندهای کوچک طراحی شده‌اند و پیش‌بینی می‌شود تولید انبوه آن‌ها تا کمتر از پنج سال دیگر آغاز شود. لاستیک بدون باد

میشلن به‌زودی با همکاری جنرال موتورز، آزمایش‌های جاده‌ای لاستیک‌های بدون باد خود که Uptis نام دارد را آغاز خواهد کرد. شرکت فرانسوی میشلن با رونمایی از پروتوتایپ لاستیک بدون باد و ضد پنچری خود، آینده صنعت لاستیک را به تصویر کشیده است. این فناوری جدید که Uptis نام دارد، مخفف عبارت «سیستم لاستیک منحصر به فرد ضد پنچری» است و نویدبخش عصری است که در آن نگرانی از کم‌باد شدن یا پنچری لاستیک به تاریخ می‌پیوندد. میشلن در همکاری با جنرال موتورز، به‌زودی آزمایش‌های جاده‌ای این محصول انقلابی را آغاز خواهد کرد. ساختار لاستیک آپتیس برخلاف لاستیک‌های رایج، به فشار باد متکی نیست. مهندسان میشلن به جای هوا، از ترکیبی ویژه از لاستیک و فایبرگلاس برای ساخت پرده‌هایی انعطاف‌پذیر استفاده کرده‌اند که روی یک رینگ آلومینیومی سوار می‌شوند. این طراحی نوآورانه نه تنها مشکل پنچری را به کلی حذف می‌کند، بلکه راحتی و ایمنی سرنشینان را نیز افزایش می‌دهد. همکاری استراتژیک میشلن و جنرال موتورز فاز عملیاتی این پروژه را کلید زده است.



قرار است این لاستیک‌های جدید به‌صورت آزمایشی روی ناوگانی از خودروهای برقی شورولت بولت EV نصب شوند تا عملکرد آن‌ها در شرایط واقعی سنجیده شود. در صورت موفقیت‌آمیز بودن این آزمایش‌ها، جنرال موتورز لاستیک آپتیس را به‌عنوان یک آپشن در خودروهای آینده خود ارائه خواهد داد.

یکی از اهداف بلندمدت میشلن، افزایش عمر مفید لاستیک‌ها و کاهش ضایعات است. این شرکت قصد دارد با توسعه یک سیستم چاپ سه‌بعدی، امکان روکش کاری





تا یک ساعت به‌طور مداوم کار کند و کاربر خود را تا عمق ۲۵ متری آب پایین ببرد. پس از اتمام شارژ، تنها ۱.۵ ساعت زمان لازم است تا با استفاده از شارژر سریع، باتری آن به‌طور کامل پر شود. وزن کلی این دستگاه بدون احتساب کاربر، ۳۵ کیلوگرم است؛ اما وجه تمایز اصلی SE63، طراحی آن است که مستقیماً از آب‌خودروهای لامبورگینی الهام گرفته شده است. بدنه آبرودینامیک آن با خطوط شکسته و تهاجمی، یادآور نمای جلو خودروهای این برند است. در ساخت این اسکوتر از مواد سبکی مانند فیبر کربن، تیتانیوم و منیزیم استفاده شده و حتی کابینت دبیجتال و دکمه استارت آن نیز به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که حس نشستن در یک لامبورگینی را تداعی کنند.

لامبورگینی با همکاری کایاگو، از قوی‌ترین اسکوتر دریایی جهان با نام SE63 رونمایی کرد که محصولی با طراحی آب‌خودروهای ایتالیایی برای فتح دریاهاست. لامبورگینی با رونمایی از یک اسکوتر دریایی قدرتمند، قلمرو خود را از آسفالت جاده‌ها به اعماق آب‌ها گسترش داد. این محصول که SE63 نام دارد، با همکاری شرکت متخصص تجهیزات دریایی، کایاگو توسعه یافته و به‌عنوان قوی‌ترین اسکوتر دریایی در سبد محصولات این شرکت توصیف شده است. قلب تپنده این گاو خشمگین دریایی، یک موتور الکتریکی با توان ۸.۵ اسب‌بخار است که نیروی پیش‌رانش قابل توجهی تولید می‌کند. به‌لطف فناوری پیشرفته باتری، SE63 می‌تواند



تولید قوی‌ترین اسکوتر دریایی توسط «لامبو»

عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد؛

سر در گمی قطعه‌سازان در سایه سیاست‌های متغیر تعرفه‌ای

بازگشت تعرفه‌های پایین واردات خودرو، همراه با بلا تکلیفی در تخصیص ارز برای تولید و ماشین‌آلات، توان رقابت و توسعه فناوری در صنعت قطعات خودرو را تضعیف کرده است

قطعات خودرو هم تحریم است، اما تقریباً تمام نیازمان را از چین تأمین می‌کنیم.

«عرق ملی، موتور پایداری تولیدکنندگان جلالی با اشاره به نقش راهبردی صنعت خودرو در توسعه کشور گفت: «این که صنعت خودرو تحریم شد، بی‌دلیل نبود. خودرو صنعت نظامی نیست، اما چون مادر صنایع محسوب می‌شود، مورد هدف قرار گرفت. هر کشوری که صنعت خودرو قدرتمندی دارد، صنایع دفاعی قوی نیز دارد. به همین دلیل، با نفت، صنعت خودرو از نخستین بخش‌هایی بود که تحریم شد.» وی افزود: «با وجود همه این فشارها، ما باید کنش‌گری فعال‌تری داشته باشیم و در برابر تصمیم‌های غلط بایستیم. امروز نسبت به گذشته بلوغ بیشتری پیدا کرده‌ایم و از ابزارهای رسانه‌ای و اجتماعی بهتر استفاده می‌کنیم. صنعت خودرو، حتی در بحرانی‌ترین لحظات مثل جنگ ۱۲ روزه یا حادثه بندرعباس، هرچند افت تولید داشت، اما دوباره خودش را بازیابی کرد و مسیر رشد را در پیش گرفت.»

رئیس کمیته ارز و گمرک انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره پایداری تولیدکنندگان داخلی نیز بیان داشت: «همه در دنیا تعجب می‌کنند که چطور ما با این همه فشار، دوباره روی پای خودمان می‌ایستیم. هر بار که موانع شدیدتر می‌شود، باز صنعت خودرو ایران راه خود را پیدا می‌کند. این عرق ملی در بین تولیدکنندگان و قطعه‌سازان ما بسیار قوی است و تلاش می‌کنیم در عمل هم کارمان را بهتر انجام دهیم.»

وی درباره خواسته‌های اصلی قطعه‌سازان از دولت اظهار داشت: «ما محیط کسب‌کار روان‌تری خواهیم. ترخیص کالا از گمرک باید تسهیل شود. ما انتظار نداریم هر چقدر ارز بخواهیم دریافت کنیم، اما انتظار داریم همان ارزی که تخصیص می‌یابد، بدون محدودیت مصرف در اختیار تولیدکننده قرار گیرد. این که بگویند از این ارز فقط برای مواد اولیه استفاده شود یا فقط برای فلان بخش، محدودکننده است. اگر مثلاً سالی ۱۰ میلیون دلار سهمیه ارزی داریم، باید بتوانیم آزادانه تصمیم بگیریم آن را صرف ماشین‌آلات، فناوری یا مواد اولیه کنیم.»

این مقام صنفی افزود: «دولت باید در زمینه زیرساخت‌هایی مانند آب، برق، گاز و تنظیم‌گری هم به ما کمک کند تا بتوانیم در این فضای متلاطم به کار خود ادامه دهیم.»

بلا تکلیفی مداوم در تأمین ارز عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو درباره مشکلات تخصیص ارز نیز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» تأکید کرد: «سیستم تخصیص ارز دچار اختلال است. وقتی تولیدکننده نداند چه زمانی ارز مورد نیازش تخصیص می‌یابد، نمی‌تواند برای تولیدش برنامه‌ریزی کند. گاهی یک شرکت دو ماه منتظر می‌ماند، دیگری یازده ماه و این بی‌نظمی باعث عدم قطعیت در کل زنجیره تولید می‌شود.»

جلالی با اشاره به این که روند تخصیص ارز بسیار بد، غیرمنظم و غیرقابل پیش‌بینی است دوباره به مصوبه تعرفه‌ها اشاره کرد و افزود: «در حالی که پس از افزایش قیمت خودروهای داخلی کمی امیدوار شده بودیم، حالا با تغییر دوباره تعرفه‌ها، همه چیز نامعلوم شده است. ما نمی‌دانیم چه کسی چه خودرویی را وارد می‌کند و این وضعیت، بلا تکلیفی شدیدی در ذهن تولیدکنندگان ایجاد کرده است. انتظار ما از دولت همیشه حمایت بوده، اما نمی‌دانیم چرا چنین تصمیم‌هایی گرفته می‌شود.» با ابلاغ مصوبه جدید تعرفه‌ای در ۱۴ آبان ۱۴۰۴، ساختار واردات خودروهای بنزینی تغییر کرد. تعرفه مدل‌های زیر ۱۵۰۰ سی‌سی از ۵۵ به ۲۰ درصد و برای بازه ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی به ۴۰ درصد کاهش یافت. این کاهش شدید، زنگ خطر جدی برای قطعه‌سازی داخلی است؛ چرا که خودروهای کوچک وارداتی با هزینه کمتر و سرعت بیشتر به بازار می‌رسند، در حالی که قطعه‌سازان هنوز در صف تخصیص ارز و ترخیص قطعه گرفتارند.



نویز ۱۹

متنفذ، توانمند و موثرند. در مقابل، تولیدکننده‌ها افرادی فنی و صنعتی هستند که با ابزار و آهن سر و کار دارند و دستشان به جایی بند نیست. آن‌ها در این فضای نابرابر، بسیار آسیب‌پذیرترند.

جلالی درباره کاهش دوباره تعرفه‌ها و تمرکز واردات بر خودروهای با تعرفه ۲۰ و ۴۰ درصدی ادامه داد: «اگر به فضای رسانه‌ای و سیاسی نگاه کنید، می‌بینید که روابط ایران و چین در ماه‌های اخیر بسیار نزدیک‌تر شده است. از نظر سیاسی، چینی‌ها ایران را برای خود شریک استراتژیک می‌دانند. در عین حال بازار داخلی خودرو چین اشباع شده و ظرفیت تولیدشان بیش از نیازشان است. به نظر می‌رسد تصمیم تسهیل واردات خودرو، در سطح کلان با هدف کمک به فروش محصولات خودروسازان چینی اتخاذ شده باشد.»

وی درباره احتمال تأثیر مکانیسم ماشه بر همکاری‌های خودرویی دو کشور تصریح کرد: «واقعیت این است که روسیه و چین موضع مستقلی در قبال این مکانیسم دارند و بعید است آن چنان که تصور می‌شود از همکاری با ایران دست بکشند. بسیاری از کالاهایی که صادراتشان به ایران ممنوع است، از چین وارد می‌شود.

نویز ۱۹

به جای این که به فکر رونق تولید داخل باشند و با تخصیص ارز برای ماشین‌آلات و توسعه محصول از ما حمایت کنند، سه سال است که ارز نمی‌دهند و مانع توسعه و ارتقای کیفیت شده‌اند



تأیید مصوبه تعرفه‌های پلکانی واردات خودرو از سوی مجلس، هر چند با هدف «تنظیم بازار» اعلام شد، اما بار دیگر نگرانی قطعه‌سازان را زنده کرده است. صنعتی که طی سه سال گذشته زیر فشار نوسان ارز، کمبود نقدینگی و تصمیم‌های متغیر دوام آورده، اکنون با پدیده‌ای مواجه شده که اثر آن مستقیماً بر تولید، اشتغال و برنامه‌ریزی مالی شرکت‌ها دیده می‌شود. نبود سیاست‌گذاری پایداری، فقدان نقشه راه صنعتی و تغییرات ناگهانی در تعرفه‌ها، فضای تصمیم‌گیری را برای تولیدکنندگان مبهم کرده است. در حالی که در اقتصادهای توسعه یافته، تعرفه و سیاست‌های حمایتی ابزار حفاظت از تولید ملی‌اند، در ایران هنوز هیچ فعال صنعتی نمی‌داند تصمیم امروز سیاست‌گذار قرار است چه بر سر فردای تولید بیاورد.

ضربه مکرر تعرفه‌ها به بدنه اقتصاد امیر حسین جلالی، عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو، در واکنش به تأیید مصوبه هیات وزیران درباره اعمال تعرفه‌های پلکانی واردات خودرو با حداقل نرخ ۲۰ درصد، به «دنیای خودرو» گفت: «واقعیت این است که ما هم هنوز نمی‌دانیم دقیقاً چه شد؟ درست در بحبوحه جنگ ۱۲ روزه، بدون مقدمه اعلام کردند که قرار است تعرفه‌ها تغییر کند و برای خودروهای زیر ۱۵۰۰ سی‌سی و بالای آن نرخ‌های متفاوتی اعمال شود. طبیعی بود که در چنین شرایطی ما اعتراض کنیم؛ چون این تصمیم ناگهانی در فضایی پر تنش، در عمل به زبان تولید داخل و تهدیدی برای اشتغال و قطعه‌سازی کشور بود.»

وی اضافه کرد: «به جای این که به فکر رونق تولید داخل باشند و با تخصیص ارز برای ماشین‌آلات و توسعه محصول از ما حمایت کنند، سه سال است که ارز نمی‌دهند و مانع توسعه و ارتقای کیفیت شده‌اند. در همان بحبوحه جنگ ۱۲ روزه، ما به صورت اعتراض کردیم و موضوع به مجلس رفت و نمایندگان اعلام کردند که این تصمیم مغایر با روح قانون ساماندهی خودروست و باید تعرفه‌ها به حالت قبل برگردد.» جلالی با اشاره به تغییرات مکرر در تصمیمات تعرفه‌ای اظهار داشت: «پس از آن که خودروسازان مجوز افزایش قیمت گرفتند، تصور کردیم فضای کاری‌مان کمی پایدارتر می‌شود، اما ناگهان تصمیمات دوباره تغییر کرد و تعرفه‌ها برگشت. این رفت‌وبرگشت‌های ناگهانی مثل ضربه‌ای به بدنه اقتصاد است؛ بی‌ثباتی مداوم نه تنها تولیدکنندگان، بلکه سرمایه‌گذاران را نیز سردرگم و نگران کرده است.»

وی تصریح کرد: «در چنین شرایطی نه تولیدکننده و نه سرمایه‌گذار نمی‌دانند قرار است چه اتفاقی بیفتد؟ یک مصوبه چند بار تغییر می‌کند، تأیید می‌شود و سپس لغو. بازار خودرو هم به هم ریخته است؛ بعضی خودروها با تعرفه قدیم وارد شده بودند و در انبار مانده‌اند تا قیمت‌ها بالا رود، حالا دوباره تعرفه پایین آمده و شرایط عرضه به هم خورده است.»

صنعت بدون نقشه راه نایب رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو تهران تأکید کرد: «مشکل اصلی این است که دولت، به‌ویژه وزارت صمت، برنامه و نقشه راه بلندمدت مشخصی برای صنعت خودرو ندارد و تصمیماتش مقطعی و بدون پشتوانه کارشناسی است. این مصوبه‌ها نه تنها فاقد بررسی علمی‌اند، بلکه چندبار نقض و بازگشت آن‌ها نشان دهنده نبود یک سیاست صنعتی پایدار است.»

وی همچنین با اشاره به نقش واردکنندگان افزود: «واردکنندگان خودرو بی‌کار نمی‌مانند؛ این افراد معمولاً

فعالیت رانندگان غیربومی باید ساماندهی شود



«مهر: رئیس‌شورای شهر تهران گفت: «هنوز نظارت شهرداری بر تاکسی‌های اینترنتی اجرایی نشده است و باید شرایط ساماندهی شود.» مهدی چمران افزود: «هنوز نظارت شهرداری بر تاکسی‌های اینترنتی اجرایی نشده است. باید شرایط ساماندهی شود؛ این که افراد از

شهرستان به تهران بیایند و مسافرکشی کنند و برای خود، خانواده و شهروندان مشکل ایجاد کنند درست نیست؛ تاکسی اینترنتی بسیار خوب است؛ اما باید به درستی اجرایی شود. این مساله در دست بررسی است و قوانین آن به‌زودی تدوین و برای اجرا ابلاغ می‌شود.»



چهره حمل‌ونقل با تاکسی‌های اینترنتی تا چه اندازه تغییر کرده است؟

جلب رضایت مسافران در گرو ارتقای کیفیت خدمات رسانی



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از آغاز فعالیت تاکسی‌های اینترنتی حدود یک دهه می‌گذرد. فعالیتی که بر پایه اپلیکیشن‌های تعاملی شکل گرفته و این در حالی است که به‌طور کلی پیشرفت فناوری با تأثیرات بسیار زیادی که بر زندگی افراد گذاشته، به‌نوعی مسیر زندگی انسان‌ها را تغییر داده است. این خدمت اینترنتی نمونه‌ای بارز از به‌کارگیری علم و تکنولوژی برای رسیدن به حمل‌ونقل هوشمند و پیگیری سریع برای رفع اشکالات است. این مقوله آنلاین با فاصله کمی از حضورش در دنیا، به ایران هم رسید و در مدت کوتاهی با استقبال زیاد شهروندان مخصوصاً ساکنان کلانشهرها مواجه شد. این تاکسی‌پا به‌با سرعت فعالیت خودشان را گسترش دادند و در مدت کوتاهی توانستند به سوددهی قابل توجهی نیز دست پیدا کنند. فعالیت در شهرهای بزرگ، جذب رانندگان، تنوع خودروها، نرخ کرایه پایین‌تر از عرف، دسترسی آسان و تعیین مسیر، برخورد محترمانه و... مواردی بودند که به‌گسترش کار این اپلیکیشن‌ها کمک زیادی کرد.

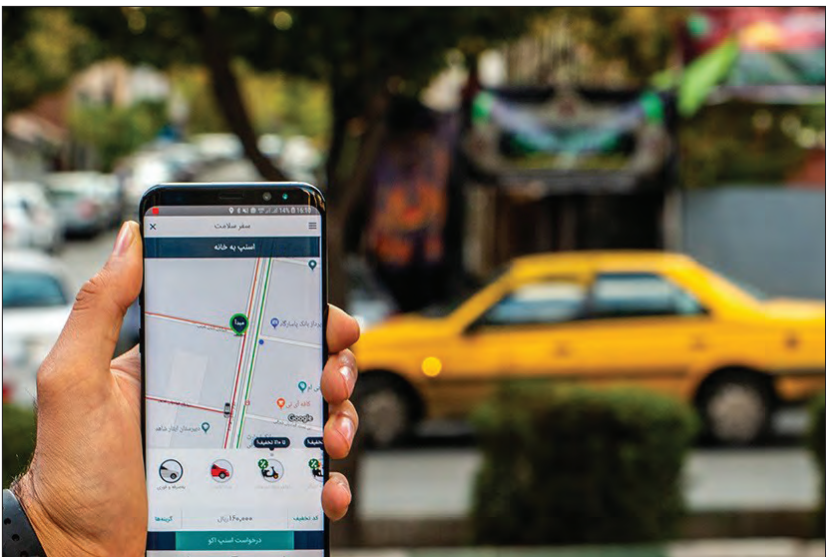
شرایط بهتر شده است؟

قبل از ورود تاکسی‌های اینترنتی به چرخه حمل‌ونقل مردم بیشتر از طریق آژانس‌های تاکسی تلفنی امور خود

را رفع و رجوع می‌کردند. بالا بودن قیمت‌ها، کم بودن تعداد خودروها و مدت‌زمان طولانی انتظار برای اعزام ماشین، تخلفات نسبتاً بالای برخی رانندگان و نظارت ضعیف بر عملکرد آن‌ها و پایین بودن کیفیت خودروهای فعال در شبکه آژانس‌ها، انتقادات زیادی را متوجه دست‌اندرکاران موسسات اتومبیل کرایه و تاکسی‌های تلفنی می‌کرد. اما گوش شنوایی برای رسیدگی به شکایات وجود نداشت. نهادهای مسئول نیز توجه چندانی به وضعیت خودروهای کرایه نداشتند و حالت باری به هر جهت بر شیوه کاری آن‌ها حاکم بود. در این هنگام بود که شرکت‌های تاکسی اینترنتی با دست گذاشتن روی این نقاط ضعف شروع به کار کردند. در این سال‌ها عملکرد این شرکت‌ها به‌گونه‌ای بوده که رضایت نسبی شهروندان را به‌همراه داشته است.

در این بین رشد نرخ کرایه در برخی ساعات و روزهای خاص، نارضایتی برخی از مخاطبان این پلتفرم‌ها را به‌همراه داشته است. مردم ترافیک و شرایط جوی را دو عامل مهم افزایش تعرفه‌ها در این بخش می‌دانند؛ اما برخی از مسافران بر این باور هستند که میزان هزینه اضافه‌شده ناعادلانه بوده و یک رقم نامتعارف برای مسیر مورد نظر به‌حساب می‌آید. نحوه محاسبه هزینه سفرهای انجام‌شده توسط تاکسی‌های اینترنتی موضوعی است که همواره برای کاربران این استارت‌آپ‌ها سوال برانگیز بوده است. درعین حال افزایش هزینه سفر در روزهای بارانی و برفی در یک مسیر مشخص نسبت به روزهای عادی مورد اعتراض برخی مشتریان قرار گرفته و آن‌ها بر این باور هستند که هزینه سفرهای عصرگاهی نسبت به سایر

زمان‌ها بیشتر است. مشکل دیگر فعال نبودن ناوگان این آپ‌ها در روزهای خاص (برخی تعطیلات، مناسبت‌ها و...) است که به‌سردرگمی و معطلی کاربران منجر می‌شود. افزایش ناگهانی نرخ کرایه نیز از جمله موضوعاتی است که نارضایتی‌هایی را در این بخش به‌همراه داشته است. درعین حال از یک سو رانندگان این ناوگان که به‌صورت مستقیم و بدون واسطه با شهروندان در ارتباط هستند، با اشاره به حجم بالای ترافیک در برخی ساعات روز و افزایش



مدت‌زمان سفر، بالا رفتن نرخ کرایه را امری طبیعی می‌دانند. از سوی دیگر تعداد کاربرانی که ترجیح می‌دهند از تاکسی‌های اینترنتی استفاده کنند، پیوسته رو به افزایش است و همین امر نارضایتی‌هایی را بابت بالا رفتن نرخ کرایه به‌وجود آورده است.

امنیت و آرامش روانی

سفر امن و راحت از مسائلی است که برای شهروندان

اهمیت زیادی دارد. امنیت در حمل‌ونقل عمومی تنها یک مساله فردی نیست؛ بلکه به‌طور مستقیم با کیفیت زندگی شهری گره خورده است. بر این اساس برخی گزارش‌های رسمی و غیررسمی از نامناسب بودن رفتار برخی رانندگان پلتفرم‌های اینترنتی با مسافران حکایت دارد که به‌نگرانی‌ها در این بخش دامن می‌زند. در مواردی نیز هویت جعلی، خودروهای ثبت‌نشده یا رفتارهای غیر حرفه‌ای به اعتماد شهروندان در این خصوص ضربه زده و می‌زند.

درعین حال باید به این نکته توجه داشت که پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی با شعار شفافیت و خدمات نوین کار خود را در کشور آغاز کردند و به‌همین دلیل ضعف در فرآیند جذب رانندگان و عدم پاسخگویی شفاف به شکایات، به معضلی اجتماعی بدل شده و اعتبار و اعتماد گذشته به این پلتفرم‌ها را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

از دیگر انتقادهای پرتکرار در این بخش، نحوه جذب و نظارت بر رفتار رانندگان است. بارها رسانه‌ها گزارش داده‌اند که افرادی بدون آن که سوابق شان به‌طور دقیق بررسی شود یا صلاحیت حرفه‌ای آن‌ها تأیید شود، تنها با ارائه چند مدرک اولیه موفق به فعالیت در این سامانه‌ها شده‌اند. همین خلأ، امکان بروز تخلفات را در این بخش افزایش می‌دهد. بنابراین نظارت دقیق بر سوابق و صلاحیت رانندگان مشغول در بستر پلتفرم‌های اینترنتی امری ضروری است و باید بر آن تأکید شود.

بر این اساس با وجود حساسیت رسانه‌ها و شهروندان بابت نگرانی از تبعات احتمالی، انتظار از نهادهای مسئول بالاست. دستگاه‌های ذی‌ربط باید بیشتر بر عملکرد پلتفرم‌ها نظارت داشته باشند و این مسئولیت ایجاب می‌کند که سازوکارهای دقیق نظارتی بر عملکرد تاکسی‌های اینترنتی تدوین و به‌طور جدی اجرا شود. تنها در این صورت است که اعتماد مسافران افزایش خواهد یافت و به‌تبع آن شاهد رشد و پیشرفت روزافزون در این بخش خواهیم بود.

گروه صنعتی «آمیکو» شبکه خدمات خود در غرب کشور را گسترش داد



برنامه‌های توسعه منطقه‌ای ما است و تعهد ما را به ارائه خدمات سریع، مطمئن و استاندارد به تمامی مشتریان در سراسر کشور نشان می‌دهد.» وی افزود: «ماموریت ما، تنها فروش محصول نیست، بلکه ایجاد تجربه‌ای رضایت‌بخش و پایدار از همراهی با برند آمیکو در طول چرخه عمر محصول است.» روشنی، مدیر نمایندگی ۲۱۰۴ همدان نیز با قدردانی از اعتماد گروه صنعتی آمیکو بیان کرد: «ما خود را متعهد می‌دانیم تا با بهره‌گیری از نیروهای متخصص و بومی و با تکیه بر استانداردهای دقیق شرکت، خدماتی شایسته و درخور انتظارات مشتریان وفادار آمیکو در استان همدان ارائه کنیم.» گروه صنعتی آمیکو به‌عنوان پیشرو در تولید خودروهای تجاری و سنگین در کشور، با راه‌اندازی این نمایندگی، برنامه توسعه شبکه خود را در سال جاری با جدیت ادامه می‌دهد. این اقدام در چارچوب برنامه‌های کلان شرکت برای افزایش نفوذ در بازار داخلی، توسعه دسترسی مشتریان به خدمات و تقویت بیشتر رضایت‌مندی آنان صورت پذیرفته است.

■ عرضه و فروش محصولات جدید

■ ارائه خدمات پس از فروش

■ تأمین قطعات یدکی اصلی با ضمانت اصالت کالا

■ ارائه مشاوره‌های تخصصی و راهکارهای سفارشی‌شده خرید را مطابق با

استانداردهای (آمیکو) به مشتریان ارائه خواهد داد.

مدیر روابط عمومی این گروه صنعتی در این مراسم ضمن ابراز خرسندی از افتتاح این نمایندگی در استان همدان به معرفی گروه صنعتی آمیکو و شرکت‌های زیرمجموعه پرداخت و بیان داشت با توجه به اهمیت استراتژیک استان همدان افتتاح نمایندگی فوق‌گامی موثر در ارتقای رضایت مشتریان خواهد بود.

مهندس پاشنه‌طلا در این مراسم با اشاره به راهبرد کلان شرکت در توسعه زیرساخت‌های خدمات‌رسانی، اظهار داشت: «افتتاح این نمایندگی در همدان گامی مهم در مسیر تحقق

روابط عمومی گروه صنعتی آمیکو: در راستای اجرای برنامه‌های توسعه شبکه توزیع و خدمات، نمایندگی این گروه، روشنی کد ۲۱۰۴ روز چهارشنبه ۱۴ آبان‌ماه در شهر همدان به‌طور رسمی آغاز به کار کرد.

آیین افتتاح این نمایندگی با حضور مهندس پیام پاشنه‌طلا مدیرعامل پارت‌ارس تجارت، مهندس عباس حاج‌محمدعلی رئیس امور نمایندگی‌های شرکت پارت‌تکو، مهندس حسین باریکانی مدیر روابط عمومی شرکت ارس خودروپزل، مهندس راحله رجایی میلانی رئیس ارزیابی و بهبود شبکه نمایندگی‌ها و خدمات پس از فروش پارت‌تکو، کارشناسان شرکت تکا و جمعی از مقامات استانی، فعالان برجسته صنعت خودرو و اصحاب رسانه برگزار شد. این نمایندگی که با هدف تحکیم حضور برند و ارتقای کیفیت خدمات در غرب کشور تاسیس شده است، کلیه خدمات تخصصی شامل:



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۹ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۳۵

STATION

ایستگاه

۱۶

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب 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 اهرواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلبورد

آئودی RSQ8؛ سریعترین بلندقامت سال

«آئودی با تولید Q8 قصد دارد وارد رقابت جدی در بازار کراس کوپه‌ها شود. بر این اساس این کمپانی نسخه RSQ8 Performance را امسال راهی بازار کرده است؛ در این نسخه از موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۳۹۹۶ سی سی مزین به تکنولوژی TFSI بهره گرفته شده که می‌تواند ۶۳۰ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور را به ارمغان آورد. بر این اساس تنها ۳٫۴ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن نیز به ۳۰۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.



کسری روغن موتور را جدی بگیرید!

حمد محمدی
روزنامه نگار

ساختار پیشرفته برخی خودروهای تولید داخل به گونه‌ای است که سطح روغن موتور در آن در هر هزار کیلومتر به میزان معینی کاهش می‌یابد. دلیل این موضوع، طراحی خاص سیلندر است. در واقع در این مدل پیشرفته‌ها مقداری روغن برای کاهش میزان اصطکاک بین پیستون و رینگ با سطح جداره سیلندر تماس برقرار می‌کند و در زمان احتراق می‌سوزد. در عین حال مقدار کاهش روغن در هر هزار کیلومتر تقریباً ۲۵۰ سی سی است؛ بر این اساس اگر به این موضوع بی‌توجهی شود و مقدار کسری روغن در طولانی مدت جبران نشود، مشکلاتی در روند کاری موتور ایجاد می‌شود که در این جا به سه مورد اشاره می‌کنیم. نخست آن که مقدار مصرف سوخت و به تبع آن میزان آلایندگی خودرو افزایش می‌یابد. همچنین مقدار ساییدگی قطعات افزایش یافته و در نتیجه راندمان موتور کاهش خواهد یافت. در آخر این که زمینه برای شکل گیری رسوبات در مدار روغن کاری پیشرفته و زنگ زدگی قطعات موتور فراهم خواهد شد. بروز هر یک از موارد فوق، سبب خرابی موتور می‌شود و در این صورت رفع مشکل پیشرفته، هزینه هنگفتی را طلب خواهد کرد. بنابراین توصیه می‌شود همواره سطح روغن موتور خودرو مورد بررسی قرار گیرد و در صورت کسری، برای در امان ماندن از هزینه تعمیرات، هرچه سریع‌تر برای رفع مشکل و جبران کسری اقدام شود. بر این اساس همواره توصیه می‌شود که برای دستیابی به بهترین نتیجه در این باره، از روغن موتور مناسب مورد تایید خودروساز که در کتابچه خودرو به آن اشاره شده است، استفاده شود.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



ریسپکت با ۸ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۸۳۸ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



ام‌وی ام X22 پرو دستی با ۳ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد و ۳۰۸ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



اتلس GL با ۲ میلیون تومان افزایش در بازار ۷۱۷ میلیون تومان ارزش گذاری شد.



سورن پلاس دوگانه‌سوز کپسول بزرگ با ۲ میلیون تومان افزایش در بازار یک میلیارد تومان ارزش گذاری شد.

اتخسرهانی
حس خوب، خرید مطمئنفروش ویژه لاماری هیبرید
با پرداخت دو مرحله‌ای | قیمت قطعی

LAMARI



آرین پارس

021-22814440-1
Autokhosravani.com

ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN PARS



LAMARI

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

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