



به‌روزرسانی بی‌وای دی
«سیل ۰۶ جی تی»



وقتی بلا تکلیفی ارزی، تولید را با چالش همراه می‌کند

صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور این روزها بیش از آن که درگیر چالش‌های فناورانه، کیفی یا حتی مدیریتی باشد، گرفتار گره‌ای ساختاری در حوزه...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

مشکلات نمایندگی‌ها در فروش
مدل‌های ۲۰۲۴ «دوج»:

شاسی‌بلندها نیز خریدار ندارند!

صفحه ۶

چرا برخی خودروهای وارداتی سخت به فروش می‌روند؟

صفحه ۱۰

عرضه سه محصول «بهمن دیزل» در بورس کالا

صفحه ۴

۱۱ میلیون نفر برای خرید خودرو صف کشیدند!
تارا V4 اتومات در بازار آزاد تا
۴۳ میلیون تومان ارزان شد

صفحه ۷

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن خودرو استان سمنان در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ارز چند نرخی، بزرگ‌ترین مانع تولید داخلی

اختلاف میان دلار ۱۳۰ هزار تومانی تولید و دلار ۸۰ هزار تومانی واردات، ادامه کار را برای فعالان صنعت ناممکن کرده است. اگر ارز تک‌نرخی شود دیگر به دنبال واردات نخواهند بود...

صفحه ۱۲

در نامه‌ای رسمی خطاب به معاون اول
رئیس‌جمهور اعلام شد:

درخواست انجمن

واردکنندگان خودرو برای
بازنگری در تعرفه واردات
توسط ایرانیان خارج از کشور

صفحه ۵

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

تصادفات زنجیره‌ای و بیمه
بدنه؛ وقتی هشدارها نادیده
گرفته می‌شوند

صفحه ۲

مدیر عامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

سیاست‌های کوتاه‌مدت،
صنعت خودرو را به بحران
اقتصادی و اجتماعی
کشانده است

صفحه ۳

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

چگونه محصول جدید «آفتاب خودرو» بازار خودروهای هیبریدی را متنوع می‌کند؟ «EZ-60»؛ برق و بنزین به سبک سامورایی

صفحه ۸



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورالتایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

کرمانده‌تهر



KME EAGLE HEV



دانلود کاتالوگ



برای مدل‌های غیر هیبریدی در این کشور عرضه می‌شود. مهم‌ترین تغییر در نمای جلوی خودرو رخ داده است. جلو پنجره مشبک با الگوی لانه زنبوری جایگزین طرح قبلی شده و به جای لوگوی دایهاتسو، نام کامل برند با حروف بزرگ روی آن حک شده است. سپر جلویی با یک قطعه جدید در بخش پایینی، ورودی‌های هوای بازطراحی شده و چراغ‌های روشنایی روز عمودی، ظاهری تهاجمی‌تر پیدا کرده است. در نمای جانبی، تغییرات به برجسته‌های گرافیکی جدید، رینگ‌های ۱۶ اینچی آلایازی و قاب آینه‌های مشکی براق محدود است. در بخش عقب نیز، ورودی‌های هوای تزئینی به سپر اضافه شده و یک نوار جدید لبه درب صندوق را تزئین می‌کند تا حس و حال اسپرت‌تری به خودرو بدهد.

دایهاتسو از نسخه به‌روز شده شاسی‌بلند کوچک راکی رونمایی کرده که با تغییرات ظاهری جذابی، فعلاً فقط برای بازار اندونزی در نظر گرفته شده است. قیمت این خودرو در اندونزی از حدود ۱۲ هزار و ۸۰۰ دلار برای مدل پایه شروع شده و در مجهزترین نسخه به حدود ۱۷ هزار و ۶۰۰ دلار می‌رسد. هنوز مشخص نیست که آیا این تغییرات برای بازار چین و سایر کشورها نیز عرضه خواهد شد یا خیر. دایهاتسو، برند اقتصادی تویوتا، از نسخه جدید شاسی‌بلند کوچک راکی در بازار اندونزی رونمایی کرده است. این به‌روزرسانی که از سال ۲۰۱۹ اولین تغییر عمده در ظاهر این خودرو محسوب می‌شود، چهره‌ای خشن‌تر و جسورانه‌تر به آن بخشیده است اما در حال حاضر تنها به‌عنوان یک پکیج ظاهری و



عرضه «تویوتا» شاسی‌بلند با قیمت ۱۲ هزار دلار

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

تصادفات زنجیره‌ای و بیمه بدنه؛ وقتی هشدارها نادیده گرفته می‌شوند



خودروی خود مالک بدون بیمه بدنه به شدت افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر، بدون بیمه بدنه، حتی راننده با رعایت قوانین ممکن است زیان مالی سنگینی متحمل شود. به گفته وی رسانه‌ها نقش کلیدی در آموزش و تغییر رفتار رانندگان دارند. او تأکید کرد: «ترکیب فناوری، آموزش، نظارت و بیمه بدنه، بهترین راهکار برای کاهش اثرات تصادفات زنجیره‌ای است. رانندگانی که ارزش واقعی بیمه بدنه را درک می‌کنند و هشدارهای ایمنی را جدی می‌گیرند، نه تنها از خسارت مالی محافظت می‌شوند، بلکه احتمال وقوع حادثه نیز کاهش می‌یابد.» وی در پایان گفت: «آینده صنعت بیمه خودرو در گرو ادغام خدمات هوشمند، آموزش گسترده و طراحی بسته‌های حمایتی است. بیمه بدنه دیگر صرفاً یک قرارداد مالی نیست؛ یک ابزار پیشگیرانه و محافظت‌کننده در دنیای واقعی خودروها است.»

اطلاع‌رسانی هشدار داد و گفت: «بسیاری از رانندگان هنوز اهمیت فاصله مطمئن و رعایت سرعت مناسب را جدی نمی‌گیرند. در شرایط فعلی، حتی هوشمندترین خودروها با فناوری پیشرفته تصادفات زنجیره‌ای را به طور کامل پیشگیری نمی‌کنند، مگر راننده آگاه و بیمه بدنه داشته باشد.» وی با نگاهی نوین، بیمه بدنه را بخشی از استراتژی امنیت جاده‌ای می‌داند و اظهار می‌دارد: «پوشش بیمه‌ای باید ترکیبی از خدمات سریع، تعمیر در شبکه‌های استاندارد و مشاوره رانندگی ایمن باشد. فناوری‌های نوین مثل اپلیکیشن‌های هشداردهنده، اتصال خودرو به مراکز امداد و گزارش لحظه‌ای تصادفات، می‌توانند اثر بیمه بدنه را دوچندان کنند.» او افزود: «بیمه شخص ثالث فقط خسارت‌های وارده به دیگران را جبران می‌کند، اما در تصادفات زنجیره‌ای که چند خودرو هم‌زمان آسیب می‌بینند، هزینه تعمیر



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

تصادفات زنجیره‌ای در جاده‌های کشور هر ساله باعث میلیاردها تومان خسارت می‌شوند. بسیاری از رانندگان هنوز از اهمیت بیمه بدنه برای کاهش آسیب مالی و روانی غافل‌اند. کارشناسان می‌گویند نادیده گرفتن هشدارهای ایمنی و عدم پوشش بیمه‌ای، ترکیبی خطرناک برای مالکان خودرو ایجاد می‌کند. علی‌و‌توق، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» وضعیت فعلی تصادفات چندخوردنی و نقش بیمه بدنه را تحلیل کرد و گفت: «امروزه سرعت بالا، بی‌توجهی به فاصله ایمنی و رانندگی در شرایط جوی نامناسب، ترکیبی از عوامل خطر ساز است که خسارت‌ها را تشدید می‌کند.»

او توضیح داد: «بیمه بدنه تنها یک پوشش مالی نیست این بیمه نوعی سپر روانی برای راننده ایجاد می‌کند. وقتی مالک خودرو بداند هزینه تعمیرات تحت پوشش قرار دارد، استرس کمتری تجربه می‌کند و تصمیمات بهتری در لحظات بحرانی می‌گیرد. این امر به کاهش وقوع حوادث بعدی نیز کمک می‌کند.»

این کارشناس بیمه درباره ضعف سیستم‌های آموزشی

وقتی بلا تکلیفی ارزی، تولید را با چالش همراه می‌کند

که بحران ارزی صنعت خودرو، صرفاً یک مساله درون‌بخشی نیست. فشار کمبود قطعه، مستقیماً به بازار اترمارکت منتقل شده و کمبود یا گرانی لوازم‌یدکی را تشدید کرده است. این وضعیت، هم مصرف‌کننده نهایی را متضرر می‌کند و هم زمینه‌ساز رشد فعالیت‌های غیررسمی، قاچاق و کاهش شفافیت در بازار می‌شود. به بیان دیگر، اختلال در سیاست ارزی، زنجیره‌ای از پیامدهای اقتصادی و اجتماعی را فعال می‌کند که کنترل آن بسیار پرهزینه‌تر از پیشگیری اولیه است. از سوی دیگر، قطعه‌سازان در موقعیتی قرار گرفته‌اند که ناچارند میان ایفای تعهدات به خودروسازان، پاسخ‌گویی به شرکت‌های خدمات پس از فروش و تامین نیاز بازار آزاد، نوعی «مدیریت بحران» دائمی اعمال کنند. تولید محدود، منابع ارزی نامشخص و تقاضای فزاینده، معادله‌ای است که هیچ راه‌حل پایداری در کوتاه‌مدت ندارد. این وضعیت، فرسایش سرمایه، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و تضعیف توان رقابتی صنعت را به دنبال خواهد داشت. اگر سیاست‌گذار همچنان تصور کند که می‌توان با تعویق، ابهام یا انتقال‌های صوری میان تالارها، مساله ارزی صنعت خودرو را مدیریت کرد، باید خود را برای تبعات عمیق‌تر آماده کند. صنعت خودرو، به‌ویژه در بخش قطعه‌سازی، به‌شدت زمان‌محور است. هر ماه تأخیر در تخصیص ارز، به‌معنای عقب‌افتادن چند ماهه در تولید و بازار است. آن چه امروز نیاز است، نه تصمیمات مقطعی و نه وعده‌های کلی، بلکه شفافیت، زمان‌بندی مشخص و پایبندی عملی به تعهدات ارزی است. بدون حل این گره، هر بحثی درباره اصلاح قیمت‌گذاری، افزایش تولید یا بهبود کیفیت، عملاً بر زمینی سست بنا خواهد شد. صنعت خودرو، پیش از هر چیز، به قطعیت نیاز دارد؛ قطعیتی که فعلاً در سیاست ارزی غایب است.

صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور این روزها بیش از آن که درگیر چالش‌های فناورانه، کیفی یا حتی مدیریتی باشد، گرفتار گره‌ای ساختاری در حوزه تامین ارز است؛ گره‌ای که به‌تدریج به یک بحران فراگیر تبدیل شده و آثار آن نه تنها در خطوط تولید، بلکه در بازار لوازم‌یدکی، قیمت‌ها و حتی اعتماد فعالان اقتصادی نمایان شده است. واقعیت آن است که مساله امروز صنعت خودرو، «کمبود ارز» به معنای کلاسیک آن نیست، بلکه «بلا تکلیفی در سیاست ارزی» است. انتقال فرآیند تامین ارز قطعه‌سازان از تالار اول به تالار دوم، بدون باز شدن مسیرهای اجرایی مشخص، باعث شده بخش بزرگی از واحدهای تولیدی عملاً در وضعیت تعلیق قرار گیرند. نه تخصیص‌های گذشته تعیین تکلیف شده و نه مسیر جدید به مرحله اجرا رسیده است. نتیجه روشن است: توقف در تصمیم‌گیری، اختلال در برنامه‌ریزی تولید و افزایش ریسک فعالیت صنعتی، وقتی یک واحد تولیدی ناچار است ماه‌ها گاه نزدیک به یک سال در انتظار تخصیص ارز برای ثبت سفارش یا ترخیص مواد اولیه بماند، دیگر نمی‌توان از او انتظار ثبات تولید، تعهد به قرارداد یا حتی حفظ سطح اشتغال داشت. صنعت، با دستور و بخشنامه حرکت نمی‌کند؛ با جریان پایدار نهاده‌ها زنده می‌ماند. قطع یا کند شدن این جریان، حتی اگر موقتی تلقی شود، آثار بلندمدتی بر زنجیره تامین می‌گذارد که جبران آن به‌سادگی ممکن نیست. نکته مهم‌تر آن است



استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

NEW ARRIZOS

MVM
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

آریزو جدید اسپرت

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

جدید و باتری انحصاری زیکر با نام «گلدن بریک» ممکن شده است. این دستاورد با توجه به ظرفیت ۹۵ کیلووات ساعتی باتری که اندازه‌ای قابل توجه محسوب می‌شود، اهمیتی دوچندان پیدا می‌کند. زیکر ادعا می‌کند که مدل ۰۰۱ جدید از سرعت شارژ شگفت‌انگیز ۱۱۴۰ کیلووات پشتیبانی می‌کند. برای مقایسه، سریع‌ترین شارژرهای عمومی در بسیاری از نقاط جهان توانی بین ۲۵۰ تا ۴۰۰ کیلووات دارند. این شرکت هم‌اکنون در حال راه‌اندازی ایستگاه‌های شارژ ۱۳۰۰ کیلوواتی در سراسر چین است تا زیرساخت لازم برای این فناوری پیشرفته را فراهم کند. اما شارژ سریع تنها ویژگی قابل توجه ۰۰۱ نیست.

زیکر ۰۰۱ با فناوری جدید، زمان شارژ را به ۷ دقیقه کاهش داده و یکی از بزرگ‌ترین معایب خودروهای برقی را برای همیشه از بین برده است. یکی از بزرگ‌ترین موانع در پذیرش عمومی خودروهای برقی یعنی زمان طولانی شارژ، در آستانه فروپاشی است. برند زیکر متعلق به جیلی با رونمایی از نسخه به‌روز شده مدل ۰۰۱، تعریف جدیدی از سرعت شارژ ارائه کرده است؛ این خودروی برقی می‌تواند ظرف تنها ۷ دقیقه، شارژ باتری خود را از ۱۰ درصد به ۸۰ درصد برساند یعنی زمانی که تقریباً با مدت زمان سوخت‌گیری یک خودروی بنزینی برابری می‌کند. این جهش خبره‌کننده به لطف معماری الکتریکی ۹۰۰ ولتی



«زیکر» زمان شارژ را به کمتر از بنزین زدن رسانده



مدیر عامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

سیاست‌های کوتاه‌مدت، صنعت خودرو را به بحران اقتصادی و اجتماعی کشانده است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

نوسانات شدید نرخ ارز، افزایش مداوم قیمت خودرو و ثبت‌نام‌های میلیونی در طرح‌های فروش خودروسازان، تنها نشانه‌های آشکار بحرانی هستند که سال‌هاست در صنعت خودرو انباشته شده و امروز خود را در قالب بی‌نظمی بازار، نارضایتی مصرف‌کننده و فرسایش تولید نشان می‌دهد. در حالی که تصمیم‌گیران، افزایش قیمت را راهی اجتناب‌ناپذیر برای تداوم تولید معرفی می‌کنند، تجربه بازار و رفتار متقاضیان نشان می‌دهد شکاف عمیق میان قیمت مصوب و نرخ بازار آزاد، خودرو را از یک کالای مصرفی به ابزاری برای حفظ ارزش پول و نوعی بخت‌آزمایی اقتصادی تبدیل کرده است؛ وضعیتی که نه به تعادل بازار منجر شده و نه به بهبود کیفیت محصولات. سعید مدنی، مدیر عامل اسبق سایپا، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر این که «بحران صنعت خودرو صرفاً معلول نوسانات ارزی نیست»، گفت: «ریشه مشکلات را باید در سیاست‌گذاری‌های کوتاه‌مدت، قیمت‌گذاری دستوری و فقدان یک مدل اقتصادی پایدار جست‌وجو کرد.» وی با اشاره به ثبت‌نام‌های گسترده اخیر تصریح کرد: «این حضور میلیونی بیش از آن که بیانگر تقاضای واقعی باشد، نتیجه وجود رانت قیمت و تبدیل خودرو به کالایی

سرمایه‌ای است و هشدار می‌دهد ادامه این مسیر، اعتماد عمومی را به‌شدت تضعیف خواهد کرد.» مدنی همچنین با انتقاد از سرکوب قیمت‌ها، عنوان کرد: «این سیاست اگر چه در ظاهر با هدف حمایت از مصرف‌کننده دنبال می‌شود، اما در عمل فشار را به زنجیره تأمین و قطعه‌سازان منتقل کرده، کیفیت محصولات را فرسایش داده و هزینه‌های اجتماعی سنگینی به جامعه تحمیل کرده است، افزایش قیمت بدون اصلاح ساختار هزینه و نظام حکمرانی صنعت، صرفاً پدیده‌های گذشته را جبران می‌کند و بحران را به آینده موکول می‌سازد؛ بحرانی که در صورت تداوم، از یک مسأله اقتصادی به چالشی اجتماعی تبدیل خواهد شد.»

چرا با وجود افزایش مستمر قیمت خودرو، بهبود محسوسی در کیفیت محصولات و رضایت مصرف‌کنندگان مشاهده نمی‌شود؟ مسأله کمبود منابع است یا نحوه تخصیص آن؟

افزایش قیمت خودرو، زمانی می‌تواند به بهبود کیفیت منجر شود که در یک چارچوب شفاف و قابل پیش‌بینی اقتصادی اتفاق بیفتد؛ در حالی که در شرایط فعلی، افزایش قیمت بیشتر نقش یک ابزار جبرانی را ایفا می‌کند تا یک اهرم توسعه‌ای. بخش عمده منابع حاصل از افزایش قیمت‌ها صرف پوشش زیان‌های انباشته، تسویه بدهی‌های گذشته و کاهش فشارهای فوری مالی می‌شود و عملاً سهمی برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در ارتقای کیفیت باقی نمی‌گذارد. از سوی دیگر، ساختار تصمیم‌گیری

در صنعت خودرو به گونه‌ای است که کیفیت همواره در انتهای زنجیره اولویت‌ها قرار می‌گیرد. وقتی تولیدکننده با عدم قطعیت در قیمت‌گذاری، سیاست‌های متغیر و فشارهای بیرونی مواجه است، تمرکز اصلی بر حفظ تیراژ و ادامه تولید معطوف می‌شود، نه بهبود محصول. در چنین فضای، افزایش قیمت الزاماً به افزایش کیفیت منجر نمی‌شود، زیرا پیوند منطقی میان قیمت، هزینه و کیفیت از اساس مخدوش است. نبود رقابت موثر نیز این چرخه را تشدید کرده است. در بازاری که مصرف‌کننده حق انتخاب واقعی ندارد و عرضه محدود است، انگیزه‌ای جدی برای پاسخگویی به مطالبات کیفی شکل نمی‌گیرد. بنابراین مسأله، نه صرفاً کمبود منابع، بلکه نحوه تخصیص، ساختار تصمیم‌گیری و فقدان مکانیسم پاسخگویی است که مانع بهبود کیفیت شده است.

ادامه سیاست قیمت‌گذاری دستوری چه تبعاتی برای زنجیره تأمین، به‌ویژه قطعه‌سازان دارد و آیا می‌تواند تولید را در میان‌مدت با اختلال جدی مواجه کند؟

قیمت‌گذاری دستوری، عملاً فشار را از سطح خودروساز به زنجیره تأمین منتقل می‌کند؛ زنجیره‌ای که توان تحمل شوک‌های مداوم را ندارد. قطعه‌سازان در سال‌های اخیر با افزایش شدید هزینه مواد اولیه، انرژی، دستمزد و تأمین مالی مواجه بوده‌اند، اما قیمت فروش آن‌ها متناسب با این افزایش‌ها اصلاح نشده است. نتیجه این عدم توازن، کاهش نقدینگی و انباشت مطالبات معوق است. در چنین شرایطی، قطعه‌ساز ناچار می‌شود میان بقا و کیفیت یکی

را انتخاب کند. این انتخاب، در بسیاری موارد به کاهش سرمایه‌گذاری، افت کیفیت یا حتی خروج تدریجی از چرخه تولید منجر می‌شود. تداوم این روند، نه تنها تیراژ تولید خودرو را تهدید می‌کند، بلکه وابستگی به واردات قطعات را نیز افزایش می‌دهد؛ موضوعی که خود صنعت را در برابر نوسانات ارزی آسیب‌پذیرتر می‌کند. در میان‌مدت، این سیاست می‌تواند به یک بحران ساختاری منجر شود؛ بحرانی که در آن حتی با افزایش قیمت نهایی خودرو نیز امکان احیای زنجیره تأمین به‌سادگی وجود نخواهد داشت، زیرا ظرفیت تولید داخلی تحلیل رفته است.

دولت‌ها معمولاً نگران پیامدهای اجتماعی افزایش قیمت خودرو هستند؛ اما آیا سرکوب قیمت‌ها در نهایت هزینه اجتماعی و اقتصادی سنگین‌تری به جامعه تحمیل نمی‌کند؟

سرکوب قیمت در ظاهر اقدامی حمایتی به نظر می‌رسد، اما در عمل پیامدهای اجتماعی عمیق‌تری به همراه دارد. زمانی که قیمت به‌صورت دستوری پایین نگه داشته می‌شود، فاصله میان قیمت رسمی و بازار آزاد شکل می‌گیرد و این فاصله، به‌سرع‌ت به رانت تبدیل می‌شود. نتیجه آن، شکل‌گیری صف‌های طولانی، ثبت‌نام‌های میلیونی و توزیع غیرعادلانه کالاست. این وضعیت، احساس بی‌عدالتی را در جامعه تقویت می‌کند. مصرف‌کننده‌ای که واقعاً به خودرو نیاز دارد، خود را در رقابت با متقاضیانی می‌بیند که صرفاً به دنبال بهره‌برداری از اختلاف قیمت هستند. به تدریج، اعتماد عمومی به سازوکارهای توزیع و سیاست‌گذاری از بین می‌رود و این بی‌اعتمادی، هزینه‌ای

به‌مراتب سنگین‌تر از تبعات مقطعی افزایش قیمت به جامعه تحمیل می‌کند. در واقع، سرکوب قیمت به‌جای کاهش نارضایتی، آن را به شکل پنهان و مزمن بازتولید می‌کند؛ نارضایتی‌ای که در قالب بی‌اعتمادی، بدبینی و رفتارهای فرصت‌طلبانه در بازار بروز می‌یابد.

در صورت تداوم شرایط فعلی، صنعت خودرو زودتر با بحران تولید مواجه می‌شود یا بحران اعتماد مصرف‌کننده؟ و کدام یک قابلیت بازسازی سریع‌تری دارد؟

نشانه‌ها حاکی از آن است که بحران اعتماد، زودتر و عمیق‌تر از بحران تولید خود را نشان می‌دهد. تولید، حتی در شرایط دشوار، می‌تواند با تصمیمات مقطعی، تزیق منابع با افزایش قیمت به‌طور موقت ادامه یابد، اما اعتماد مصرف‌کننده فرآیندی زمان‌بر و شکننده است. وقتی اعتماد از بین برود، رفتار بازار به‌صورت بنیادی تغییر می‌کند. بی‌اعتمادی باعث می‌شود خودرو از کالای مصرفی به ابزار سرمایه‌ای یا حتی نماد نارضایتی اجتماعی تبدیل شود. در چنین شرایطی، حتی افزایش عرضه یا بهبود نسبی کیفیت نیز نمی‌تواند رابطه میان صنعت خودرو و جامعه را ترمیم کند. بازسازی اعتماد نیازمند شفافیت، ثبات در سیاست‌گذاری، حذف رانت و بازگرداندن منطق اقتصادی به بازار است.

اگر این اصلاحات صورت نگیرد، بحران اعتماد به تدریج به بحران تولید نیز سرایت می‌کند و صنعت خودرو با چالشی عمیق‌تر و پیچیده‌تر مواجه خواهد شد؛ چالشی که حل آن، بسیار پرهزینه‌تر از اصلاحات امروز خواهد بود.





می‌کنند. خطوط بدنه، کاملاً مینیمال و آشنا طراحی شده و همان ترکیبی موردانتظار و محبوب عاشقان موتورسیکلت‌های قدیمی را خلق می‌کند. اما نباید گول ظاهر این موتورسیکلت را بخورید؛ چراکه پشت این ظاهر کلاسیک، پیشرفته‌ترین نسل از CB350 قرار گرفته است. قلب تپنده موتورسیکلت CB350 مدرن، همان موتور تک‌سیلندر ۲۴۸ سی‌سی خنک‌شونده با هوا به شمار می‌رود که توان تولید ۲۰.۸ اسب‌بخار قدرت و ۳۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این پیشران به تکیه بر گیربکس ۵ سرعته و عملکردی نرم و قابل اعتمادش شروع به حرکت می‌کند.

هوندا با معرفی CB350 کلاسیک، روح دهه‌های طلایی موتورسواری را در کالبدی مدرن و مجهز احیا کرده است؛ تلفیقی هوشمندانه از نوستالژی، فناوری و اصالت. هوندا بار دیگر نشان داد که در حفظ اصالت و باز آفرینی روح موتورهای کلاسیک، یک تاکتیک در سست و بی‌رقیب محسوب می‌شود. شرکت یادشده این بار نسخه‌ای تازه از مدل محبوب CB350 را معرفی کرده که با طراحی تماماً کلاسیک و جزئیات مدرن، ادای احترامی به دوران طلایی دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی قلمداد می‌شود. فرم باک کشیده و آینه‌های گرد کروم کاری‌شده در نگاه نخست توجه بیننده را به خود جلب



فناوری محور شدن هوندا «CB350» کلاسیک

هدفی که حمایت از مشتریان را دنبال اما به تضعیف تولیدکنندگان انجامید؛

قیمت‌گذاری دستوری؛ گره کور صنعت خودرو، قطعه‌سازی و بازار

یکی از آشکارترین نتایج قیمت‌گذاری دستوری، شکل‌گیری شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار آزاد است. این شکاف، خودرو را از کالایی مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل کرده و انگیزه سوداگری و دلالتی را افزایش داده است



چرخه، هیچ‌یک از بازیگران اصلی منتفع نمی‌شوند و تنها بی‌ثباتی، محصول نهایی سیاست‌گذاری است

فرمول‌های ناکارآمد در اقتصاد تورمی اتکا به شاخص‌هایی مانند تورم تولیدکننده برای تعیین قیمت خودرو، در اقتصاد بی‌تورم مرمز و نوسانات شدید هزینه‌ها، کارایی محدودی دارد. فاصله زمانی میان افزایش هزینه‌ها و اصلاح قیمت‌ها، زیان تولید را تشدید کرده و بسیاری از هزینه‌های پنهان تولید را نادیده می‌گیرد. همین موضوع باعث شده حتی اصلاحات قیمتی مقطعی نیز نتواند تعادل پایداری در صنعت ایجاد کند.

تجربه جهانی چه می‌گوید؟ نگاهی به تجربه جهانی نشان می‌دهد که صنعت خودرو بیش از هر چیز به ثبات سیاست‌گذاری، شفافیت و رقابت نیاز دارد. در اغلب کشورها، دولت‌ها نقش تنظیم‌گر و ناظر را ایفا می‌کنند و قیمت‌ها در بستر رقابت تعیین می‌شود. مداخله مستقیم در قیمت، معمولاً به کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و افت کیفیت منجر می‌شود؛ مسیری که صنعت خودروی ایران نیز سال‌هاست در آن گرفتار شده است.

راه برون‌رفت؛ عبور از سرکوب قیمتی اگر هدف سیاست‌گذار حمایت پایدار از مصرف‌کننده است، راهکار آن نه در سرکوب قیمت، بلکه در افزایش تولید، ارتقای بهره‌وری، تسهیل واردات هدفمند و ایجاد فضای رقابتی نهفته است. قیمت‌گذاری دستوری شاید در کوتاه‌مدت آرامشی ظاهری به بازار بدهد، اما در بلندمدت هزینه‌های سنگینی به صنعت، بازار و اقتصاد تحمیل می‌کند. عبور از این سیاست، نیازمند تصمیمی شجاعانه و نگاه بلندمدت است؛ نگاهی که منافع پایدار تولید و مصرف را بر راحل‌های مقطعی ترجیح دهد.

آن، پیامدهای اجتماعی گسترده‌ای دارد. کاهش توان مالی قطعه‌سازان به معنای کاهش استخدام، تعویق دستمزدها و حتی بیکاری نیروی کار ماهر است. از این منظر، قیمت‌گذاری دستوری تنها یک سیاست اقتصادی نیست، بلکه تصمیمی با تبعات اجتماعی است که اثرات آن فراتر از ترازنامه شرکت‌ها نمود پیدا می‌کند.

کیفیت؛ قربانی فشار قیمتی فشار ناشی از قیمت‌گذاری دستوری، ناگزیر بر کیفیت محصولات نیز اثر گذاشته است. زمانی که تولیدکننده برای بقا ناچار به کاهش هزینه‌ها می‌شود، امکان سرمایه‌گذاری در بهبود کیفیت، استفاده از فناوری‌های نوین و ارتقای ایمنی محدود می‌شود. این روند، نارضایتی مصرف‌کنندگان را افزایش داده و اعتماد عمومی به محصولات داخلی را تضعیف کرده است؛ در حالی که هدف اولیه سیاست‌گذار، حمایت از همین مصرف‌کننده بوده است.

بازار خودرو؛ از کالای مصرفی تا ابزار سرمایه‌ای یکی از آشکارترین نتایج قیمت‌گذاری دستوری، شکل‌گیری شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار آزاد است. این شکاف، خودرو را از کالایی مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل کرده و انگیزه سوداگری و دلالتی را افزایش داده است. در چنین شرایطی، مصرف‌کننده واقعی ناچار است خودرو را با قیمتی به‌مراتب بالاتر از نرخ کارخانه‌ای تهیه کند و عملاً از مزایای قیمت‌گذاری دستوری بی‌بهره بماند. قیمت‌گذاری دستوری چرخه‌ای معیوب ایجاد کرده است: قیمت‌غیرواقعی، زیان تولیدکننده را به دنبال دارد؛ زیان تولیدکننده، کاهش عرضه و افت سرمایه‌گذاری را رقم می‌زند؛ کاهش عرضه، قیمت بازار آزاد را افزایش می‌دهد و افزایش قیمت بازار، فشار اجتماعی برای تداوم سیاست‌های کنترلی را تشدید می‌کند. در این

قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو سال‌هاست به یکی از چالش‌برانگیزترین سیاست‌های اقتصادی کشور تبدیل شده است. این سیاست که در ابتدا با هدف کنترل قیمت‌ها و حمایت از مصرف‌کننده اجرا شد، به تدریج به ابزاری برای مداخله مستقیم دولت در یکی از پیچیده‌ترین صنایع کشور بدل شد. با گذشت زمان، نه تنها اهداف اولیه محقق نشد، بلکه پیامدهای منفی آن به‌صورت زنجیره‌ای کل صنعت خودرو، قطعه‌سازی و بازار را درگیر کرد. امروز کمتر فعال صنعتی تردید دارد که قیمت‌گذاری دستوری، به جای حل مسأله، خود به بخشی از مسأله تبدیل شده است.

زیان انباشته؛ میراث قیمت‌گذاری غیرواقعی مهم‌ترین اثر قیمت‌گذاری دستوری و تحمیل زیان ساختاری به خودروسازان است. زمانی که قیمت فروش خودرو به‌صورت دستوری و بدون انطباق کامل با هزینه‌های واقعی تولید تعیین می‌شود، فاصله میان قیمت کارخانه و بهای تمام‌شده اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. افزایش نرخ ارز، رشد قیمت مواد اولیه، بالا رفتن دستمزدها و هزینه‌های مالی، همگی بهای تولید را افزایش داده‌اند، اما قیمت‌گذاری دستوری امکان انتقال این هزینه‌ها به قیمت نهایی را سلب کرده است. نتیجه چنین وضعیتی، انباشت زیان در صورت‌های مالی و کاهش توان خودروسازان برای سرمایه‌گذاری و نوسازی خطوط تولید بوده است.

کاهش سرمایه‌گذاری و عقب‌ماندگی فناوری زیان‌دهی مستمر، آثار بلندمدتی نیز بر جای گذاشته است. خودروسازی که منابع مالی کافی در اختیار ندارد، قادر به توسعه پلتفرم‌های جدید، بهبود ایمنی، ارتقای استانداردهای کیفی و کاهش مصرف سوخت نخواهد بود. این عقب‌ماندگی فناوری، فاصله صنعت خودرو کشور با استانداردهای جهانی را افزایش داده و قدرت رقابت‌پذیری محصولات داخلی را به‌شدت کاهش داده است. در چنین شرایطی، قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به بهبود وضعیت مصرف‌کننده کمک نکرده، بلکه او را از دسترسی به محصولات باکیفیت‌تر محروم کرده است.

قطعه‌سازان؛ قربانیان خاموش زنجیره زیان قطعه‌سازی به‌عنوان مستون فقرات صنعت خودرو، بیشترین فشار را از سیاست‌های قیمتی متحمل شده است. خودروسازان زیان‌ده، ناچار به تعویق پرداخت مطالبات قطعه‌سازان یا اعمال فشار برای کاهش قیمت قطعات هستند. این موضوع، جریان نقدینگی واحدهای قطعه‌سازی را مختل کرده و بسیاری از آن‌ها را با بحران سرمایه در گردش مواجه ساخته است. در سال‌های اخیر، بارها فعالان این صنعت نسبت به تحطیلی واحدها، تعدیل نیرو و کاهش ظرفیت تولید هشدار داده‌اند؛ هشدارهایی که ریشه اصلی آن را باید در قیمت‌گذاری دستوری جست‌وجو کرد.

اشتغال در معرض تهدید قطعه‌سازی صنعتی اشتغال‌زا است و هرگونه اختلال در

پیگیری يك موضوع Follow up

جواد میرآفتابی

کارشناس صنعت خودرو

چالش در بازار خودرو و لوازم یدکی

خودرو کشور در ماه‌های اخیر با مجموعه‌ای از فشارهای هم‌زمان مواجه شده است؛ در این میان، خودروهای چینی که سهم بالایی از بازار مونتاژی و وارداتی کشور را در اختیار دارند، بیش از گذشته در معرض ریسک قرار گرفتند؛ ریسکی که می‌تواند به چالش جدی در تامین خودرو، خدمات پس از فروش و بازار قطعات منجر شود. از همین رو جواد میرآفتابی کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود پرداخت.

یکی از چالش‌های جدید صنعت خودرو، کمبود قطعات در بازار لوازم یدکی است؛ موضوع تامین قطعات با چه معضلاتی مواجه است؟ قطعاً اثر مستقیم دارد، وقتی تامین قطعات برای خط تولید با مشکل روبه‌رو می‌شود، بازار افرمارکت و قطعات یدکی هم تحت فشار قرار می‌گیرد. روند کلی بازار قطعات کاهشی است. البته برخی برندها و شرکت‌های کوچک‌تر که در این مدت وارد بازار شدند، توانستند مسیر کشورهای همسایه راحت‌تر قطعه وارد کنند، اما در مجموع بازار با کمبود مواجه است.

کمبود لوازم یدکی خودرو در بازار فقط مربوط به خودروهای وارداتی است یا مونتاژی‌ها را نیز در بر می‌گیرد؟

خیر، این مسأله قدیمی‌تر از این حرف‌هاست و امروز فقط پررنگ‌تر شده است. حتی در نمایندگی‌های خودروسازان داخلی هم کمبود قطعه دیده می‌شود. من شخصاً در شهرهای مختلف مشاهده کردم که مشتریان برای یک تعویض روغن سساده باید از دو هفته قبل نوبت بگیرند. در سرویس‌های اولیه و ثانویه هم بعضاً قطعات به‌سختی تامین می‌شود.

آینده بازار خودرو و لوازم یدکی در ۳ ماهه پایانی سال را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با توجه به روندهای موجود، بازار به سمت افزایش قیمت و آشفتنگی بیشتر حرکت می‌کند. افزایش ناگهانی نرخ ارز، مستقیم روی قیمت قطعات اثر می‌گذارد. از طرف دیگر، افزایش قیمت بنزین باعث رشد هزینه‌های حمل و نقل می‌شود. مجموع این عوامل، هم از نظر قیمتی و هم از نظر تامین، بازار را تحت فشار قرار می‌دهد و به نظر من این آشفتنگی در کوتاه مدت رو به افزایش خواهد بود.

زاپاس Spare Tire

عرضه سه محصول «بهمن دیزل» در بورس کالا



محصول ۱۰ دی تعیین شده و خودروهای خریداری‌شده در ۱۸ بهمن به خریداران تحویل داده می‌شود. بر اساس اعلام بهمن دیزل، متقاضیان می‌توانند پیش از آغاز فرایند پیش‌ثبت‌نام به سامانه فروش آنلاین شرکت به نشانی <https://bahman.iranecar.com> نسبت به ایجاد پروفایل کاربری و تکمیل اطلاعات اولیه خود اقدام کنند تا در زمان اجرای شرایط فروش، مراحل ثبت‌نام با سهولت بیشتری انجام شود.

پیش‌ثبت‌نام آن تا ساعت ۸:۳۰ صبح روز عرضه ادامه دارد. این محصول در تاریخ ۷ دی در بورس کالا عرضه شده و موعد تحویل آن ۳۰ بهمن خواهد بود. در ادامه این طرح فروش، کامیون فورس ۶ تن بدون خواب با قیمت پایه ۲۵ میلیارد و ۶۷۰ میلیون ریال از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۷ دی وارد مرحله پیش‌ثبت‌نام می‌شود که تا ساعت ۸:۳۰ صبح روز عرضه ادامه خواهد داشت. زمان عرضه این

یکشنبه ۳۰ آذر وارد مرحله پیش‌ثبت‌نام می‌شود که این فرایند تا ساعت ۸:۳۰ صبح روز عرضه ادامه خواهد داشت. زمان عرضه این محصول در بورس کالا روز چهارشنبه ۳ دی تعیین شده و موعد تحویل آن ۸ بهمن اعلام شده است. همچنین کشنده تک‌محور امپاور BD560 با قیمت پایه ۷۶ میلیارد و ۱۸۰ میلیون ریال از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه ۳ دی وارد مرحله پیش‌ثبت‌نام می‌شود و



برقی سازی «ای-اسکای» فرصتی برای «سوزوکی»



کیلومتر راطی کند که برای رفت و آمدهای شهری ایده آل خواهد بود. طراحی ظاهری ویژن e-Sky تر کبیی از سادگی و مدرنیته است. بدنه هاجیک با کاپوت کوتاه، سقف شناور و سطوح صاف و یکدست، ظاهری پاک و آینده‌نگرانه به آن بخشیده است. چراغ‌های C شکل LED در جلو با یک جلوپنجره نورانی ترکیب شده‌اند و همین الگو در چراغ‌های عقب نیز تکرار می‌شود. این خودرو که مطابق با قوانین کی کارهای ژاپن طراحی شده، تنها ۲.۲۹ متر طول و ۱.۴۷ متر عرض دارد و به نظر می‌رسد اولین محصولی است که لوگوی جدید و مینیمال سوزوکی را بر پیشانی خود دارد.

سوزوکی با رونمایی از کانسپت ویژن e-Sky، پیش‌نمایش یک هاجیک برقی کوچک شهری با برد ۲۷۰ کیلومتر را ارائه کرده که به‌زودی تولید خواهد شد. در دنیایی که غول‌های آهنی خیابان‌ها را تسخیر کرده‌اند، سوزوکی با یک قهرمان کوچک و پاک به میدان آمده است. این شرکت ژاپنی از کانسپت جدید خود با نام ویژن e-Sky رونمایی کرد؛ پیش‌نمایشی جذاب از یک خودروی برقی در کلاس «کی‌کار» که قرار است به‌زودی روی خط تولید برود. این هاجیک جمع‌وجور که برای اولین بار در نمایشگاه حمل‌ونقل ژاپن ۲۰۲۵ به نمایش در خواهد آمد، با هر بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی بیش از ۲۷۰

ویژه‌ها

قیمت خودرو طبق تورم تولیدکننده بررسی می‌شود



حسین فریدزاده، رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان درباره افزایش قیمت خودرو در بازار آزاد گفت: «قیمت خودرو در بازار آزاد - که تبدیل به کالای سرمایه‌ای شده - متاثر از عواملی همچون نرخ ارز، افزایش می‌یابد، اما راهکار این است که با تولید بیشتر و واردات، می‌توان این افزایش قیمت را جبران کرد. این موضوع یک نقطه بهینه دارد که با تلاش و همکاری امکان‌پذیر است طبق مقررات و دستورالعمل شورای رقابت، محدودیتی برای دفعات در خواست افزایش قیمت وجود ندارد، اما بررسی افزایش قیمت‌ها طبق تورم تولیدکننده انجام می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

تحمیل خسارت ۲۰ میلیارد دلاری تصادفات به اقتصاد ایران



مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی به‌ارژبایی عملکرد دولت در کاهش تصادفات رانندگی؛ موضوع بند «ت» ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم پیشرفت پرداخته است. بر اساس این گزارش، طی سال‌های اخیر روند تعداد تلفات تصادفات رانندگی رو به افزایش بوده و آمارها بیانگر آن است که در سال ۱۴۰۳ تعداد تلفات جانی این حوادث حدود ۱۹ هزار و ۵۰۰ نفر بوده که نسبت به سال ۱۳۹۵ رشد ۲۲ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین مطابق برآوردها، خسارت اقتصادی ناشی از تصادفات جاده‌ای سالیانه حدود ۲۰ میلیارد دلار (یک پنجم بودجه عمومی کشور در سال ۱۴۰۱) بوده است.

تعیین تکلیف حقوق ورودی خودروهای ایرانیان خارج‌نشین تا پایان ۱۴۰۵



بخشنامه سازمان توسعه تجارت ایران در خصوص اصلاحیه آیین‌نامه اجرایی بندر تصره ۱ ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴ کل کشور (حقوق ورودی واردات خودروی شخصی ایرانیان خارج از کشور) توسط مدیر کل دفتر مقررات صادرات و واردات معاون برنامه‌ریزی و مقررات سازمان توسعه تجارت ایران ابلاغ شد. این درحالی است که از ابتدای سال تاکنون واردات خودرو به کندی انجام شده است و کارشناسان و فعالان بازار خودرو نسبت به این رویه انتقاداتی را مطرح کرده‌اند.

در نامه‌ای رسمی خطاب به معاون اول رئیس‌جمهور اعلام شد؛

در خواست انجمن واردکنندگان خودرو برای بازنگری در تعرفه واردات توسط ایرانیان خارج از کشور



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

هادی سلیمانی ملکان رئیس هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودرو ایران در نامه‌ای رسمی خطاب به معاون اول رئیس‌جمهور، نسبت به مصوبه اخیر هیات وزیران درباره تعرفه واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور واکنش نشان داد و خواستار بازنگری در این سیاست شد. در این نامه تأکید شده است که هدف از آزادسازی واردات خودرو، ایجاد رفاه بیشتر برای شهروندان و تنظیم بازار بوده است. با این حال، انجمن واردکنندگان خودرو معتقد است اعمال تعرفه‌های غیرزمان‌بندی شده، غیرهوشمند و غیرمنسجم نه تنها موجب ساماندهی بازار نشده، بلکه اختلال در تجارت حوزه خودرو را به همراه داشته و صنایع و تولید نیز با افت محسوس کیفی و کمی مواجه شده‌اند. در ادامه نامه آمده است که تعرفه واردات باید ماهیتی حمایتی و مبتنی بر قوانین بالادستی داشته باشد، از ثبات رویه بر خوردار بوده و به‌صورت پلکانی و کاهشی تنظیم شود تا ضمن حمایت از تولید، امکان پهرمندی از تعرفه‌های ترجیحی برای خودروهای برقی، هیبریدی و کم‌مصرف فراهم شود. همچنین تأکید شده که این سیاست باید با رویکردهای تشویقی در صادرات و واردات همسو بوده و در نهایت به تحقق اهداف مصوبه منجر شود. انجمن واردکنندگان



خودرو ایران با اشاره به لزوم تدوین یک مدل پیوسته، منسجم و هوشمند برای واردات خودرو، اعلام کرده است که این مدل باید با نگاه به کاهش تدریجی تعرفه‌ها، حمایت از تولید داخلی و مشارکت تمامی ارکان موثر از جمله وزارت صمت و سازمان برنامه، به ایجاد بازاری رقابتی، کاهش هزینه خانوار، کاهش مصرف سوخت و افزایش انگیزه استفاده از خودروهای برقی و هیبریدی متناسب با درآمدهای مردم منجر شود. در بخش دیگری از این نامه، به توقف چندماهه در اعلام نرخ تعرفه واردات خودرو و همچنین تأخیر هفت‌ماهه در ابلاغ مصوبه مربوط به واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور اشاره شده و این روند مورد انتقاد قرار

گرفته است. بر اساس متن نامه، بررسی پیوست‌های قانون ساماندهی صنعت خودرو و دلایل مجاز شدن واردات خودرو برای ایرانیان خارج از کشور نشان می‌دهد که این سیاست علاوه بر نقش آفرینی در تنظیم بازار خودرو کشور از نظر تعداد و قیمت، به‌عنوان انگیزه‌ای برای ایرانیان خارج از کشور تلقی شده تا درآمدهای ارزی حاصل از فعالیت‌های خارجی خود را به کشور منتقل کنند. به باور انجمن، این رویکرد در نهایت می‌تواند به ایجاد بسازاری رقابتی‌تر در صنعت خودرو و تقویت ارتباط ایرانیان خارج از کشور با اقتصاد داخلی منجر شود. انجمن واردکنندگان خودرو همچنین هشدار داده است که مصوبه اخیر، پیام را به بازار داخلی مخابره می‌کند که دولت برای جبران کسری بودجه به مصرف‌کننده نهایی متوسل شده و احتمال افزایش شدید تعرفه واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ وجود دارد. در این نامه آمده است که افزایش احتمالی تعرفه‌ها و ایجاد فاصله قابل توجه میان تعرفه خودروهای با حجم موتور پایین و خودروهای هیبریدی و برقی، عملاً مشوقی برای واردات خودروهای کم‌مصرف و پاک نخواهد بود و مزیت ورود خودرو برای ایرانیان خارج از کشور را از بین می‌برد. در پایان، انجمن واردکنندگان خودرو ایران با طرح این پرسش که این مصوبه چه مزیتی برای ایرانیان خارج از کشور ایجاد خواهد کرد و آیا اجرای آن از سوی این گروه امکان‌پذیر خواهد بود یا خیر، اعلام کرده است که با توجه به وجود تناقض‌ها و پیامدهای منفی احتمالی، درخواست دارد موضوع مجدداً مورد بررسی و اصلاح اساسی قرار گرفته و نتیجه آن به اطلاع عموم برسد.

دنده يك First gear

افزایش فشار بر بیمه خودرو؛ سیاست‌ها نیازمند بازنگری هستند

حاضر جواب: بیمه خودرو در ایران جایی است که آدم هم بیمه می‌شود، هم بیمه‌گر می‌شود، هم کارشناس خسارت و هم روان‌درمانگر خودش! راننده قبل از تصادف نگران قیمت لنت و سپر است و بعد از تصادف تازه می‌فهمد بیمه بیشتر شبیه «دل گرمی کاغذی» است. افزایش فشار بر بیمه خودرو یعنی همان لحظه‌ای که بیمه‌نامه را می‌خری و حس می‌کنی پولت را به امید روز مبدا سپرده‌ای، اما روز مبدا که می‌رسد، اول باید ثابت کنی واقعا «مبدا» اتفاق افتاده! بازنگری سیاست‌ها هم یعنی شاید روزی برسد که بیمه، فقط بیمه باشد؛ نه دفترچه خاطرات تصادفات.

اروپا به حذف ۹۰ درصدی کربن به خودروسازان اجازه داد

حاضر جواب: اروپا بالاخره فهمید کارخانه‌ها با آرزو و نیت خیر نمی‌چرخند. حذف ۹۰ درصدی کربن یعنی «نه آن قدر سخت بگیریم که کارخانه قهر کند، نه آن قدر آزاد که دودش توی چشم خودمان برود». هیبریدی‌ها هم خوشحال‌اند؛ نه کاملاً برقی‌اند که دنبال پریز بگردند، نه کاملاً بنزینی که هر روز سر پمپ بنزین خاظر بسازند. اروپا به واقعیت صنعتی تن داد، ما هم فعلاً به واقعیت قیمت‌ها تن داده‌ایم؛ هر کدام به اندازه توان.

کاهش ۴۰ درصدی سوختگیری با کارت آزاد جایگاه

حاضر جواب: کارت آزاد جایگاه دیگر آن قهرمان همیشه در صحنه نیست، راننده‌ها حالا یا کارت خودشان را مثل طلا تنگ می‌دارند، یا اصلاً آن قدر بنزین گران شده که ترجیح می‌دهند ماشین را بیشتر تماشا کنند تا برانند. کاهش ۴۰ درصدی یعنی مردم فهمیده‌اند کارت آزاد مثل قهوه فوری است؛ وقتی چاره‌ای نیست سراغش می‌روی. البته هنوز هم بعضی‌ها کارت آزاد را می‌زنند، فقط برای این که حس «آزادی» را تجربه کنند؛ حتی اگر آزادی چند لیتر بیشتر دوام نداشته باشد.

رشد استفاده از حمل‌ونقل عمومی با اصلاح قیمت بنزین

حاضر جواب: اصلاح قیمت بنزین کاری کرد که خیلی‌ها دوباره به مترو سلام بدهند و اتوبوس را با اسم کوچک صدا بزنند. ناگهان همه فهمیدند حمل‌ونقل عمومی فقط برای «دانشستن رانندگی» نیست، برای «دوست داشتن پول» هم هست.

رشد استفاده از مترو یعنی مردم فهمیده‌اند چهار ایستگاه ایستادن، بهتر از چهار بار کارت کشیدن در پمپ بنزین است. جابه‌جایی درون شهری حالا بیشتر شبیه یک ورزش فکری شده؛ با کمترین هزینه، بیشترین مسیر.

قیمت‌ها در بازار خودرو به صورت دائم تغییر می‌کند

حاضر جواب: این جمله را باید قاب گرفت. قیمت خودرو در ایران موجود زنده است؛ نفس می‌کشد، رشد می‌کند، گاهی تب می‌کند و هیچ‌وقت هم ثابت نمی‌ماند. امروز قیمت را می‌پرسی، فردا همان فروشنده می‌گوید «دیگه قدیمیه».

بازار خودرو تنها بازاری است که قیمتش از اخبار جلوتر حرکت می‌کند. دائم تغییر می‌کند، حتی وقتی هیچ چیز تغییر نکرده! انکار قیمت‌ها خودشان حوصله‌شان سر می‌رود و می‌خواهند تنوع داشته باشند.

اینفوگرافیک Infophography

رشد در آمد شرکت «فنر سازی زر»

میزان در آمد
آبان ماه

156
میلیارد تومان



میزان رشد در آمد
۸ ماهه

2
%

میزان در آمد
۸ ماهه

1.139
میلیارد تومان

شرکت فنر سازی زر در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱،۱۳۹ میلیارد تومان در آمد شده است.

چپ تلند؟

گره ناترازی بازار خودرو کجاست؟

سید جواد حسینی کیا نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس معتقد است؛ صدور مجوز واردات خودرو برای افرادی که منابع ارزی در اختیار دارند می‌تواند به کاهش ناترازی عرضه و تقاضا در بازار خودرو کمک کند. وی تأکید می‌کند: تصمیمات متناقض، کمبود منابع ارزی و نگاه در آمدمحور دولت در سال‌های اخیر، واردات خودرو را پرهزینه و پربیسک کرده و اعتماد فعالان بازار را کاهش داده است.

چرا؟

واردات پرهزینه، تنظیم‌گری بازار را تضعیف می‌کند

به گفته این نماینده مجلس، «تحقق اهداف تنظیم بازار مستلزم سازوکار دقیق بانک مرکزی و سیاست تعرفه‌ای منطقی است. در غیر این صورت، واردات خودروهای دست‌دوم و کم‌مصرف نیز در کنار واردات توسط خارج‌نشین‌ها محدود و پرهزینه باقی می‌ماند و نقش تنظیم‌گری خود را از دست خواهد داد». حال باید دید که در چنین وضعیتی بازار خودرو چه سمت و سویی پیدا خواهد کرد.

برای چه؟

مسئولان حق انتخاب خودرو را محدود کرده‌اند

علیرضا سلیمی عضو دیگر کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز در واکنش به اظهار نظر سخنگوی وزارت صمت در مورد دلیل افزایش قیمت خودروها مبنی بر این که قیمت‌ها واقعی شده است، گفت: «اگر قیمت‌ها واقعی شده‌اند چرا نسبت به حذف نظام تعرفه اقدام نمی‌شود؟ جای تعجب دارد مسئولان در شرايطی می‌گویند قیمت خودروها واقعی شده است که حق انتخاب مردم را محدود کرده‌اند.»



این محصول جدید اشکودا از نظر قیمتی بین دو رقیب اصلی خود قرار می‌گیرد؛ هرچند که پولو و مینی با ۲۰۰ اسب‌بخار، همچنان از نظر قدرت پیش‌ترانه برتری دارند. مهندسان اشکودا برای آماده کردن این هاچ‌بک جذاب، سراغ پیش‌ترانه ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر گروه فولکس‌واگن رفته و با بازنگری در سیستم ورودی هوا و بازوهای سوپاپ، توانسته‌اند قدرت را از ۱۵۰ به ۱۷۵ اسب‌بخار افزایش دهند. اگرچه گشتاور با همان ۲۵۰ نیوتون‌متر ثابت باقی مانده، اما همین افزایش قدرت کافی بوده تا شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت فایبا ۱۳۰ ۰.۶ ثانیه بهبود، به ۷.۴ ثانیه برسد. حداکثر سرعت این خودرو نیز ۲۲۸ کیلومتر بر ساعت اعلام شده که آن را به سریع‌ترین فایبای تولیدی تاریخ تبدیل می‌کند.

اشکودا به‌مناسبت ۱۳۰ سالگی خود از فایبا ۱۳۰ رونمایی کرد؛ یک هاچ‌بک جذاب با ۱۷۵ اسب‌بخار قدرت که جای خالی نسخه VRS را برمی‌کند. اشکودا به‌مناسبت ۱۳۰ سالگی تأسیس خود، از یک هاچ‌بک داغ جدید با نام فایبا ۱۳۰ رونمایی کرد. این خودرو که در واقع هدیه تولد این شرکت چکی به طرفدارانش است، با قدرتی معادل ۱۷۵ اسب‌بخار و مجموعه‌ای از اتفاقات فنی، جای خالی نسخه اسپرت VRS را در نسل فعلی فایبا برمی‌کند. ثبت سفارش برای این مدل ویژه ماه آینده با قیمت به ۲۹ هزار و ۹۹۵ پوند آغاز می‌شود. فایبا ۱۳۰ بر اساس مدل مونتاژ کارلو توسعه یافته؛ اما با هدف رقابت مستقیم با خودروهای مانند مینی کوپر S و فولکس‌واگن پولو GTI، دستخوش تغییرات گسترده‌ای شده است.



نسخه ۱۳۰ سالگی «اشکودا فایبا» با توان ۱۷۵ اسب‌بخار

حضور «لینک اند کو» در مسابقات ۲۴ ساعته نوربرگ‌رینگ



لینک اند کو به‌عنوان یکی از اعضای گروه جیلی، از تکمیل ظرفیت نخستین محصول مسابقه‌ای خود یعنی TCR+۰۳ خبر داده است. بنابر اعلام سازنده، قیمت پایه این خودرو پس از کسر تخفیف ۲۸۰ هزار یوان (۳۸ هزار و ۴۰۰ دلار) به ۱.۴ میلیون یوان (۱۹۲ هزار دلار) می‌رسد. نکته جالب این که قیمت مدل‌های مختلف لینک اند کو ۰.۳ در چین، بین ۱۶ هزار و ۷۰۰ تا ۵۷ هزار و ۵۰۰ دلار تعیین شده است. لینک اند کو ۰.۳ TCR در جریان رویداد CO Customer به فروش رسید. یک پکیج دوره رانندگی حرفه‌ای به ارزش ۴۰ هزار یوان (۵ هزار و ۵۰۰ دلار) نیز به خریداران این اسپرت چینی اختصاص یافته است.

که دوره دو ساعته رانندگی در پیست تحت هدایت رانندگان حرفه‌ای و دریافت خدمات فنی پیست به مدت یک سال پس از تحویل خودرو را شامل می‌شود. علاوه بر این باید به پکیج Race Support اشاره کرد. در این مجموعه، یک راننده و یک تکنسین فنی برای ۶ ریس آخر هفته در سال در اختیار مالک خودرو قرار می‌گیرد. لینک اند کو ۰.۳ TCR براساس نسل سوم لینک اند کو ۰.۲ شکل گرفته است؛ اما مجاز به حرکت در خیابان‌ها نیست.

به روزرسانی بی‌وای دی «سیل ۰.۶ جی تی»



بنابر اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، شرکت بی‌وای دی با افزایش قدرت و همچنین تجهیزات رفاهی سیل ۰.۶ جی تی، این هاچ‌بک برقی را به‌روزرسانی کرده است. ابتدا باید به طراحی متفاوت آینه‌های جانبی و چراغ ترمز عقب، امکان سفارش شیشه‌دودی عقب و رنگ‌های جدید برای کالیپرهای ترمز اشاره کنیم. سقف پانوراما حالا به‌صورت استاندارد در این خودرو نصب می‌شود؛ در حالی که طبق اسناد MIIT، لیدار روی سقف دیگر به‌صورت استاندارد در بی‌وای دی سیل ۰.۶ عرضه نمی‌شود. بی‌وای دی سیل ۰.۶ جی تی که ابتدا در قالب کانسپت Ocean-M معرفی شده بود، با پیروی از زبان

طراحی سری Ocean بی‌وای دی شکل گرفته است. طراحی بدنه این خودرو با چراغ‌های کمائی -شکل جلو، خمیدگی سقف در بخش انتهایی، تزئین ستون‌های C، B و D با رنگ مشکی و فرم یکپارچه چراغ‌های عقب، چندان خلاقانه نیست و حتی به‌ام‌جی ۴ شباهت دارد؛ اما تاحدی جذاب و جوان‌پسند به‌نظر می‌رسد. ابعاد بدنه مدل جدید بی‌وای دی سیل ۰.۶ جی تی در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۶۰۱، ۱،۸۰۱ و ۲،۸ متر اعلام شده است که نسبت به قبل، تفاوتی نشان نمی‌دهد.

مشکلات نمایندگی‌ها در فروش مدل‌های ۲۰۲۴ «دوج»؛

شاسی‌بلندها نیز خریدار ندارند!

RAV4 را در سه فصل نخست سال تشکیل داده است که نشان می‌دهد این بخش از بازار هنوز با چالش جدی تقاضا مواجه است.

تصمیمی برای تغییر

بازار جهانی خودروهای برقی و هیبریدی در سال‌های اخیر با فراز و نشیب‌های فراوانی روبه‌رو بوده است. نمونه بارز این وضعیت، عملکرد ضعیف دوج هورنت PHEV مدل ۲۰۲۴ در ایالات متحده و اروپاست؛ مدلی که با امید به رقابت در بخش کراس‌اوورهای کامپکت عرضه شد؛ اما اکنون با حجم بالایی موجودی فروش‌نرفته، آینده‌ای مبهم پیش رو دارد. مطالعات بازار نشان می‌دهد که بیش از ۸۲ درصد از موجودی این خودرو تا پایان سال ۲۰۲۵ همچنان در نمایندگی‌ها باقی مانده است.

این آمار نشان‌دهنده شکاف جدی میان عرضه و تقاضا در بخش خودروهای هیبریدی آمریکایی است. دلایل این شکست را می‌توان در چند محور اصلی بررسی کرد: نخست، قیمت‌گذاری بالا که هورنت را در محدوده قیمتی مشابه برندهای لوکس اروپایی قرار داده است؛ دوم، تأثیر تعرفه‌ها و هزینه‌های واردات که قیمت نهایی را برای مصرف‌کننده افزایش داده و سوم، رقابت شدید با برندهای تثبیت‌شده مانند بامو X1، مرسدس GLA و حتی تویوتا RAV4 PHEV است که با سابقه و اعتماد بیشتری در بازار حضور دارند.

شکست هورنت نشان‌دهنده چالش‌های جدی خودروسازان آمریکایی در ورود به بازار خودروهای برقی و هیبریدی است.

در حالی که بسیاری از شرکت‌های آسیایی و اروپایی توانسته‌اند با ترکیب فناوری پیشرفته و قیمت رقابتی سهم قابل توجهی از بازار را به‌دست آورند، برندهای آمریکایی هنوز در حال آزمون و خطا هستند.

ایس‌و وضعیت می‌تواند پیامدهای مهمی برای آینده صنعت خودرو ایالات متحده داشته باشد؛ به‌ویژه در رقابت جهانی با چین که با سرعتی بالا به‌دنبال افزایش هرچه بیشتر سهم خود در بازارهای بین‌المللی است. در نهایت در صورت ناتوانی خودروسازان آمریکایی در هماهنگی با تغییرات بین‌المللی، سهم بیشتری از بازار جهانی به رقبای آسیایی و اروپایی واگذار خواهد شد.



۴۸۶ دستگاه رسیده است. علاوه بر این، وب‌سایت رسمی دوج هنوز مدل ۲۰۲۶ هورنت را معرفی نکرده؛ در حالی که بیشتر خودروسازان دیگر محصولات خود را به‌مدل سال جدید تغییر داده‌اند.

این موضوع شایعاتی را درباره احتمال توقف تولید هورنت در سال آینده تقویت کرده است. این گزارش همچنین به‌موجودی بالایی سایر محصولات استلانتیس اشاره دارد؛ به‌طور مثال جیپ گرند چروکی با ۷۰۸ درصد و الفارمو توناله هیبریدی با ۴۶.۸ درصد موجودی فروش‌نرفته، شرایط مشابهی را تجربه می‌کنند. این ارقام نشان می‌دهد که مشکل تنها محدود به هورنت نیست؛ بلکه بخشی از چالش گسترده‌تر در سبد محصولات هیبریدی استلانتیس است.

کارشناسان معتقدند اگر دوج نتواند قیمت هورنت PHEV را به‌طور قابل توجهی کاهش دهد، ادامه حیات این مدل بسیار دشوار خواهد بود. در بازار کراس‌اوورهای کوچک، پیچیدگی قوای محرکه هیبریدی و فاصله قیمتی زیاد با مدل‌های بنزینی، ارزش خرید را برای مشتریان زیر سوال می‌برد. حتی تویوتا RAV4 PHEV نیز تنها ۴.۷ درصد از کل فروش

به‌طور کامل از تقاضا پیشی گرفته و تا دسامبر ۲۰۲۵ حدود ۸۲.۱ درصد از موجودی آن هنوز فروش‌نرفته است. این رقم در مقایسه با میانگین صنعت که تنها ۰.۴ درصد موجودی مدل‌های ۲۰۲۴ باقی مانده، بسیار چشمگیر است.

مشکل اصلی از همان ابتدا قیمت‌گذاری بالا و تأثیر تعرفه‌ها بود. مدل پایه هورنت GT با موتور توربوشارژ «هاریکین» و قدرت ۲۶۸ اسب‌بخار، با قیمت ۲۹ هزار و ۹۹۵ دلار عرضه شد و بسته‌ای اسپرت و جذاب به‌نظر می‌رسید، اما نسخه R/T PHEV که ترکیبی از موتور ۱.۳ لیتری توربو و یک موتور برقی است، با قدرت ۲۸۸ اسب‌بخار و گشتاور ۳۸۳ نیوتون‌متر، قیمت پایه‌ای معادل ۴۱ هزار و ۶۴۵ دلار دارد. این مدل توانایی شتاب صفر تا صد ۵.۶ ثانیه و پیمایش ۳۲ مایل تنها با نیروی برقی را ارائه می‌دهد؛ اما قیمت آن در محدوده رقبای لوکس اروپایی مانند بامو X1 و مرسدس GLA-Class قرار گرفته است. آمار فروش نیز وضعیت بحرانی را تأیید می‌کند.

بر اساس داده‌های استلانتیس، فروش کل هورنت در سال ۲۰۲۵ (شامل نسخه‌های هیبریدی و غیرهیبریدی) با کاهش ۴۵ درصدی نسبت به سال قبل، تنها به ۸ هزار و



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

بازار جهانی خودرو در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری تحت تأثیر سیاست‌های قیمت‌گذاری، تغییر سلیقه مصرف‌کنندگان و رقابت شدید میان برندهای بزرگ قرار گرفته است. هر تصمیم تولیدی یا تجاری می‌تواند پیامدهایی فراتر از مرزهای یک کشور داشته باشد و مسیر آینده صنعت را تغییر دهد. در این میان، بخش خودروهای هیبریدی و برقی به‌عنوان شاخصی از نوآوری و گذار به حمل‌ونقل پاک، بیش از سایر بخش‌ها در معرض توجه و نقد قرار دارد. شرکت‌های خودروساز در آمریکا، اروپا و آسیا میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری کرده‌اند تا محصولات تازه‌ای را به بازار عرضه کنند؛ محصولاتی که قرار بود هم‌زمان پاسخگوی دغدغه‌های زیست‌محیطی و نیازهای اقتصادی مشتریان باشند. اما واقعیت بازار نشان می‌دهد که موفقیت در این عرصه تنها به فناوری وابسته نیست، بلکه ترکیب پیچیده‌ای از قیمت‌گذاری، اعتماد برند و شرایط رقابتی را طلب می‌کند. در چنین فضایی، هر شکست یا موفقیت یک مدل تازه می‌تواند به‌عنوان نشانه‌ای از وضعیت کلی بازار تلقی شود. آن‌چه در ادامه می‌آید، بررسی یکی از نمونه‌های اخیر در صنعت خودرو است؛ نمونه‌ای که نشان می‌دهد چگونه فاصله میان برنامه‌های بلندپروازانه و واقعیت بازار می‌تواند آینده یک محصول و حتی راهبرد یک شرکت بزرگ را تحت تأثیر قرار دهد.

باقی‌مانده‌های دو سال پیش

تنها چند هفته مانده به آغاز سال ۲۰۲۶، بخش عمده‌ای از موجودی دوج هورنت PHEV مدل ۲۰۲۴ همچنان در نمایندگی‌ها باقی مانده است. بر اساس مطالعه‌ای که روی ۲.۶ میلیون آگهی فروش خودرو انجام شده، عرضه این کراس‌اوور برقی-هیبریدی



لوتوس «اسپرت» با روحی مدرن و جذاب برمی‌گردد

بازطراحی شده‌اند. در فضای کابین انکور سری یک با متریال باکیفیت و لوکس شامل چرم، آلکانترا و آلومینیوم مواجه هستیم. این خودرو همچنین فناوری‌های جدید شامل دوربین ۳۶۰، تپه‌ی دیدیچیتال و ارتباط اپل کار پلی را نیز به‌همراه دارد. ساختار الکترونیکی انکور سری یک از رابط کاربری مشابه محصولات پگانی بهره‌مند شده است. در زیر بدنه زیبایی این خودرو، سیستم تعلیق Sport 350 با کمک‌فنرهای ساخت بیل‌اشتاين، سیستم فرمان هیدرولیک و البته نسخه بازسازی‌شده از پیش‌ترانه ۳.۵ لیتری V8 لوتوس قرار دارد. این پیش‌ترانه با همکاری پیستون‌های فورج‌کاری شده، انژکتورهای بزرگ‌تر، توربوشارژرهای نیرومند و آگزوز از جنس فولاد ضدزنگ ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۷۵ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار دارد.

بعید است که تاکنون اسم شرکت انکور (Encor) را شنیده باشید؛ یک برند خودروسازی جدید از بریتانیا که گروهی از متخصصان صنعت خودروسازی با بیش از ۳۰ سال سابقه را گرد هم آورده است. در این شرکت افرادی حضور دارند که قبلاً با پگانی، کونیگزگ، آستون‌میرن، پورشه و لوتوس همکاری داشته‌اند. انکور که با‌در اختیار داشتن این تیم حرفه‌ای، برنامه‌های بزرگی در سر دارد، در نخستین پروژه خود به نام انکور سری یک، لوتوس اسپرت S1 دهه ۷۰ میلادی را به‌زندگی بازگردانده است. انکور سری یک براساس نمونه‌ای از لوتوس اسپرت V8 شکل گرفته و کاملاً به طراحی اولیه خود وفادار است؛ هرچند که اجزای بدنه شامل سپرها، رنگ‌های ۱۷ و ۱۸ اینچی جلو و عقب و اجزای روشنایی LED از جمله چراغ‌های پاپ-آپ

خبر

News

سنگ تمام برابوس برای بنتلی «کانتیننتال جی تی»

شرکت برابوس به تیونینگ محصولات مرسدس‌بنز شهرت دارد. البته زیرمجموعه این شرکت به‌نام استودیو استار تک (Startech) هم از مدتی پیش به‌تیونینگ محصولات آستون‌مارتین، بنتلی، جگوار، لندرو، مازراتی و تسلا مشغول شده است. برابوس در سال ۲۰۲۲ تصمیم گرفت به‌سراغ محصولات پورشه، رنچروور، رولزرویس، اسمارتر و حتی KTM هم برود. حالا با جدیدترین محصول برابوس مواجه هستیم که براساس نسل جدید بنتلی کانتیننتال GT/GTC شکل گرفته است. این خودروها که با اسامی برابوس ۹۰۰ سوپر بلک (کوپه) و برابوس ۹۰۰ (رولز) شناخته می‌شوند، مجموعه قطعات فیبر کربنی را به‌همراه دارند که نه



تنها به تناسب اولیه بدنه خدشه‌ای وارد نمی‌کند، بلکه این خودروها را زیباتر از قبل کرده است. چراکه نیروی رو به‌پایین وارد بر بدنه را افزایش می‌دهد؛ ضمن این که طراحی جدید هواکش‌های سپر جلو، انتقال جریان هوا به ترمزها و پیش‌ترانه را بهبود خواهد داد. کاهش ۲۰ میلی‌متری ارتفاع بدنه، رنگ‌های ۲۲ اینچ یکپارچه ZM Platinum ساخت برابوس با طراحی انحصاری برای این خودروها، تاپیرهای 315/30ZR22 و 275/35ZR22 پی‌زیرو ساخت پیرلی و نشان‌های برابوس در نقاط مختلف بدنه، از دیگر تغییرات ظاهری و فنی برابوس ۹۰۰ سوپر بلک و برابوس ۹۰۰ به‌شمار می‌رود. در فضای کابین این خودروهای لوکس با روکش چرم با کیفیت به‌رنگ مشکی در اکثر بخش‌ها و همچنین ترمیم فیبر کربن در نقاط مختلف همچون کنسول میانی و بخش بالایی پوشش داخلی درها مواجه هستیم. این دو خودرو براساس نیرومندترین تیپ بنتلی کانتیننتال GT/GTC یعنی اسپید شکل گرفته‌اند. سامانه هیبرید با پیش‌ترانه ۴ لیتری V8 تونین توربوشارژر تیپ اسپید در حالت استاندارد، ۷۸۲ اسب‌بخار قدرت و یک‌هزار نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور از پیش‌ترانه درون‌سوز ناشی می‌شود.

تولید ۲۹۰اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. به گفته کوپرا، این موتور برای ارائه تجربه‌ای احساسی‌تر دوباره کالیبره شده است. نیروی موتور از طریق یک گیربکس هفت سرعته دوکلاچه و سیستم چهار چرخ محرک مجهز به فناوری تقسیم گشتاور به چرخ‌ها منتقل می‌شود. این ترکیب، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۴.۲ ثانیه‌ای را ممکن می‌سازد که ۰.۳ ثانیه سریع‌تر از نسل قبلی آئودی RS Q3 است. حداکثر سرعت این خودرو نیز به صورت الکترونیکی روی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. فورمنتور VZ5 در ظاهر نیز خود را از نسخه‌های استاندارد متمایز می‌کند.

کوپرا کراس‌اوور آتش‌بین فورمنتور VZ5 را با قلب تپنده ۵ سیلندر آئودی بازگردانده است. این مدل قدرتمند تنها در ۴ هزار دستگاه تولید خواهد شد. برند اسپانیایی کوپرا خبری هیجان‌انگیز برای علاقه‌مندان به سرعت دارد. کوپرا فورمنتور VZ5، قدرتمندترین نسخه از این کراس‌اوور جذاب دوباره به خط تولید باز می‌گردد. این مدل که به تعداد بسیار محدود و تنها در ۴ هزار دستگاه برای بازارهای جهانی (شامل نسخه‌های فرمان‌چپ و راست) ساخته خواهد شد، از همان پیش‌رانه افسانه‌ای ۲.۵ لیتری ۵ سیلندر آئودی اسپرت بهره می‌برد که پیش از این نیروبخش خودروهایی چون آئودی RS3 و RSQ3 بوده است. این پیش‌رانه توانایی



پیش‌رانه ۵ سیلندر «آئودی» به اسپانیایی‌ها رسید



۱۱ میلیون نفر برای خرید خودرو صف کشیدند!

تارا ۷4 اتومات در بازار آزاد تا ۴۳ میلیون تومان ارزان شد

بحرانی که سود صنعت خودرو را به جیب دلال‌های می‌ریزد و صنعتگر خودرو که باید بخشی از این سود را صرف توسعه محصول و حتی رشد ایمنی محصولات خود کند، از این سود محروم می‌شود. از طرف دیگر نیز دست مصرف‌کننده به قیمت کارخانه‌ای خودرو نمی‌رسد و مجبور است خودرو مورد نیاز خود را با قیمت‌های کلان از بازار خریداری کند.

رکورددار تعداد متقاضیان خرید خودرو مربوط به سال ۱۴۰۱ بود. در دی‌ماه این سال نزدیک به ۱۱ میلیون نفر تنها در یک مرحله از فروش ایران خودرو ثبت‌نام کردند. بعد از آن اما این تعداد رو به کاهش رفت و بیشتر به عنوان یک نمونه از سیاست‌گذاری نادرست و نتایج آن از این اتفاق یاد می‌شد؛ اما حالا انگار بار دیگر این اتفاق تکرار شده است.

بعد از این رکورد شکنی، در اسفندماه همان سال ۹ میلیون نفر برای طرح فروش ایران خودرو ثبت‌نام کردند. در همین بازه زمانی بود که شرط بلوکه کردن پول در حساب‌های و کالته برای خرید در طرح‌های فروش خودروسازان کلید خورد.

در سال ۱۴۰۲ تقریباً طرح فروشی در میان نبود و تعداد تعهدات معوق خودروسازان به حدی بالا رفته بود که هرچه تولید کردند، صرف کاهش این تعهدات شد. بنابراین طرح بعدی ایران خودرو در مردادماه سال ۱۴۰۳ شروع شد.

در این طرح حدود ۳ میلیون نفر ثبت‌نام کردند که نسبت به تعداد متقاضیان در سال ۱۴۰۱ کاهش قابل توجهی محسوب می‌شد؛ اما این تنها شروع این روند کاهش در تعداد متقاضیان بود و بعد از آن در طرح بعدی ایران خودرو که دی‌ماه ۱۴۰۳ برگزار شد، یک میلیون و ۲۰ هزار نفر ثبت‌نام کردند. در بهمن ۱۴۰۳ ثبت‌نام‌ها به زیر مرز یک میلیون نفر رسید و رقم ۹۱۱ هزار و ۲۴۶ نفر را ثبت کرد.

قیمت مونتازی‌ها و وارداتی‌ها همچنان رو به افزایش است

روز گذشته خودروهای داخلی افت بهای ۳ تا ۴۳ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که تارا ۷4 اتومات (۱۴۰۴) با ۴۳ میلیون تومان کاهش قیمت یک میلیارد و ۶۱۷ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان، تارا ۷1 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۳ میلیون تومان و اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی خودروهای مونتازی رشد بهای ۴۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، هایما 7X (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان و هایما 7 پرو (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش فولکس ID.4 Crozz PURE پلاس (۲۰۲۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان آلتیما (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و سوزوکی گراند وینتار اهیبیریدو دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد تومان رسید.



حدود ۹۶ میلیون تومان معادل ۱۱ درصد بود. عامل دوم نیز حذف شرط بلوکه کردن پول برای خرید خودرو از کارخانه است. اواخر سال ۱۴۰۱ بود که دولت مقرر کرد برای ثبت‌نام در طرح‌های فروش باید مبلغ مشخصی در حساب‌های و کالته بلوکه شود. این رقم در اواخر اجرای این طرح حتی به ۳۳۰ میلیون تومان رسید؛ اما حالا این شرط از شروط ثبت‌نام برای خرید خودرو حذف شده است.

حال باید دید که آیا سیاست‌گذاران به سمت بازگرداندن محدودیت برای متقاضیان از جمله حساب و کالته حرکت خواهند کرد یا خیر. البته حساب‌های و کالته تنها شرط متقاضیان خرید خودرو نبود که حذف شده است. پیش‌نیازهای دیگری نیز از فهرست شروط سال‌های گذشته حذف شده‌اند. برای مثال می‌توان به ممنوعیت خرید خودرو توسط اشخاص حقوقی اشاره کرد که همین موضوع نیز می‌تواند از عوامل رشد متقاضیان خرید خودرو باشد.

اما حتی اگر سیاست‌گذاران به سمت بازگرداندن این شروط حرکت کنند، باز هم نمی‌توان با قوت گفت تقاضای کاذب حذف شده و دلالتان بار دیگر بازار را ترک می‌کنند. تنها باید دید که آیا اختلاف قیمت کارخانه و بازار در حدی است که برای افراد بلوکه کردن پول و دیگر شروط را توجیه کند یا خیر.

با توجه به این که این اختلاف قیمت حالا برای خودروهای عرضه شده به ۳۱.۳ درصد تا حتی ۵۸ درصد رسیده است، به نظر می‌رسد حالا دیگر این شروط نمی‌توانند یک مانع قوی محسوب شوند. به هر صورت به نظر می‌رسد بازار و صنعت خودرو بار دیگر به روزهای بحرانی خود نزدیک شده‌اند.

بازار خودرو بار

دیگر با بازگشت تقاضای میلیونی، وارد فاز پرسیکی شده است. لشکرکشی بیش از

۱۰ میلیون نفر برای ثبت‌نام در جدیدترین طرح فروش ایران خودرو نشان می‌دهد. لاتاری خودرویی دوباره به کانون جذب تقاضای سرمایه‌ای و البته مصرفی تبدیل شده است. شکاف دوباره قیمت کارخانه و بازار به رغم دو بار افزایش قیمت کارخانه، حذف شرط حساب و کالته و عقب‌نشینی از محدودیت‌های گذشته، باعث هجوم متقاضیان شده است.

آمار تعداد متقاضیان خرید خودرو در طرح جدید ایران خودرو بار دیگر رکورد شکنی کرد. تا ظهر روز شنبه، ۱۰ میلیون و ۵۵ هزار نفر در این طرح ثبت‌نام کرده‌اند و پیش‌بینی می‌شد تا آخرین دقیق روز شنبه تعداد متقاضیان به ۱۱ میلیون نفر برسد. این بدان معناست که تعداد متقاضیان حالا به قله آماری خود بازگشته است. این رشد متقاضیان خرید خودرو در حالی رقم خورده که از نقطه پیک قبلی در تعداد ثبت‌نام‌کنندگان قرعه‌کشی ایران خودرو (دی‌ماه ۱۴۰۱) شاهد افت متقاضیان تا تابستان امسال بودیم؛ اما این بار به رغم دو بار رشد قیمت از ابتدای سال، باز هم این آمار رکورد دیگری زده است. برای مثال در اولین طرح فروش ایران خودرو در سال جاری که اردیبهشت‌ماه اجرایی شد، ۹۸۶ هزار و ۲۴۶ نفر ثبت‌نام کرده بودند؛ بنابراین تعداد متقاضیان خرید خودرو از کارخانه از ابتدای سال تاکنون ۱۰.۲ برابر شده است.

طبق اعلام پلیس راهور تا سال ۱۴۰۱ حدود ۵۱ میلیون نفر در کشور گواهینامه داشتند. اگر در این مدت این رقم به ۵۵ میلیون نفر رسیده باشد، به این معناست که در مرحله جدید فروش ایران خودرو ۱۸.۳ درصد از کل دارندگان گواهینامه در کشور (از هر ۵.۵ نفر یک نفر) اقدام به ثبت‌نام کرده‌اند. حال پرسش اساسی این است که چرا دوباره این حجم عظیم متقاضیان به سمت لاتاری‌های خودرویی رو آورده‌اند؟

دو دلیل عمده را می‌توان در بازگشت موج‌های استقبال از طرح‌های فروش خودروسازان موثر دانست. عامل اول رشد دوباره اختلاف قیمت کارخانه و بازار خودرو است. طی یک سال اخیر اختلاف قیمت تا حد زیادی کاهش یافته بود، اما حالا تحت تاثیر رشد نرخ دلار، تورم عمومی و انتظارات تورمی، این اختلاف قیمت دوباره افزایش یافته است. بررسی‌ها نشان از اختلاف قیمت کارخانه و بازار ۱۲ مدل خودرویی دارد که در فهرست عرضه جدید ایران خودرو قرار گرفته‌اند و به ۵۵۳۶ میلیون تومان، معادل ۴۲.۳ درصد می‌رسد. این در شرایطی است که در تیرماه امسال اختلاف قیمت مذکور برای خودروهای داخلی به‌طور میانگین



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

مشکل کاهش برد پیمایش خودروهای برقی در فصل زمستان



را از مجموعه موتور الکتریکی، چرخ‌ها و محیط بیرون می‌گیرد و به داخل کابین منتقل می‌کند و در نتیجه فشار مصرف برق از روی باتری خودرو برداشته شده و مانع از کاهش محسوس انرژی و برد پیمایش خودرو می‌شود. بنابراین اگر علاقه‌مند به خرید خودرو برقی هستید و می‌خواهید در زمستان غافلگیر نشوید، هنگام خرید این مدل خودروها به برخورداری خودرو از آشن پمپ حرارتی توجه داشته باشید.

مهندسی ارائه شده است. این راهکار که در نسخه‌های جدید خودروهای برقی مسدردن نظیر کیا مدل EV6 به عنوان آپشن ارائه شده است، پمپ حرارتی (Heat pump) نامیده می‌شود. برخلاف خودروهای برقی قدیمی‌تر که از هیتر الکتریکی برای گرمایش کابین در هوای سرد استفاده می‌کند و باتری خودرو انرژی زیادی را از دست می‌دهد، سیستم پمپ حرارتی در دماهای پایین گرمای

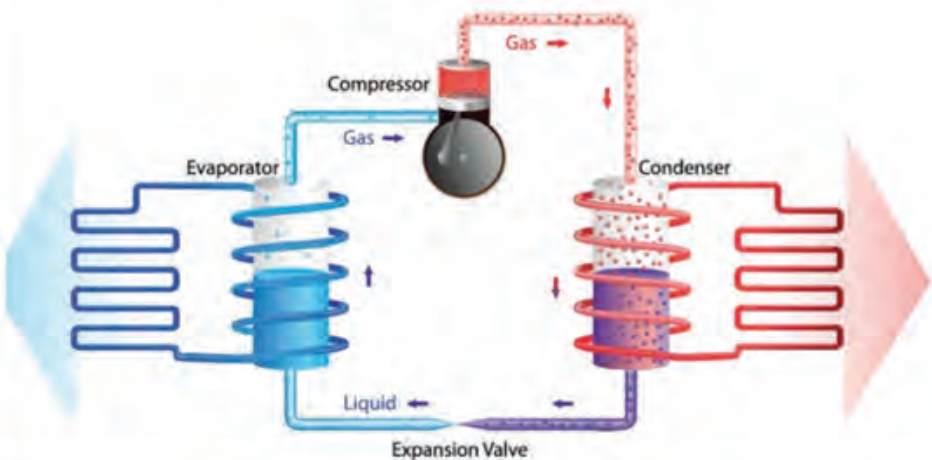
همچنین برخلاف خودرو بنزینی که در کابین آن از گرمای اتلافی موتور احتراقی برای گرم کردن هوا بهره گرفته می‌شود، در خودرو برقی لازم است انرژی ارزشمند باتری از طریق هیتر الکتریکی صرف تولید گرمای کابین خودرو شود که می‌تواند تا ۲۵ درصد برد پیمایش آن را کاهش دهد. اما خبر خوب برای علاقه‌مندان به خودروهای برقی این است که برای حل این چالش، راهکار فنی و

افت قابل توجه برد پیمایش خودروهای برقی در روزهای سرد سال، خصوصاً فصل زمستان از مشکلات رایجی است که برخی از علاقه‌مندان را از خرید این مدل خودروها منصرف می‌کند. از جمله دلایل این افت برد پیمایش می‌توان به کندتر شدن سرعت واکنش‌های شیمیایی درون باتری در هوای سرد اشاره کرد که منجر به کاهش ظرفیت مفید باتری خودرو برقی می‌شود.



مهرداد عرب‌زاده
دکترای برق قدرت

دیگرام تبادل حرارت توسط پمپ حرارتی





که در سال ۲۰۲۲ میلادی این مدل در اروپا و چین توانسته به ترتیب ۱۱۴ هزار و ۱۹۷ دستگاه و ۱۵۱ هزار و ۳۵۴ دستگاه به فروش برساند. بر این اساس می‌توان گفت قشقایی یکی از جذاب‌ترین محصولات نیسان به‌شمار می‌رود. قشقایی در بخش فنی در نسخه قوی خود از یک موتور هیبریدی متوسط ۴ سیلندر ۱٫۲ لیتری توربوشارژ بهره می‌گیرد که حداکثر ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

« قشقایی به‌عنوان اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت کمپانی نیسان از سال ۲۰۰۶ میلادی روی خط تولید این خودرو ساز زاپنی رفته و تا به امروز سه نسل از آن روی خط تولید این کمپانی قرار گرفته‌است. نسل سوم قشقایی اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی با زبان جدید طراحی نیسان معرفی شد که استایل فوق‌اسپرت و جسورانه‌ای دارد. این خودرو اواخر سال ۲۰۲۲ میلادی با تغییرات گسترده در استایل بدنه همراه شده است که استایل جذاب‌تری به این کراس‌اوور بخشیده است. جالب است بدانید



آمار فروش خوب برای «نیسان»

چگونه محصول جدید «آفتاب خودرو» بازار خودروهای هیبریدی را متنوع می‌کند؟

«EZ-60»؛ برق و بنزین به سبک سامورایی



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

مهندسی که نام مزدا را یدک می‌کشد

کمپانی مزدا با سرمایه‌گذاری چانگان EZ-60 را به تولید رسانده است. این کراس کوپه دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱٫۵ لیتری با هماهنگی موتور الکتریکی است. در حقیقت ساختار EREV را تشکیل می‌دهد؛ به این معنا که موتور L473QJ آل‌کلب‌تپنده این کراس کوپه را در بر می‌گیرد و یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم می‌تواند توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس مجموع قدرت در پیش‌رانۀ این خودرو به ۲۵۸ اسب‌بخار و مجموع گشتاور به ۲۹۰ نیوتون‌متر می‌رسد.

نکته بسیار مهم این که به‌لطف قرارگیری موتور الکتریکی در محور عقب، مزدا EZ-60 یک خودرو دیفرانسیل عقب (RWD) است. علاوه بر این یک پک باتری لیتیوم-آهن -فسفات ۳۱٫۷۲ کیلووات- ساعتی برای این مدل در نظر گرفته شده که می‌تواند نیروی لازم جهت حرکت تمام‌برقی را برای مزدا EZ-60 «آفتاب خودرو» به‌خوبی فراهم آورد. از سویی دیگر جالب است بدانید که با یک بار باک پر از سوخت و شارژ کامل باتری‌ها، این خودرو می‌تواند حداکثر تا ۱۱۰۰ کیلومتر پیمایش را به‌شما هدیه دهد.

همچنین به‌لطف ساختار EREV یا بر دافزای این کراس کوپه مزدا، دیگر نگرانی بابت شارژ باتری‌ها وجود نخواهد داشت. زیرا موتور بنزینی به‌صورت کامل می‌تواند انرژی الکتریکی باتری‌ها را تامین کند. همچنین به‌لطف استفاده از ساختار آلومینیوم شاسی و بدنه، مجموع وزن این مدل به ۲۰۴۸ کیلوگرم رسیده که تنها ۷٫۸ ثانیه زمان نیاز است تا از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. با توجه به‌چنین مشخصات فنی، مزدا EZ-60 یکی از بهترین گزینه‌ها در بازار ایران برای خرید یک خودرو تمام‌برقی یا هیبریدی به‌شمار می‌رود.



ساختار سیستم تعلیق

کمپانی مزدا به‌منظور افزایش سطح راحتی از سیستم مک‌فرسون در محور جلو و از سیستم مولتی‌لینک (چند اتصالی) در بخش عقب این خودرو بهره گرفته است. باتوجه به‌سایز ۲۵۵/۴۰ بارینگ‌های ۲۱ اینچی آلومینیومی، سواری این مدل در سطح بسیار بالایی قرار دارد و مشابه یک سدان مدرن است. به‌لحاظ فنی نیز سیستم هندلینگ به‌لطف مرکز ثقل پایین، عملکرد بی‌نظیری دارد.

قیمت و زمان عرضه

شرکت «آفتاب خودرو» مزدا EZ-60 را پیش‌فروش کرده و قیمت این کراس کوپه سامورایی علی‌الحساب ۴٫۵ میلیارد تومان اعلام شده است.

روز شنبه شرکت

« آفتاب خودرو » در

مراسمی باشکوه در بخش

نمایشگاه های تخصصی

ایران مال، از محصول وارداتی

جذاب جدید خود به‌صورت رسمی رونمایی کرد. این محصول که همان مزدا EZ-60

است، یک کراس کوپه هیبریدی یا (EREV) با پیمایش بالاتر است که به‌زودی راهی بازار

خواهد شد تا تحولات گسترده‌ای را در بازار خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی رقم بزند.

بر این اساس در ادامه نگاهی تخصصی به مزدا EZ-60 خواهیم انداخت.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

رونمایی از مزدا EZ-60



در مراسم باشکوه رونمایی از مزدا EZ-60 شاهد حضور آقای مهندس محمد کاظمی به‌عنوان مدیرعامل و آقای محسن عارفی به‌عنوان مدیر بازاریابی و سایر مدیران ارشد این شرکت مطرح و معتبر بودیم. پس از رونمایی از این کراس کوپه هیبریدی بردافزا یا EREV، دو دستگاه از آن به رنگ‌های سفید صدفی و بنفش متالیک (یادمجانی) برای بررسی بیشتر در دسترس اصحاب رسانه قرار گرفت. بر این اساس با نگاهی به EZ-60 شاهد یک طراحی بسیار جذاب و اسپرت در این مدل هستیم. به این معنا که با یک کراس کوپه کامپکت خانوادگی جمع‌وجور اما جادار مواجهیم که با فاصله محوری ۲۹۰۲ میلی‌متری، طول ۴۸۵۰ میلی‌متری، عرض ۱۹۳۵ میلی‌متری و قامت ۱۶۲۰ میلی‌متری کاملاً جذاب بوده و کارایی بالایی دارد. پیش از این که به نقد طراحی این خودرو بپردازیم، باید گفت طراحی این خودرو برگرفته از کانسپت جذاب مزدا یعنی Arata (آراتا) است و خطوط تیز روی بدنه و رینگ‌های ۲۱ اینچی، این حس را به‌خوبی به‌مخاطب القامی کند. با نگاهی به پروفیل این کراس کوپه مزدا شاهد یک پوزه کشیده با خطوط نسبتاً تیز روی بدنه و مجموعه‌ای از سطوح منحنی هستیم. این سبک طراحی با فرمت کوپه (استون C زاویه‌دار یا انحنای بیش‌تر سقف)، شیشه‌های فریم‌لس و نصب رینگ‌های ۲۱ اینچی کاراکتر نافذ و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. در نمای جلو اگر لوگوی مزدا روی جلو پنجره فاقد منافذ ورودی هوا نیز نصب نشده باشد، باز هم می‌توان تشخیص داد که این خودرو محصول مزدا است. چرا که زبان جدید طراحی مزدا یعنی Kodo به‌خوبی EZ-60 را شکل داده تا با چراغ‌های باریک در بخش بالایی و چراغ‌های اصلی در قسمت درون سپر و جلو پنجره ۶ ضلعی به سبک مزدا، چهره کاملاً جسورانه‌ای از این کراس کوپه به‌نمایش گذاشته شود. در نمای عقب چراغ‌های باریک LED با ظرافت بالایی طراحی شده که با حجم صریح روی در صندوق عقب، زیبا و چشم‌نواز است. ناگفته نماند که در ریچه افقی در جلوترین بخش کاپوت، ورودی هوای فعال زیر سپر، دریچه ورودی هوا در کنار ستون C و اسپویلر T شکل ضریب آیرودینامیک را بهبود داده تا بتواند پیمایش بالاتری را به‌ار مغان آورد. ناگفته نماند که دستگیره‌های پنهان روی بدنه نیز به‌خوبی روی میزان آیرودینامیک بودن خودرو اثر گذار بوده است. به‌جرات می‌توان گفت با انتخاب چنین خودرویی، شرکت «آفتاب خودرو» در بازار هیبریدی‌ها و تمام‌برقی‌ها برگ برنده را در سبد محصولات خود قرار داده است.

کابین سامورایی جذاب

با قرارگیری در پشت فرمان مزدا EZ-60 شاهد یک سبک طراحی بسیار ساده اما مدرن هستیم. زیرا داشبورد کاملاً ساده بوده و دریچه‌های سیستم تهویه مطبوع به‌شکل مربعی در طرفین و مستطیل در بخش میانی، بانورپردازی کریستالی مشابه سری ۷ نسل G70 بسیار شیک و جذاب به‌نظر می‌رسد. هرچند که طراحی سقف پانورامیک و استفاده از چرم در رنگ باکیفیت و طراحی صندلی‌های نسل جدید راحت، همگی در لوکس شدن مزدا EZ-60 نقش پررنگ و غیر قابل انکاری دارند. مضاف بر این موارد طراحی نمایشگر ۱۲٫۴۵ اینچی برای سیستم مولتی‌مدیا با کیفیت 5K و هدآپ دیسپلی ۵۰ اینچی حس مدرن بودن را به‌خوبی القامی کند. همچنین طراحی غربلیک فرمان دی-کات و صندلی‌های اسپرت جدید رانندگی با این کراس کوپه جذاب آفتاب

از یک باتری‌های لیتیوم-یونی ۱۰۰۰ ولتی با ۴۶۸۰ سلول دریافت می‌کنند تا این خودرو بتوان ۹۵ درصدی که از فعالیت هر سه موتور حاصل می‌شود، بتواند مسیر پیش‌رویش را به راحتی طی کند. همچنین ایلان ماسک درباره سیستم خودروان سیمی (Semi) گفته بود: «در حال حاضر از رانندگی تمام‌خودران سیمی (Semi) عقب هستیم، اما سیستم نیمه خودران منطبق بر سطح سه پلاس برای این کامیون تمام‌الکتریکی در نظر گرفته شده است.»

تسلا سیمی (Semi) دارای سه موتور الکتریکی است و البته حین تردد در شهر تنها فعالیت یکی از این موتورها بسا توان ۷۰ درصد برای به حرکت در آوردن آن کافی است. در عین حال در زمان بارگیری، وزن این خودرو حداکثر به ۳۷ تن می‌رسد و در چنین شرایطی برای حرکت در مسیرهای پر پیچ و خم، موتور الکتریکی دوم وارد مدار می‌شود و با صرف ۶۵ درصد نیرو گشتاور لازم جهت شیب‌روی و حرکت را فراهم می‌آورد. از طرفی در زمان حرکت در اتوبان، سه موتور الکتریکی حداکثر قدرت لازم را



مشخصات فنی منحصر به فرد کامیون «تسلا»



خورشید پشت فرمان!

پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌ها آینده حمل‌ونقل را تغییر می‌دهد؟

پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌ها نمی‌توانند به صورت مستقیم نیاز اصلی انرژی برای حرکت را تامین کنند، به‌ویژه در عملیات‌های طولانی‌برد که مصرف انرژی بسیار بالاست



در سال‌های اخیر بحث استفاده از پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌ها به عنوان یکی از روش‌های نوین برای بهبود کارایی انرژی و



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

کاهش آلاینده‌گی در حمل‌ونقل جاده‌ای مطرح شده است. این ایده از آزمایش‌های اولیه و پروژه‌های تحقیقاتی تا عرضه محصولات تجاری در بازار تجربه شده است؛ اما نتیجه همه آن‌ها یکسان نبوده و هنوز با پرسش‌های اساسی مواجه است. در این گزارش نگاهی به ابعاد مختلف این فناوری از دیدگاه علمی، عملی و تجاری انداخته‌ایم و به این سوال پاسخ داده‌ایم که آیا واقعاً «خورشید پشت فرمان» می‌تواند یک راه‌حل عملی برای حمل‌ونقل سنگین باشد، یا این که تنها یک ایده جذاب رسانه‌ای خواهد بود؟

خورشید و کامیون‌ها؛ از خیال تا واقعیت

ایده نصب پنل‌های خورشیدی روی بدنه خودروها، به‌ویژه کامیون‌های سنگین، چندسالی است که در محافل تحقیقاتی و صنعتی مطرح شده است. انگیزه این تلاش‌ها ساده است: اتکای کمتر به سوخت‌های فسیلی، استفاده از انرژی رایگان خورشید برای تامین بخشی از نیاز انرژی خودروها و کاهش اثرات زیست‌محیطی. با این حال، تجربه پروژه‌های مختلف نشان می‌دهد این فناوری هنوز با چالش‌های جدی روبرو است و نمی‌توان آن را یک راه‌حل کامل برای حمل‌ونقل سنگین دانست.

یکی از جذاب‌ترین پروژه‌هایی که در این حوزه انجام شده، پژوهشی است که توسط موسسه ملی تحقیقات حمل‌ونقل سوئد (VTI) با حمایت آژانس انرژی سوئد در حال انجام است و تا پایان سال ۲۰۲۶ ادامه دارد. هدف این مطالعه آن است که مشخص کند آیا نصب پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌های برقی می‌تواند در شرایط واقعی عملی باشد و واقعاً نیازهای شارژ را کاهش دهد یا خیر؟ این پروژه فراتر از تجربه‌های محدود قبلی رفته و به دنبال پاسخ به پرسش‌های اساسی درباره پتانسیل واقعی این فناوری است.

نتایج آزمایش‌های قبلی: محدودیت‌ها در سطح انرژی

اگرچه پروژه‌های آزمایشی متعددی در اروپا و سایر مناطق انجام شده، اغلب نتایج به‌دست آمده نشان می‌دهد که سهم انرژی حاصل از پنل‌های خورشیدی در مقایسه با نیاز واقعی کامیون‌ها بسیار ناچیز است. یکی از مهم‌ترین ارزیابی‌ها در قالب پروژه SolarMoves انجام شد که بر اساس آن پنل‌های نصب‌شده توانستند تنها بین ۲ تا ۴ درصد از کل انرژی مورد نیاز یک خودرو سنگین را تامین کنند. این میزان حتی برای کاهش محسوس هزینه‌های سوخت یا شارژ کافی نیست؛ به‌ویژه در عملیات طولانی‌برد با کارکرد بالا. دلایل این بازده پایین چندین مورد است. بخش زیادی از زمان کاری کامیون‌ها در حال حرکت است؛ در حالی که هنگام حرکت، زاویه تابش خورشید به سطح پنل‌ها تغییر می‌کند و راندمان کاهش می‌یابد. از سوی دیگر، زمانی که کامیون‌ها در پایانه‌ها، بنادر یا انبارها متوقف می‌شوند، اغلب در سایه قرار دارند و تابش مستقیم خورشید به حداقل می‌رسد؛ در چنین شرایطی تولید انرژی خورشیدی عملاً معنی خود را از دست می‌دهد.

کاربردهای واقع‌بینانه‌تر: انرژی کمکی و مصرف جانبی

با وجود محدودیت‌های یادشده در ارائه انرژی برای حرکت کامیون، برخی بازیگران صنعت به سمت بهره‌برداری از پنل‌های خورشیدی برای تامین انرژی «سیستم‌های جانبی» رفته‌اند. در پروژه‌ای در سوئد، شرکت DHL Freight سیستم‌های خورشیدی را روی سقف برخی کامیون‌ها نصب کرده است تا انرژی لازم برای تجهیزات جانبی مانند واحدهای خنک‌کننده، بالابرها و سیستم‌های روشنایی را تامین کند. این کار باعث کاهش بار روی دینام و در نتیجه کاهش مصرف سوخت و آلاینده‌گی می‌شود. مطالعات اولیه روی ناوگان‌های دیزلی نشان داده‌اند که نصب چنین سیستم‌هایی می‌تواند منجر به کاهش مصرف سوخت و CO2 بین ۴ تا ۷ درصد شود.

در همین راستا، شرکت PACCAR Parts نیز پنل‌های خورشیدی سبک و قابل انعطاف را برای نصب روی کابین و بدنه کامیون‌ها عرضه کرده است. این پنل‌ها می‌توانند به‌طور مداوم باتری را شارژ کنند و در زمانی که خودرو متوقف است، نیاز به روشن کردن موتور برای تامین برق تجهیزات جانبی را کاهش دهند. این رویکرد به‌ویژه برای راننده‌ها در زمان استراحت و توقف‌های طولانی کاربردی است؛ چرا که می‌تواند بدون روشن کردن موتور، سیستم‌های برقی کابین را تامین کند.

چالش‌های عملی: از محدودیت فضا تا اقتصاد غیر قابل‌توجه

علاوه بر محدودیت در بازده انرژی، چند چالش عملی دیگر نیز سد راه گسترده شدن فناوری پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌ها هستند. یکی از مهم‌ترین آن‌ها، محدودیت سطح قابل استفاده برای نصب پنل است. سقف کامیون‌ها به دلیل شکل آپرودینامیک و تجهیزات نصب‌شده مانند سیستم‌های تهویه، معمولاً فضای زیادی برای قرار دادن پنل‌های خورشیدی ندارد. همچنین نصب این پنل‌ها روی بدنه‌های منحنی و سطوح غیرمسطح نیازمند فناوری‌های خاص و هزینه‌بر است؛ اگرچه پنل‌های انعطاف‌پذیر می‌توانند تا حدودی این مشکل را کاهش دهند.

از سوی دیگر، مساله هزینه اولیه نیز مانع کاربردی شدن این فناوری است. نصب پنل‌های خورشیدی، به‌ویژه در مقیاس تجاری، نیازمند سرمایه‌گذاری قابل توجهی است و بازگشت سرمایه آن در بسیاری از سناریوها کندتر از آن است که برای شرکت‌های حمل‌ونقل جذاب باشد. در پروژه‌های آزمایشی، بازده اقتصادی پنل‌ها در مقایسه با هزینه خرید، نصب و

نگهداری چندان مطلوب نبوده است و همین امر باعث شده بسیاری از اپراتورها در استفاده گسترده از آن تجدیدنظر کنند.

ابعاد زیست‌محیطی و پتانسیل‌های آینده

اگرچه چشم‌انداز انرژی خورشیدی در کامیون‌ها هنوز به عنوان یک راه‌حل اصلی برای تامین انرژی مطرح نیست، اما مزایای زیست‌محیطی آن غیرقابل انکار است. کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و در نتیجه کاهش انتشار CO2 و آلاینده‌های دیگر یک هدف جهانی است که پنل‌های کوچک مانند پنل‌های خورشیدی می‌توانند در آن نقش مکمل ایفا کنند. هنگامی که پنل‌ها برای تامین انرژی سیستم‌های جانبی به کار می‌روند، می‌توانند به‌طور محسوس مصرف سوخت را کاهش دهند و در مجموع به بهینه‌تر شدن چرخه انرژی کمک کنند.

علاوه بر این، با پیشرفت فناوری و افزایش راندمان سلول‌های خورشیدی، ممکن است در آینده پنل‌هایی توسعه یابند که بتوانند سهم بیشتری از انرژی مورد نیاز کامیون‌ها را تامین کنند. ترکیب این فناوری با باتری‌های پیشرفته و سیستم‌های مدیریت انرژی هوشمند می‌تواند در بلندمدت بازده بیشتری داشته باشد؛ هر چند هنوز در مرحله توسعه است.

واقعیت در برابر آرزو

پس از چند سال تحقیق، آزمایش و بررسی‌های میدانی، روشن شده است که پنل‌های خورشیدی روی کامیون‌ها نمی‌توانند به صورت مستقیم نیاز اصلی انرژی برای حرکت را تامین کنند؛ به‌ویژه در عملیات‌های طولانی‌برد که مصرف انرژی بسیار بالاست. سهم انرژی حاصل از پنل‌ها در این سناریوها معمولاً پایین است و از نظر اقتصادی نیز توجیه قوی ندارد. با این حال، استفاده از این فناوری برای تامین انرژی تجهیزات جانبی و کاهش مصرف سوخت در زمان توقف، یک کاربرد عملی و قابل اتکا محسوب می‌شود. این رویکرد اگرچه انقلابی نیست، اما می‌تواند یکی از ابزارهای بهینه‌سازی انرژی در ناوگان‌های حمل‌ونقل محسوب شود، به‌ویژه در مناطقی که تابش خورشید فراوان است و توقف‌های طولانی بخشی از چرخه کاری روزانه را تشکیل می‌دهند.

فناوری خورشیدی برای کامیون‌ها هنوز در مرحله‌ای است که باید تحقیقات بیشتر و پروژه‌های پایلوت واقع‌بینانه تر انجام شود تا مشخص شود در چه شرایط عملی و اقتصادی می‌توان از آن بهره برد. در حال حاضر نمی‌توان از آن به عنوان یک راه‌حل کامل برای چالش‌های انرژی در حمل‌ونقل سنگین یاد کرد، اما به عنوان یک گام تکمیلی در مسیر کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و بهینه‌سازی مصرف انرژی، قابل توجه است.





آغاز به کار نخستین مرکز تست ایمنی خودرو در کشور

نخستین مرکز تست ایمنی خودرو با آزمایش یکی از محصولات جدید مدیران خودرو در کشور آغاز به کار کرد. به نظر می‌رسد در آینده نه چندان دور باید منتظر تست خودروهای

داخلی نیز در این مجموعه باشیم. نخستین خودرویی که در این مجموعه مورد تست و ارزیابی قرار گرفت یکی از محصولات جدید مدیران خودرو بوده است.



چرا برخی خودروهای وارداتی سخت به فروش می‌روند؟

جانبازان در برخی سگمنت‌ها، تنوع اندک این مدل خودروها در کنار حاشیه سود پایین فروش به دلیل نبود تقاضا متناسب با حجم عرضه آن‌ها می‌دانند.

عرضه شده در سامانه قرعه کشی و مدل‌های برقی، بارش قیمت چندانی مواجه نشده‌اند. کارشناسان از جمله دلایل این امر را حجم بالای عرضه مدل‌های وارداتی مختص

در روزهای اخیر قیمت خودروهای وارداتی متأثر از تغییرات بهای ارز مدام رو به افزایش بوده است. با این حال خودروهای مختص جانبازان همچون مدل‌های وارداتی

تحلیل

کامران طالبی فرد

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 A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۵۸	یک میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۹۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۰	یک میلیارد و ۲۲۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پروهید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۰	یک میلیارد و ۹۰	۲۰	▼
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۸۰	۳۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bZ4X ۱۵۶ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
میتسوبیshi اولتندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۶۹۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۵۶	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۶	۹	▲
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۲	۱۹	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۸	۱۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۰۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۲	۷	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۰	۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۱۵	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۵۴	۱۳	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۸۸	۱۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۶۸	۱۹	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۶۹	۱۶	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۸۰	۱۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۵۵	۱۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۵۴	۱۶	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۴۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۲۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۲۸	۳۱	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۳۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۴۵	۲۵	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۶۳	۱۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۵	۵	▲
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۵	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۸۵	۲۳	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۲	۳۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۱۳	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۴	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۳	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۰۸	۱۶	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۰۵	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۶۳	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۸۷	۲۱	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۹۸	۲۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۹۹	۱۹	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۸۶	۲۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۳۵	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۲	۱۷	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۶۵	۳۷	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۳۰	۲۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۷۱	۴۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۵	۱۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۲۰	۲۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۸	۳	▲

میزان روغن موتور به همراه مقادیری گریس، لاستیک و دیگر لوازم یدکی مربوط به اتومبیل و ماشین‌های کشاورزی احتکار شده در مبار که کشف و توقیف شد. ارزش این کالاهای ثبت نشده در سامانه جامع انبارها ۵ میلیارد و ۶۸۰ میلیون ریال برآورد شده که تحویل مراجع قضایی شد.

از یک واحد انبار غیر مجاز ۱۲ هزار لیتر روغن موتور خودرو به همراه دیگر لوازم جانبی خودرو کشف و توقیف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز اصفهان؛ بنا بر اعلام روابط عمومی بازرسی و نظارت اصناف استان اصفهان، در بازرسی کارشناسان اصناف، تعزیرات و صمت این



توقیف ۱۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مبار که



تحریم‌ها برای «ادینول» سود آور نبوده است؛

بازار روانکار روسیه در کانون توجه رسانه‌ها!

نمی‌کنند...» او همچنین تاکید کرد که صرفاً ذکر نام یک محصول در اسناد مناقصه به معنای استفاده واقعی از آن نیست.

در همین زمینه، Lube Report Global که ابتدا خلاصه‌ای از گزارش The Insider را منتشر کرده بود، بعداً آن را حذف کرد. البته در پاسخ The Insider نیز تاکنون به درخواست‌های مکرر برای توضیح درباره منابع ادعایش پاسخ نداده است.

این خبر در شرایطی منتشر شد که شرکت آلمانی Fuchs Petrolub SE نیز تایید کرده است همچنان یک کارخانه و شرکت تابعه در کالوگا روسیه دارد. با این حال، Fuchs اعلام کرده فعالیت‌هایش در روسیه «حداقلی» است و هیچ‌گونه پشتیبانی فنی یا مواد اولیه از سایر بخش‌های گروه دریافت نمی‌کند. این شرکت تاکید کرده که فعالیت‌هایش کاملاً مطابق با تحریم‌های اتحادیه اروپا، بریتانیا و آمریکا انجام می‌شود و هیچ ارتباطی با صنایع تحریم‌شده ندارد.

در مجموع، واکنش Addinol نشان‌دهنده حساسیت بالای حضور شرکت‌های غربی در بازار روسیه پس از جنگ اوکراین است. بسیاری از شرکت‌ها برای جلوگیری از آسیب به اعتبار خود، ترجیح داده‌اند فعالیتشان را متوقف کنند یا به حداقل برسانند. اما انتشار گزارش‌های متناقض و فضای رسانه‌ای پر تنش، همچنان چالش‌های بزرگی برای برندهای فعال در صنعت روانکارها ایجاد کرده است.



گزارش The Insider همچنین مدعی شده بود که پیش از جنگ، برخی اسناد مناقصه نشان می‌دادند روانکارهای Addinol در صنایع دفاعی روسیه استفاده می‌شده است. اما بوتس این ادعا را رد کرد و گفت: «هیچ‌گاه شرکت‌های دفاعی روسیه از روانکارهای غیر تولید داخل استفاده

روسی به نام الکساندر تیبلن بوده است و از اکتبر ۲۰۲۲ هیچ‌گونه محصول یا پشتیبانی فنی از سوی Addinol به این شرکت ارائه نشده است. او افزود که این شرکت روسی از ابتدای ۲۰۲۳ روند تغییر برند را آغاز کرده و دیگر تحت نام Addinol فعالیت نمی‌کند.

به اوکراین در سال ۲۰۲۲ مسدود شد و این شرکت دو سال پیش فعالیت‌های خود در روسیه را به‌طور کامل از صورت‌های مالی حذف کرده است. مدیران Addinol تاکید کردند که این تصمیم در راستای پایبندی به تحریم‌های اتحادیه اروپا اتخاذ شده و هیچ‌گونه محصول یا مواد اولیه‌ای پس از اعمال تحریم‌ها به روسیه ارسال نشده است.

استفن بوتس، معاون فروش جهانی و تحقیق و توسعه Addinol، در گفت‌وگو با Lube Report اعلام کرد: «ما صدها درصد تحریم‌ها را رعایت کرده‌ایم و هیچ کالایی به روسیه تحویل نداده‌ایم. به‌نظر ما گزارش‌های اخیر یک کارزار رسانه‌ای برای ایجاد آشوب و تخریب است.» او افزود که یک حسابرسی داخلی نیز انجام شده و نتایج آن به بانک طرف قرارداد ارائه شده است؛ این بانک نیز گزارش را پذیرفته و تایید کرده است.

با این حال، نشریه The Insider گزارشی منتشر کرده بود که مدعی می‌شد واردکنندگان روسی در سال ۲۰۲۴ حدود ۷.۵ میلیون دلار محصولات Addinol وارد کرده‌اند و تنها در شش هفته نخست سال ۲۰۲۵ این رقم به ۱.۵ میلیون دلار رسیده است. همچنین این گزارش ادعا کرده بود که سود شرکت Addinol 000 از ۶۴۹ هزار دلار در سال ۲۰۲۰ به بیش از ۴.۱ میلیون دلار در سال ۲۰۲۳ افزایش یافته است.

بوتس در پاسخ توضیح داد که شرکت Addinol 000 یک سرمایه‌گذاری مشترک ۵۰-۵۰ با یک شریک

صنعت روانکارها در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری در معرض فشارهای سیاسی، اقتصادی و رسانه‌ای قرار گرفته است. تحولات ژئوپلیتیک، به‌ویژه پس از بحران اوکراین، نه تنها مسیر تجارت جهانی را تغییر داده بلکه نگاه عمومی به فعالیت شرکت‌های بزرگ رانیز تحت تأثیر قرار داده است. در چنین فضایی، هر خبر یا گزارش درباره حضور یک برند در بازارهای حساس می‌تواند موجی از واکنش‌ها را در پی داشته باشد؛ واکنش‌هایی که گاه فراتر از واقعیت‌های تجاری، به عرصه رقابت رسانه‌ای و حتی جنگ روانی کشیده می‌شود.

شرکت‌های فعال در حوزه روانکارها، به‌عنوان تامین‌کنندگان حیاتی برای صنایع انرژی و حمل‌ونقل، بیش از سایر بخش‌ها با این چالش‌ها روبه‌رو هستند. هر ادعا یا شایعه درباره فعالیت آن‌ها در بازارهای تحریم‌شده یا پرریسک، می‌تواند اعتبار برند و اعتماد مشتریان را تحت فشار قرار دهد. از سوی دیگر، رسانه‌ها و نهادهای نظارتی نیز با دقت بیشتری عملکرد این شرکت‌ها را رصد می‌کنند و کوچک‌ترین تناقض در اطلاعات منتشر شده می‌تواند به بحران اعتماد تبدیل شود.

شرکت آلمانی Addinol که در زمینه تولید روانکارهای صنعتی و موتوری فعالیت دارد، در واکنش به گزارش‌هایی مبنی بر ادامه حضورش در بازار روسیه، بیانیه‌ای رسمی منتشر کرد و این ادعاها را «اطلاعات نادرست» خواند.

به گفته سخنگوی شرکت، سهام Addinol در شرکت مشترک روسی Addinol 000 پس از حمله روسیه



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."



کرده است. میباید دیگر کمری جزو پر فروش ترین سدان های بازار شناخته می شود. اما در سال جاری میلادی با توجه به تغییراتی در خدمات پس از فروش که رضایت بیشتر بان کمپانی توپو را در بر داشته است، این خودرو ساز صاحب نام ژاپنی توانسته است فروش کمری از ابتدای ژانویه تا ماه می سال جاری میلادی ۱۱۲ هزار و ۲۳۳ دستگاه به فروش برساند. این آمار حدود ۱،۲ برابر رقیب سرسخت کرای خود یعنی هیوندای سوناتا بوده است.

«تا امروز هست نسل از سدان سایز متوسط تویوتا تا نام کمری به بازار جهانی عرضه شده است. کمری سدان خوشام و خوش آوازه زبانی است که در بسیاری از بازارها مانند بازار آمریکا شمالی، اروپا و خاور میانه جایگاه بسیار خاصی را از آن خود کرده است.

مجلسه محل و نقل ایالات متحده در جدیدترین آمران خود فروش تویوتا کمری را در سال ۲۰۲۱ ابتدای ژانویه تا اواخر ماه دسامبر ۳۱۳ هزار و ۷۹۵ دستگاه اعلام



محبوبیت توپوتا «کمری» در آمریکا

[illegible]

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

هشدار!



پایه سری ۷G70 همان 735i است که زیر کاپوت خود یک پیشران ۶ سیلندر خطی ۲۹۹۸ سی سی موسوم به B58B30 را جا داده که می تواند حداکثر ۲۸۶ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور را فراهم کند. اما مهندسان باواریایی به این پیشرانه بسنده نکرده و از یک موتور الکتریکی با سیستم هیبرید متوسط استفاده کرده اند. در نتیجه یک موتور الکتریکی پرتوان با قدرت ۱۸ اسب بخار و حداکثر ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را تولید می کند. یک گیربکس ۸ سرعته ساخت کمپانی ZF آلمان این قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب منتقل می کند. قیمت این نسخه نیز از ۸۷ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز می شود.

«جولای سال ۲۰۲۲ میلادی بود که نسل هفتم سری ۷ بامو به صورت رسمی معرفی شد. نسل هفتم سری ۷ موسوم به 770 از بالاترین سطح فناوری ایمنی و رفاهی بامو برخوردار است که بسیاری از رقبای خود را به راحتی به چالش می کشد. اگرچه از نظر طراحی نمای جلوسری 770 برای دوستداران این کمپانی باواریایی چندان جالب نیست، اما این طراحی ساختار شکن به نوعی نوآورانه بوده است. از آن جا که نسل ششم سری ۷ موسوم به 711 از نسخه پایه 730i دارای یک موتور ۴ سیلندر بهره می گرفت، اما این بار مهندسان باواریایی در 770 برای نسخه پایه این سدان فول سسایز لوکس پرچمدار سنگ تمام گذاشته اند. نسخه



بامو «735i» جدید چه ویژگی هایی دارد؟

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن خودرو استان سمنان در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ارز چند نرخی، بزرگ ترین مانع تولید داخلی

اختلاف میان دلار ۱۳۰ هزار تومانی تولید و دلار ۸۰ هزار تومانی واردات، ادامه کار را برای فعالان صنعت ناممکن کرده است

خدماتی ارائه نمی دهند.» این مقام صنفی با تاکید بر ضرورت اصلاح رفتار نهادهای خدمتی خاطر نشان کرد: «اگر قرار است خدماتی ارائه نشود، حداقل آن ۹ درصد سهم هزینه در مان کار گران را دریافت نکنید. وقتی خدمتی وجود ندارد، برداشت این پول چه توجیهی دارد؟»

رقابت نابرابر تولید با واردات

نجفی سهی در پاسخ به این پرسش که دولت باید سیاستی را برای ادامه فعالیت تولید کنندگان بخش خصوصی در پیش گیرد به «دنیای خودرو» گفت: «دست از تعطیل کردن تولید بردارند. من قطعانی را می بینم که اگر جلو یک فرد معمولی بگذارید، تعجب می کند که چنین قطعانی وارد می شود.»

وی افزود: «فردی که نه مختصات صنعت را می شناسد و نه اطلاعاتی در این باره دارد، خجالت می کشد بگوید این قطعات وارداتی است. همه کار های لازم را انجام دادم؛ یک تادو ماه وقت صرف شد، قیمت را هم روی حداقل قرار دادیم؛ اما طرف مقابل می گوید همین قطعه را ۳۰ تا ۴۰ درصد ارزان تر از خارج وارد می کند. درست هم می گوید؛ چون وارد کننده با دلار ۷۰ و ۸۰ هزار تومانی خرید می کند، اما من باید با دلار ۱۳۰ هزار تومانی که ثباتی هم ندارد، تولید کنم.»

این مقام صنفی با اشاره به ضرورت اصلاح سیاست ارزی ادامه داد: «از ششما می خواهم درباره موضوع تکنرخی شدن ارز بنویسید. وقتی وارد کننده با دلار ۷۰ تا ۸۰ هزار تومانی کالا می آورد و تولید کننده باید با ارز ۱۳۰ هزار تومانی کار کند، طبیعتاً تولید توجیهی ندارد. نرخ ارز را باید تکنرخی کنند و به واردات هم دلار ۱۳۰ هزار تومانی بدهند. آن وقت ببینیم آیا باز هم شرایط تولید کننده همین خواهد بود؟»

وی با اشاره به مواضع خودرو سازان در جلسات مشترک تصریح کرد: «در یکی از جلسات خودرو سازان، مدیر جلسه صراحتاً گفت واردات برای ما سود بیشتری دارد و راحت تر هم هست. اکنون بررسی کنید تا متوجه شوید خودرو سازان بزرگ چند مدل خودرو چینی را مونتاژ می کنند؟ اختلاف نرخ ارز و تمایل ساختار دولتی به واردات خودرو باعث شده ساخت داخلی توجیه اقتصادی نداشته باشد. در نهایت قطعات خودروهای چینی دائم در تغییر است و ساخت داخلی آن توجیهی ندارد.»

اختلاف نرخ ارز: بزرگ ترین سد تولید داخلی

عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن خودرو، ماشین سازی و تجهیزات استان سمنان با اشاره به تجربه خود در صنعت موتور سیکل تاکید کرد: «در صنعت موتور سیکل گفتیم قطعانی را که می توان مشترک سازی کرد؛ من آمد گی تولید دارم و می توانم با قیمت رقابتی نسبت به چینی ها قطعه خاصی را عرضه کنم. سه تا چهار هفته پیگیری کردم تا نمونه قطعات را برای بررسی تحویل بگیرم تا فرآیند داخلی سازی انجام شود؛ اما گویا ترجیح بر آن است که واردات امسال و حتی سال آینده ادامه داشته باشد و پس از آن پاسخگوی پیگیری ها باشند.»

این مقام صنفی ادامه داد: «البته همان طور که اشاره کردم، تعجبی ندارد؛ چرا که تمایلی برای داخلی سازی وجود ندارد و قطعه با دلار ۷۰ و ۸۰ هزار تومانی وارد می شود و از تولید کننده می خواهند با دلار ۱۲۰ تا ۱۴۰ هزار تومانی کار کند. اگر نرخ ارز برای همه یکسان و تکنرخی شود، آن وقت تولید کننده و خودروساز می توانند رقابت کنند.»

وی با اشاره به پیامدهای سیاست های ارزی و مالی دولت افزود: «یکی از روش های جبران کسری بودجه، ایجاد تورم است؛ وقتی قیمت ها بالا می رود، در آمد مالیات هم افزایش می یابد. امروز در فولاد و پتروشیمی همین را می بینیم؛ مواد اولیه را ارزان می گیرند، اما محصولات را با نرخ دلاری بالا می فروشند. قیمت ها چند برابر شده و هر بخش عملاً به دلخواه خود عمل می کند. به تازگی یک قطعه فولادی کوچک را یک میلیون تومان خریداری کرد؛ سه تا چهار برابر چند ماه قبل!»

نجفی سسهی با اشاره به بی ثباتی قیمت ها در بازارهای خرد توضیح داد: «قیمت یک نوع کالا در دو مغازه که کنار هم قرار گرفته اند، با هم برابر نیست. در بسیاری از مواقع نرخ مصوب نیز روی کالا درج نمی شود یا حالت محو و نامحسوس دارد تا فروشنده هر مقدار که می خواهد روی کالا قیمت بگذارد.»

وی با تاکید بر اهمیت اصلاح نظام ارزی کشور تأیید کرد: «اگر ارز تکنرخی شود، دیگر به دنبال واردات نخواهند بود و همان محصول را در داخل تولید می کنند. امروز اختلاف نرخ ارز، بزرگ ترین مانع تولید است.»



نوربالا

اگر ارز تکنرخی شود دیگر به دنبال واردات نخواهند بود و همان محصول را در داخل تولید می کنند. امروز اختلاف نرخ ارز بزرگ ترین مانع تولید است

است که تولید کشور تضعیف می شود.»

نجفی سهی با اشاره به آشفتگی بازار مواد اولیه و تأثیر مستقیم آن بر صنعت قطعه تصریح کرد: «قیمت مواد اولیه در کمتر از چهار ماه ۵۰ تا ۶۰ درصد افزایش یافته است. مواد پلیمری، فلزی، لانس تیکی و هر نوع ماده اولیه ای که تصور کنید، با نرخ روز دلار محاسبه می شود. چند روز پیش ساعت ۱۱ صبح قیمت گرفتیم و گفتند ساعت ۱۱ دوباره تماس بگیر تا قیمت جدید اعلام کنیم. در چنین بازاری هیچ تولید کننده ای نمی تواند قیمت قطعه را به صورت قطعی مشخص کند؛ چرا که ثبات از بازار رخت بر بسته است.»

قبض های زودرس؛ فشار تازه بر تولید

عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن خودرو، ماشین سازی و تجهیزات استان سمنان با اشاره به آمارهای اعلام شده از سوی دولت گفت: «وزیر اقتصاد اعلام کرده ۶۵۰ هزار نفر به خاطر جنگ ۱۲ روزه بیکار شده اند. این ادعا درست نیست؛ کارخانه ها به دلیل شرایط نابسامان اقتصادی، نیرو کم می کنند. جنگ باعث تعطیلی کارخانه ها نشده، بلکه برخی از مسئولان دولت هستند که با سیاست های نادرست چنین وضعیتی را ایجاد کرده اند.»



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«افزایش پیوسته قیمت مواد اولیه، نوسان های مداوم ارز و برخی دشواری های اداری، تولید کنندگان قطعه را با چالش هایی جدی روبه رو کرده است. اختلاف قابل توجه میان ارز مورد نیاز تولید و ارز واردات، همراه با رشد ۵۰ تا ۶۰ درصدی قیمت هادر ماه های اخیر، فضای بازار را بی ثبات کرده است. مجموعه این شرایط، فشار قابل توجهی بر صنعت وارد کرده و ادامه فعالیت را برای بسیاری دشوار کرده است.»

افزایش روزانه قیمت مواد اولیه

محمود نجفی سهی، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو کشور درباره وضعیت قطعه سازان به «دنیای خودرو» گفت: «بخش تولید با بحران جدی روبه رو است و بسیاری از واحدهای صنعتی در شرایط دشوار فعالیت می کنند. حتی زمانی که وزیر برای بهبود شرایط موضوعی را مطرح می کند، دستگاه های زیر مجموعه روز بعد خلاف آن رفتار می کنند. تأمین اجتماعی، بانک ها، برق و بسیاری از نهادهای دیگر نیز همین روند را ادامه می دهند.» وی در توضیح پیامدهای این بی ثباتی بر بخش تولید افزود: «کنترل نرخ دلار در اختیار دولت است و یکی از شیوه های جبران کسری بودجه می تواند ایجاد تورم باشد؛ متأسفانه به نظر می رسد سیاست های کنونی نیز در همین مسیر حرکت می کند؛ بدون آن که توجه لازم به تأثیرات این روند بر صنعت صورت گیرد.»

عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن خودرو، ماشین سازی و تجهیزات استان سمنان با اشاره به این که این ناهماهنگی ها در حوزه های اداری نیز تولید کنندگان را تحت فشار قرار داده است، ادامه داد: «من سه خط تلفن ثابت دارم که هیچ استفاده ای از آن ها نمی کنم، اما هر ماه باید هزینه هایشان را پرداخت کنم. حتی قبض تلفن آذر را یک هفته مانده به پایان ماه بر ایم ارسال کرده اند. این رفتار فقط مختص مخابرات نیست؛ تقریباً تمام دستگاه های اجرایی چنین روشی دارند و همین موضوع بار اضافی بر دوش مردم و تولید کننده می گذارد.»

این مقام صنفی با بیان این که مشکلات تولید تنها به افزایش هزینه ها محدود نمی شود، تصریح کرد: «پیمانکارانی که پیش تر سفارش ما را تولید کرده و با فاصله زمانی مطالباتشان را دریافت می کردند، اکنون شرط می گذارند که ابتدا هزینه مواد اولیه را پرداخت کنیم تا کار را آغاز کنند. امروز حتی تأکید می کنند که هم هزینه مواد اولیه و هم دستمزد پس از تحویل کار باید به طور کامل پرداخت شود و بعد برای دریافت کالا مراجعه کنیم. البته آن ها حق دارند؛ چرا که قیمت مواد اولیه هر روز در حال افزایش است.»

جهش ۵۰ درصدی قیمت هادر کمتر از چهار ماه

نجفی سهی با اشاره به شدت گرفتن موج افزایش قیمت ها اظهار داشت: «یکی از پیمانکارانم به من گفت که نسبت به تیر ماه، قیمت ها حدود ۵۰ درصد بالا رفته است. قطعه ای که با مواد اولیه ۲ هزار و ۸۰۰ تومان تولید می شد، امروز تنها دستمزد آن ۴ هزار و ۲۰۰ تومان شده است؛ آن هم بدون احتساب هزینه مواد اولیه. این وضعیت نگران کننده است و مقصر مستقیم آن یک شخص یا بخش خاص نیست؛ این شرایط نتیجه سیاست های دولت است که هر روز نرخ دلار را بالاتر می برد.» عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن خودرو با اشاره به اثرات این سیاست ها بر تولید گفت: «ارز در اختیار بانک مرکزی و دولت است، اما در عمل صادر کنندگان آزاد گذاشته شده اند. دولت می گوید ارز متعلق به خودتان است و هر طور خواستید مدیریت کنید. بر این اساس در حالی که صادر کنندگان مالیات ارز افزوده را نمی پردازند، من تولید کننده داخلی باید آن را پرداخت کنم. این اختلاف شرایط، فشار سنگینی بر تولید داخل وارد می کند.»

وی با ذکر نمونه ای از تجربه یکی از بستگان خود در حوزه صادرات افزود: «لومی گفت برای رقابتی شدن صادرات، بخشی از هزینه هایشان را به قیمت فروش داخلی منتقل می کنند. صادرات برای آن ها کاملاً باز و بدون محدودیت است، اما بار مالی آن بر دوش تولید داخل گذاشته می شود. نتیجه این رویکرد این

خودروهای دارای پلاک دولتی از سازوکار نرخ‌های قبلی حذف شده‌اند و سهمیه آن‌ها در قالب بنزین با نرخ ۵ هزار تومانی (نرخ دوم) به صورت ماهانه در کارت سوخت شارژ می‌شود. «مدیر سامانه هوشمند سوخت ادامه داد: «این موضوع شامل همه خودروهای وارداتی و خارجی با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ سی‌سی می‌شود.»

«مدیر سامانه هوشمند سوخت گفت: «سهمیه بنزین خودروهای با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ سی‌سی و ساخت کشورهای غیر از ایران حذف شده و مصرف این خودروها فقط با بنزین نرخ سهوم ۵ هزار تومان محاسبه می‌شود.» وی در تشریح وضعیت سهمیه سوخت خودروهای خارجی و وارداتی بیان کرد: «طبق مصوبه دولت، خودروهای خارجی وارداتی، خودروهای فعال در مناطق آزاد و



خدا حافظی خودروهای لوکس و نیمه‌لوکس با بنزین سهمیه‌ای



بازار خودرو اولین بازاری که به قیمت بنزین واکنش نشان داد؛

رشد هزینه حمل و نقل با اصلاح نرخ سوخت

این کمبودها را برطرف کنیم. مثلاً ما برای واردات خودرو، چه نو و چه کار کرده قانون تصویب کردیم و دست دولت را باز گذاشتیم. عمل به قانون، وظیفه دولت است اما اتفاق خاصی در این بخش رخ نداده است.»

بایک صدرایی، کارشناس خودرو نیز در این باره گفته «هدف اصلی سیاست‌گذار از افزایش نرخ بنزین، آماده‌سازی افکار عمومی برای پذیرش نرخ ۵ هزار تومانی است. بنابراین دور از انتظار نیست که قیمت‌های فعلی ۱۵۰۰ و ۳ هزار تومان نیز در آینده به این سطح نزدیک شوند. زیرا افرادی که توان خرید خودروهای ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیون تومانی دارند، فشار کمتری از محل افزایش هزینه سوخت متحمل می‌شوند.

خودروهای خارجی، وارداتی و مونتاژی به دلیل سطح توان مالی خریداران شان، کمتر تحت تاثیر این افزایش قرار می‌گیرند. اما در خودروهای اقتصادی ممکن است نوسانات کوتاه‌مدت قیمتی رخ بدهد. سیاست‌گذار عملاً از قشر توانمندتر جامعه شروع کرده تا این افزایش قیمت را مرحله به مرحله در سایر گروه‌ها نیز نهادینه کند.

البته در چنین شرایطی اجرای این گونه تصمیمات در ماه‌های پایانی سال و همزمان با افزایش طبیعی هزینه‌های خانوار، فشار مضاعفی بر معیشت مردم وارد می‌کند.

وی در مورد هماهنگ نبودن برنامه‌های تدوین شده با شرایط روز و موثر نبودن این اقدامات اضافه کرد: «افزایش نرخ بنزین همزمان با طرح‌های نیمه‌تمامی مانند اصلاح پیش‌رانها یا خروج خودروهای فرسوده، نشانه‌ای از سردرگمی و بی‌برنامگی در سیاست‌گذاری است.

در شرایط تورم شدید و فشار اقتصادی، افزایش قیمت بنزین بدون ساز و کارهای جبرانی، موجب رشد هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش قیمت کالاها و تشدید مشکلات معیشتی می‌شود. بنابراین دولت باید یک بسته کامل حمایتی و کنترلی برای کاهش اثرات این تصمیم تدوین و اجرا کند.»



قیمت‌هاست که خودرو و هم به عنوان یک کالای مهم، از این قاعده مستثنی نیست و از این رو باید دائمی برای واقعی شدن این امر ضروری، فکر و برنامه‌ریزی شود. متأسفانه در روزهای گذشته، شاهد افزایش قیمت خودرو بودیم که با وجود تورم و کاهش قدرت خرید مردم، واقعا افزایش قیمت به هیچ وجه به صلاح نبود. برخی کالاها مانند خودرو زمانی که افزایش قیمت پیدا می‌کنند، دومینووار کالاها می‌شوند. دیگر هم بارش قیمت مواجه می‌شوند. وی درباره اوضاع و احوال صنعت خودرو در کشور و به سامان شدن بازار می‌گوید: «ما در این رابطه به اندازه کافی، قانون داریم و اگر هم خلأ قانونی وجود داشته است، در مجلس سعی کردیم

بلندمدت مصرف کنندگان دیگر تنها به مدل و امکانات خودرو توجه نمی‌کنند، بلکه هزینه مالکیت آن در طول زمان برایشان مهم می‌شود. مصرف سوخت، هزینه نگهداری و کارایی حرارتی موتور به معیارهای اصلی تبدیل می‌شوند. به همین دلیل، خودروهای پر مصرف که زمانی صرفاً به خاطر ظاهر یا برندشان خریدار داشتند، به‌طور طبیعی ارزش خود را از دست می‌دهند.

«با اصلاح نرخ سوخت، هزینه حمل و نقل رشد می‌یابد فرهاد بشیری، نماینده پاکدشت در این خصوص گفته: «یکی از وظایف عمده دولت و مجلس، کمک به ثبات

واکنش نشان داده. دلیلش بسیار روشن است؛ خودرو در ایران صرفاً وسیله‌ای مصرفی نیست؛ بلکه یک کالای سرمایه‌ای، ابزار حمل‌ونقل اصلی و بخش مهمی از سبد هزینه خانوار محسوب می‌شود. از سوی دیگر، بنزین نیز جزو اقلام استراتژیک کشور است. بنابراین هر تغییری در قیمت بنزین به‌طور طبیعی به بازار خودرو سرایت می‌کند.

تاثیرات چندجانبه وقتی به خاطر کمتر شدن هزینه‌های عمومی تصمیم مهمی گرفته می‌شود طبیعتاً سایر بخش‌ها هم از آن متاثر می‌شوند. برای این که عموم شهروندان دچار زیان و سردرگمی نشوند، متولیان باید جوانب دیگر را بررسی کرده تا بازارهای مرتبط با حمل و نقل یا حتی خودرو دچار جهش نرخ نشوند. تجربه نشان داده که افزایش نرخ بنزین ارتباط مستقیم و عمیقی بر قیمت خودرو در بازار نداشته و نخواهد داشت؛ زیرا فاکتورهایی که تاثیر مستقیم و قابل ملاحظه‌ای بر قیمت خودرو در بازار دارند مانند تورم موجود، میزان عرضه و تقاضا، نرخ ارز و قدرت خرید جامعه ... است و ارتباط دادن افزایش قیمت بنزین به افزایش قیمت خودرو چندان درست نیست. کارشناسان انرژی سال‌هاست می‌گویند قیمت واقعی بنزین در ایران فاصله زیادی با نرخ پارانهای دارد و اگر دولت تصمیم بگیرد این فاصله را کم کند، بازار خودرو وارد مرحله‌ای کاملاً جدید خواهد شد. افزایش واقعی قیمت سوخت ساختار مصرف، انتخاب‌های مردم و ارزش دارایی‌ها را تغییر می‌دهد. در



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

پیش‌بینی می‌شد که پس از اصلاح قیمت بنزین، بازارهای مرتبط و غیرمرتبط با واکنش‌های قیمتی و خدماتی روبه‌رو شوند. بخش خودرویی یکی از بازارهایی است که قبل از اجرایی شدن مصوبه سه نرخ شدن سوخت هم به این مساله واکنش‌های چندگانه بروز داده بود. تعویض پلاک، انتقال مالکیت، افزایش قیمت ماشین‌های کار کرده و ... بخشی از این فعل و انفعالات خودرویی بود. اما حالا با گذشت یک هفته از عملیاتی شدن نرخ سوم برای بنزین و تغییر و تحول در برخی از سهمیه‌ها، نگرانی از افزایش بی‌قاعده قیمت انواع خودروها احساس می‌شود. با توجه به تورم مزمن و پیش‌رونده مخصوصاً در سه ماه اخیر، افزایش انواع ناترازی‌ها، تحریم‌های همه‌جانبه و سایر معضلات ساختاری اقتصاد کشور، عرضه و قیمت خودرو از اولین گروه‌های کالایی است که از شرایط جدید متاثر می‌شود. این مساله می‌تواند روی چرخه حمل و نقل تا حد زیادی اثر منفی بگذارد و آن را با مشکل مواجه کند. افزایش قیمت بنزین در کشور همیشه یک موضوع اقتصادی - اجتماعی جدی بوده و هر بار چنین تغییری رخ داده، بازار خودرو بلافاصله



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبورد

نام ۷ مدل خودرو در فهرست بهترین های سال

در فهرست بهترین خودروهای سال ۲۰۲۴ نام ۷ مدل به چشم می خورد که عبارتند از بامو سری ۵ جدید G60، کیا EV9، پژو ۳۰۰۸ E-، تویوتا C-HR جدید، رنو سینیک، بی‌وای دی ستال و ولوو EX30. مجله خودرو درباره بهترین خودرو سال ۲۰۲۴ احتمال داده که بامو سری ۵ جدید G60 عنوان نخست را در این فهرست از آن خود کند. مقام‌های بعدی نیز به احتمال زیاد از آن تویوتا C-HR و ولوو EX30 خواهد بود و مابقی خودروها نیز در رتبه چهارم به بعد قرار خواهند گرفت



آلودگی هوا، بهای تردد تک‌سر نشین‌ها

روز گذشته هوای تهران بار دیگر به مرز هشدار نزدیک شده؛ شاخص آلودگی ۱۳۵ و وضعیت «ناسالم برای گروه‌های حساس» یادآور این واقعیت است که بحران آلودگی هوا نه یک اتفاق مقطعی، بلکه پیامد مستقیم الگوی نادرست جابه‌جایی شهروندان در پایتخت است. تجربه روزهای اخیر نشان می‌دهد هر بار که پایداری جوی با حجم بالای تردد هم‌زمان می‌شود، کیفیت هوا به سرعت افت می‌کند و شهر به آستانه شرایط بحرانی می‌رسد. بررسی ترکیب تردد شهری به روشنی نشان می‌دهد سهم عمده جابه‌جایی‌ها همچنان بر دوش خودروهای تک‌سر نشین و موتورسیکلت‌هایی است که بخش قابل توجهی از آن‌ها به لحاظ فنی در وضعیت مطلوبی قرار ندارند. خودروهای تک‌سر نشین در عمل با مصرف بیشترین انرژی، آلودگی زیادی دارند و به حجم ترافیک نیز تا حد زیادی دامن می‌زنند؛ بدون آن که سهم مناسبی در روانی ترافیک و بالا رفتن سرعت جابه‌جایی شهروندان در سطح شهر داشته باشند. در کنار آن، موتورسیکلت‌های کاربراتوری و فرسوده نیز به عنوان یکی از منابع اصلی انتشار آلاینده‌های خطرناک، نقش پررنگی در تشدید آلودگی هوا دارند نکته قابل تأمل در این باره آن است که کیفیت هوا تنها به شرایط اقلیمی یا محدودیت‌های مقطعی ترافیک وابسته نیست؛ بلکه به طور مستقیم با میزان استفاده از خودرو شخصی ارتباط دارد. هر زمان که به دلایل مختلف از تعطیلات گرفته تا محدودیت‌های ترافیکی یا کاهش سفرهای غیرضروری حجم استفاده از خودروهای شخصی کاهش یافته، شاخص‌های آلودگی نیز بهبود نسبی را تجربه کرده‌اند. این تجربه ساده اما شفاف نشان می‌دهد مدیریت تقاضای سفر، یکی از کلیدی‌ترین ابزارهای کنترل آلودگی هواست.

با این حال، سیاست‌گذاری در حوزه آلودگی هوا همچنان بیشتر بر واکنش‌های کوتاه مدت متمرکز است؛ از تعطیلی مدارس گرفته تا توصیه به گروه‌های حساس و برقراری محدودیت موقت در تردد شهروندان. در حالی که حل ریشه‌ای مساله نیازمند بازنگری در الگوی حمل و نقل شهری، کاهش جذابیت استفاده از خودرو شخصی، توسعه حمل و نقل عمومی کارآمد و ساماندهی ناوگان موتورسیکلت است. بدون چنین اصلاحاتی، هر بار با تغییر شرایط جوی، تهران دوباره به مرز هشدار می‌رسد و آلودگی هوا همچنان یکی از چالش‌های مزمن پایتخت خواهد بود.



حرف آخر

Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار روند کاهشی داشت



کیا ام‌سی J7 با ۲۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۸۹۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X55 پرو با ۲۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۲ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۶۸۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



تارا دستی V1 با ۴۲ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۳۲۸ میلیون تومان ارزش گذاری شد

TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورالتیر



کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



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 جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می‌گذارد.

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