



خانواده محترم مرتضوی

بدینوسیله در گذشت سید ابراهیم مرتضوی، بزرگ خاندان مرتضوی که مردی مهربان و فداکار بود را تسلیت می‌گوییم. از خداوند متعال برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی و طول عمر آرزو داریم.

از طرف خانواده‌های نظریان و زرثانی

هوالباقی

بزرگترین خودروساز کشور در ۹ ماهه امسال ۳۷۰ همت فروش به ثبت رساند؛

درآمد ۵۴ همتی «ایران خودرو» با ۱۱۸ درصد رشد در آذرماه

ایران خودرو در تازه‌ترین گزارش فعالیت ماهانه خود برای دوره منتهی به آذر ۱۴۰۴، تصویری از تداوم رشد درآمدی و بهبود عملکرد عملیاتی را به نمایش گذاشته است، گزارشی که..

صفحه ۵

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در نشست خبری با اصحاب رسانه عنوان کرد:

افزایش سرمایه بیش از ۸ برابری سایپا از محل تجدید ارزیابی دارایی‌ها

صفحه ۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

واردات خودرو و چالش‌های نوین بیمه

با افزایش واردات خودرو در ماه‌های اخیر، صنعت بیمه خودرو در کشور با تغییرات...

صفحه ۲

حذف اقشار کم‌درآمد از بازار خودرو؛

تویو تا کم‌ری هیبرید
پریمیوم ادیشن در بازار
به ۹ میلیارد تومان رسید

صفحه ۷



یک عضو انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قیمت مواد اولیه تا ۱۰۰ درصد گران شد

صفحه ۱۴



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتاق مشاوره‌ای

حس خوب، خرید مطمئن

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیاخودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir | 021 4591



ارائه می‌دهد. علاوه بر این، یک صفحه‌نمایش ۱۴.۲ اینچی نیز به صفحه آمپر آنالوگ اضافه شده تا اطلاعات ضروری را به راننده نشان دهد. شاید مهم‌تر از تغییرات کابین، ارتقای چشمگیر تجهیزات ایمنی جیمینی سده باشد که آن را سرانجام هم‌سطح مدل پنج‌در قرار می‌دهد. این خودرو اکنون به سیستم «پشتیبانی ترمز با سنسور دوگانه نسخه ۲» مجهز شده است. همچنین، سیستم‌هایی مانند پیشگیری از خروج از خط، نوربالای خودکار، تشخیص علائم راهنمایی و رانندگی و تدابیر جدید امنیت سبابیری برای تطابق با قوانین سخت‌گیرانه‌تر، به صورت استاندارد روی آن نصب شده‌اند.

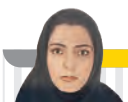
سوزوکی از یک به‌روزرسانی مهم برای مدل سده‌ر شاسی‌بلند محبوب خود، جیمینی در بازار ژاپن رونمایی کرد. این آفرودر کوچک و دوست‌داشتنی که هفت سال از معرفی نسل فعلی آن می‌گذرد، حالا با تجهیزات مدرن‌تری مانند نمایشگر ۹ اینچی سیستم اطلاعات-سرگرمی و سیستم‌های ایمنی پیشرفته‌تر عرضه می‌شود. در حالی که ظاهر جذاب و توانایی‌های فنی آن دست‌نخورده باقی مانده است، این تغییرات فعلاً مختص نسخه سده‌ر است زیرا مدل پنج‌در اخیراً به بازار معرفی شده بود. مهم‌ترین تغییر در کابین، اضافه شدن یک نمایشگر لمسی ۱۹ اینچی است که از مدل سوئیفت الهام گرفته شده و قابلیت‌های اتصال مدرن و رابط کاربری بهتری را



تغییرات سوزوکی «جیمینی» برای سال ۲۰۲۶

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

واردات خودرو و چالش‌های نوین بیمه



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

طراحی پوشش‌ها را دوچندان کرده است. وی گفت: «بارشد قیمت خودروهای وارداتی، بیمه بدنه از یک محصول جانبی به یک ضرورت اقتصادی تبدیل شده است.»

مبصر توضیح داد: «شرکت‌های بیمه از ابزارهای متنوعی برای کنترل ریسک استفاده می‌کنند؛ از بازدید اولیه دقیق خودرو و محدودیت پوشش قطعات خاص گرفته تا تعیین فرانشیز بالاتر برای برخی مدل‌ها. این اقدامات نه تنها از منظر مالی ضروری است، بلکه به حفظ اعتماد مصرف‌کنندگان نیز کمک می‌کند.»

او گفت: «رود خودروهای برقی و هیبریدی، بخش دیگری از چالش‌های نوین بیمه است. باتری‌های گران‌قیمت، تعمیرات تخصصی و محدودیت مراکز خدماتی، ریسک بیمه‌گری را افزایش داده و برخی شرکت‌ها برای این خودروها نرخ‌های بالاتر یا پوشش محدودتر پیشنهاد می‌کنند.»

وی افزود: «اگر بیمه نتواند پوشش شفاف و قابل اتکا فراهم کند، جذابیت خودروهای وارداتی برای مصرف‌کننده کاهش می‌یابد و حتی ممکن است به کاهش تقاضا منجر شود.»

این کارشناس بیمه گفت: «از نگاه مصرف‌کنندگان، بیمه خودرو نقش تسهیل‌گر دارد. داشتن بیمه مطمئن باعث می‌شود خریدار با اطمینان بیشتری خودرو وارداتی

با افزایش واردات خودرو در ماه‌های اخیر، صنعت بیمه خودرو در کشور با تغییرات چشمگیر و چالش‌های تازه‌ای مواجه شده است. این تحول نه تنها ارزش خودروها و تنوع مدل‌ها را افزایش داده، بلکه شرکت‌های بیمه را وادار کرده است تا سیاست‌ها و پوشش‌های خود را بازنگری کنند. شیمیا مبصر، کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «شرکت‌های بیمه اکنون باید ارزش بالاتر خودروها، تنوع مدل‌ها و پیچیدگی‌های فنی وارداتی را مدیریت کنند و هم‌زمان نیاز مصرف‌کنندگان به پوشش مطمئن و سریع را برآورده سازند.»

او افزود: «تفاوت میان خودروهای داخلی و وارداتی تنها در قیمت یا برند خلاصه نمی‌شود. خودروهای وارداتی با قطعات محدود، فناوری پیچیده و تعمیرات تخصصی، ریسک بیمه‌گری را افزایش می‌دهند و این موضوع مستقیماً در نرخ بیمه بدنه، سقف تعهدات و شرایط پرداخت خسارت اثرگذار است.»

به گفته وی، این تغییر، ضرورت بازنگری در سیاست‌ها و

کیفیت قربانی سیاست قیمت‌گذاری

سیاست‌گذاری است. خودروسازان نیز در همین چارچوب عمل می‌کنند. توسعه محصول جدید، ارتقای پلتفرم‌ها و بهبود استانداردهای ایمنی و کیفی، نیازمند منابع مالی پایدار است. وقتی قیمت فروش فاصله معناداری با هزینه تمام‌شده دارد، پروژه‌های توسعه‌ای یا به تعویق می‌افتند یا به حداقل ممکن تقلیل پیدا می‌کنند. نتیجه آن، تداوم تولید محصولاتی است که پاسخگوی انتظارات مصرف‌کننده امروز نیستند. نکته قابل تأمل آن است که قیمت‌گذاری دستوری، حتی از منظر حمایت از مصرف‌کننده نیز کارنامه موفقیت ندارد. تجربه نشان داده کنترل مصنوعی قیمت، به کاهش کیفیت، افزایش هزینه‌های جانبی نگهداری و افت ایمنی منجر می‌شود. در نهایت، مصرف‌کننده هزینه‌ای فراتر از قیمت کارخانه پرداخت می‌کند؛ هزینه‌ای که در قالب تعمیرات بیشتر، استهلاک بالاتر و کاهش ارزش دارایی خود را نشان می‌دهد. در اغلب اقتصادهای صنعتی، تنظیم بازار خودرو از مسیر رقابت، شفافیت و نظارت کیفی انجام می‌شود، نه تعیین عدد دستوری قیمت. دولت‌ها به جای دخالت مستقیم در قیمت، بر استانداردها، رقابت‌پذیری و حمایت هدفمند از مصرف‌کننده تمرکز می‌کنند. این رویکرد،

هم تولیدکننده را به ارتقای کیفیت ترغیب می‌کند و هم منافع مصرف‌کننده را در بلندمدت حفظ می‌کند. ادامه وضعیت فعلی، به معنای تداوم فرسایش کیفیت و تعمیق شکاف میان سیاست‌گذار و واقعیت‌های تولید است. اگر کیفیت به‌عنوان یک هدف واقعی دنبال می‌شود، ناگزیر باید در سیاست قیمت‌گذاری بازنگری جدی صورت گیرد. کیفیت، محصول دستور نیست؛ نتیجه اقتصاد قابل پیش‌بینی است.

صنعت خودرو کشور سال‌هاست میان دو مطالبه متعارض گرفتار شده است؛ از یک‌سو انتظار عمومی برای ارتقای کیفیت و از

سوی دیگر تداوم سیاست قیمت‌گذاری دستوری. این دو در عمل هم‌زمان قابل تحقق نیستند، اما سیاست‌گذاری موجود همچنان بر جمع‌پذیر بودن آن‌ها اصرار دارد؛ اصراری که نتیجه آن نه رضایت مصرف‌کننده بوده و نه پایداری تولید. کیفیت، مفهومی انتزاعی یا تبلیغاتی نیست. ارتقای کیفیت در هر صنعتی، از مسیر سرمایه‌گذاری، ثبات مالی، دسترسی به فناوری و انگیزه اقتصادی عبور می‌کند. در صنعت خودرو که به‌شدت وابسته به زنجیره تامین و قطعه‌سازی است، این الزامات اهمیتی دوچندان دارد. با این حال، قیمت‌گذاری دستوری عملاً این پیش‌نیازها را تضعیف کرده و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از فعالان این صنعت گرفته است.

قطعه‌سازان بارها نسبت به پیامدهای این سیاست هشدار داده‌اند. افزایش هزینه نهاده‌های تولید، نوسانات ارزی و فشارهای مالی، واقعیت‌هایی هستند که در قیمت‌های تکلیفی بازتاب نمی‌یابد. در چنین شرایطی، حاشیه سود به حداقل می‌رسد و بنگاه‌ها ناگزیر به کاهش هزینه‌ها می‌شوند؛ مسیری که در نهایت به افت کیفیت یا توقف سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای منجر می‌شود. این چرخه معیوب، نه حاصل ضعف مدیریتی، بلکه پیامد مستقیم



استارت

فارس

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



انتقال پیش‌رانه مدرن «هلت» به جیب‌گرند «واگنیر» کلاسیک

«در دنیای خودرو، گاهی پروژه‌هایی متولد می‌شوند که حتی سرسخت‌ترین طرفداران اصالت را نیز به تحسین وامی‌دارند. شرکت ویجیلانته (Vigilante) در تگزاس، با رستم‌داد یک جیب‌گرند واگنیر مدل ۱۹۸۸، دقیقاً چنین کاری کرده است؛ این شرکت با حفظ کامل ظاهر کلاسیک و دوست‌داشتنی این شاسی‌بلند نمادین، زیر پوست آن یک هیولای مدرن با قدرت خیره‌کننده ۸۰۷ اسب‌بخار قرار داده است. هدف اصلی ویجیلانته، ارتقای عملکرد و توانایی‌های آفرود این خودرو به استانداردهای امروزی، بدون خدشه‌دار کردن طراحی اصیل آن بوده است. نتیجه، خودرویی است

که در نگاه اول شبیه یک نمونه کاملاً فابریک و بازسازی شده به نظر می‌رسد اما در باطن، یک ابرخودروی مدرن برای جاده و بیراهه است. بزرگ‌ترین شگفتی این پروژه، جایگزینی پیش‌رانه اصلی ۵.۹ لیتری V8 آمریکن موتور با تنها ۱۴۰ اسب‌بخار قدرت با یک موتور مدرن هلت ردآی است. این پیش‌رانه قدرتمند، ۸۰۷ اسب‌بخار نیرو تولید می‌کند که از طریق یک گیربکس چهار سرعته اتوماتیک ساخت بولر پرفورمنس و اکسل‌های دانا به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. نکته جالب توجه این است که این موتور عظیم بدون هیچ‌گونه تغییری در فایروال یا بدنه، در محفظه موتور جای گرفته است

بخش نخست

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

هجوم دلالتان به بازار خودرو در شرایط رکود



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«بازار خودرو در شرایطی پیچیده و غیرمنتظره قرار دارد که از یک‌سو، رکود شدید تقاضا به دلیل کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، به کاهش معاملات دامن زده است و از سوی دیگر، همچنان شاهد حضور فعال دلالتان در این بازار هستیم.

در این شرایط که قیمت‌ها تحت تأثیر انتظارات تورمی و عدم اطمینان در سیاست‌گذاری‌های اقتصادی قرار دارد، دلالتان به جای توجه به تقاضای مصرفی، بیشتر به دنبال حفظ ارزش سرمایه خود در یک بازار ناآپایدار هستند. داریوش بدیعی ثابت، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص هجوم دلالتان به بازار خودرو در این دوران رکودی گفت: «دالتان امروز بیشتر به انتظارات سیاستی نگاه می‌کنند تا به شرایط فعلی بازار.

آن‌ها به پیش‌بینی تغییرات احتمالی در سیاست‌های ارزی، واردات خودرو و تصمیمات قیمت‌گذاری دستوری توجه دارند.» وی افزود: «قیمت‌گذاری دستوری و شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار آزاد به‌طور مستقیم به تقویت دلالتی کمک کرده و تا زمانی که این شکاف ادامه یابد، حضور دلالتان در بازار اجتناب‌ناپذیر است.»

بازار خودرو در شرایطی قرار دارد که از یک‌سو، معاملات مصرفی به دلیل رکود شدید در حال کاهش است و از سوی دیگر، بازار همچنان شاهد حضور پررنگ دلالتان است. این تناقض چگونه قابل توضیح است؟

بازار خودرو در شرایط فعلی دچار یک نوع پارادوکس شده است. از یک‌سو، به دلیل کاهش قدرت خرید مردم، تقاضای مصرفی کاهش یافته و بسیاری از خانوارها قادر به خرید خودرو نیستند. از سوی دیگر، با وجود این رکود، دلالتان همچنان به‌طور فعال در بازار حضور دارند. دلیل این تناقض به عدم اطمینان بازار و انتظارات تورمی برمی‌گردد. دلالتان به جای آن‌که به تقاضای مصرفی توجه کنند، بیشتر به دنبال حفظ ارزش سرمایه خود در یک بازار ناآپایدار هستند. این رفتار به نوعی واکنش به شرایط اقتصادی و بلاتکلیفی‌های سیاست‌گذاری است که بازار را به فضای رقابتی میان دلالتان و تولیدکنندگان تبدیل کرده است.

دالتان در شرایط رکودی چرا همچنان به خرید و انباشت خودرو اقدام می‌کنند؟ آیا این رفتار مبتنی بر پیش‌بینی سیاست‌های آتی دولت است؟

دالتان امروز بیشتر از آن‌که بر اساس شرایط فعلی بازار اقدام کنند، به انتظارات سیاستی نگاه می‌کنند. آن‌ها به پیش‌بینی تغییرات احتمالی در سیاست‌های ارزی، واردات خودرو و تصمیمات قیمت‌گذاری دستوری توجه دارند. وقتی که آینده‌ارزی و وضعیت عرضه خودرو مبهم است، دلالتان سعی می‌کنند با خرید و نگهداری خودرو در

این دوره‌های رکودی، از نوسانات آینده بهره‌برداری کنند. این نوع رفتار، نه ناشی از تحركات بازار کنونی بلکه به دلیل عدم قطعیت آینده است که باعث می‌شود دلالتان به طور پیش‌دستانه وارد بازار شوند.



بازار خودرو در شرایط فعلی دچار یک نوع پارادوکس شده است. از یک‌سو، به دلیل کاهش قدرت خرید مردم، تقاضای مصرفی کاهش یافته و بسیاری از خانوارها قادر به خرید خودرو نیستند. از سوی دیگر، با وجود این رکود، دلالتان همچنان به‌طور فعال در بازار حضور دارند

چرا افزایش نرخ ارز به افزایش معاملات منجر نشد، در شرایطی که نرخ ارز افزایش یافته، چرا این تغییر تأثیر زیادی بر حجم معاملات و قیمت خودروها نداشته است؟

معمولاً در دوره‌های گذشته، افزایش نرخ ارز به‌طور مستقیم به افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو و تحریک تقاضای مصرفی منجر می‌شد. اما در این دوره، رکود تقاضای واقعی و کاهش قدرت خرید خانوارها مانع از این شده که رشد قیمت‌ها به‌طور کامل در بازار خودرو مشاهده شود. علاوه بر این، عدم اطمینان اقتصادی و آینده مبهم نرخ ارز باعث شده تا مصرف‌کنندگان واقعی از خرید خودرو خودداری کنند، زیرا احساس می‌کنند در شرایط فعلی خرید خودرو یک ریسک بالاست. بنابراین، افزایش نرخ ارز نتوانسته است همانند گذشته واکنش‌های قوی در بازار خودرو ایجاد کند.

با وجود جذابیت بالای بازارهایی مانند طلا و ارز، چرا همچنان بخشی از نقدینگی سوداگران به بازار خودرو متمایل است، آیا خودرو به دلیل ماهیت فیزیکی، محدودیت عرضه و امکان نگهداری، همچنان نقش «پناهگاه نیمه‌امن سرمایه» را ایفا می‌کند؟

بازار خودرو هنوز به‌عنوان یک پناهگاه سرمایه برای بسیاری از افراد و دلالتان عمل می‌کند. با وجود نوسانات بازارهای ارز و طلا و عدم اطمینان از رشد یا کاهش قیمت‌ها در این بازارها، خودرو به دلیل ویژگی‌هایی

همچون کم‌ریسک بودن در مقایسه با سایر دارایی‌ها، همچنان جذابیت خود را حفظ کرده است. در شرایطی که بازارهای مالی و بورس با عدم ثبات روبه‌رو هستند و بسیاری از سرمایه‌گذاران به دنبال گزینیهایی برای حفظ ارزش دارایی‌های خود می‌گردند، خودرو به‌عنوان یک کالای فیزیکی که می‌توان آن را نگهداری کرد، به‌شدت محبوب می‌شود. حتی در مواقعی که تقاضای مصرفی در بازار پایین می‌آید، دلالتان و سرمایه‌گذاران به این دلیل به سمت خودرو می‌روند که اعتقاد دارند در آینده قیمت آن بالا خواهد رفت و قادر خواهند بود از این طریق سود قابل توجهی کسب کنند.

تا چه اندازه شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، حتی در شرایط رکودی، زمینه‌ساز بازگشت دلالتی شده است؟ آیا می‌توان گفت قیمت‌گذاری دستوری، عملاً بازار را به نفع بازبگران غیرمصرفی قفل کرده است؟

قیمت‌گذاری دستوری خودرو در ایران همیشه یکی از عواملی بوده که به‌طور مستقیم دلالتی را تقویت کرده است. شکاف قابل توجه میان قیمت‌های کارخانه و بازار آزاد فرصتی را برای دلالتان ایجاد می‌کند تا به‌سادگی از این تفاوت بهره‌برداری کنند. زمانی که قیمت خودرو در کارخانه پایین‌تر از قیمت بازار آزاد است، دلالتان می‌توانند خودرو را با قیمت پایین‌تر از کارخانه خریداری کرده و در بازار آزاد با قیمت بالاتر به فروش برسانند. این تفاوت قیمتی، حتی در شرایط رکودی، انگیزه‌ای قوی برای دلالتان ایجاد می‌کند. در نتیجه، تا زمانی که قیمت‌گذاری دستوری ادامه داشته باشد، شکاف قیمتی بیشتر می‌شود و دلالتان همچنان در بازار حضور خواهند داشت، چون برای آن‌ها این شکاف، یک منبع سود مطمئن محسوب می‌شود.



اقدامات اسکاتلند برای برقی سازی دنیای بیراهه نوردها



پیگیری يك موضوع follow up



سعید جغتایی

رئیس امور حمل و نقل، عمران شهری و روستایی سازمان برنامه و بودجه

پایین بودن قیمت گازوئیل؛ مانع اصلی توسعه حمل و نقل ریلی

«توسعه حمل و نقل ریلی یکی از ارکان مهم چرخه اقتصاد است، عدم توسعه این مهم را شاید در هزینه سوخت یا تمرکز به حمل و نقل جاده ای باید دنبال کرد از همین رو سعید جغتایی، رئیس امور حمل و نقل، عمران شهری و روستایی سازمان برنامه و بودجه، به بیان نظرات خود پرداخت:

چرا با وجود تاکید بر توسعه حمل و نقل ریلی، این هدف محقق نشده است؟

دستیابی به این هدف با توجه به قیمت های فعلی گازوئیل عملا امکان پذیر نیست، زمانی که سوخت در کشور ارزان است، حمل و نقل جاده ای از نظر اقتصادی برای صاحبان بار جذاب تر می شود و این مساله به زیان ریل تمام می شود.

آیا زیرساخت های ریلی در کشور ظرفیت لازم را ندارد؟

در برخی مناطق حتی با وجود زیرساخت مناسب، استقبال چندانی از ریل نمی شود. به عنوان مثال در منطقه بافق که خطوط ریلی دوخطه و با معدنی ریل پسند وجود دارد، حمل جاده ای همچنان بر ریل ترجیح داده می شود.

این موضوع در عمل چگونه خود را نشان می دهد؟

در جابه جایی بار معدنی از بافق به سمت فولاد مبارکه اسفهان می بینیم که این شرکت به جای استفاده از مسیر ریلی، اقدام به خرید تعداد زیادی کامیون می کند. علت اصلی این تصمیم هم همان پایین بودن قیمت گازوئیل است که حمل جاده ای را مقرون به صرفه تر کرده است.

وضعیت سایر مناطق کشور چگونه است؟

در مناطقی مانند بندر شهید رجایی نیز با وجود خطوط ریلی، از ظرفیت ۳۰ میلیون تنی مسیر بندرعباس تا بافق تنها حدود ۱۰ میلیون تن مورد استفاده قرار می گیرد. در این مسیر علاوه بر موضوع قیمت سوخت، چگونگی انتقال بار روی ریل نیز به یک گلوگاه تبدیل شده است.

با توجه به این شرایط، مزیت اصلی حمل و نقل ریلی چیست؟

مهم ترین مزیت حمل و نقل ریلی مصرف سوخت بسیار کمتر آن است، به طوری که مصرف سوخت ریل حدود یک ششم حمل جاده ای است. اما وقتی نرخ سوخت در کشور پایین باشد، این مزیت عملا از گداری خود را دست می دهد.

آیا کمبود ناوگان ریلی نیز در این زمینه موثر است؟

بله، کمبود ناوگان یکی دیگر از مشکلات است. در حال حاضر از ظرفیت ریلی کشور به طور کامل استفاده نمی شود. البته در تامین واگن های باری مشکل جدی نداریم، اما در بخش لکوموتیو و نیروی کشش ریلی با محدودیت هایی مواجه هستیم.

در دنیایی که خودروهای برقی روزه روز لوکس تر و پیچیده تر می شوند، یک استار تاپ اسکاتلندی به نام مونرو مسیری کاملا متفاوت را در پیش گرفته است. محصول این شرکت بنام ۱۲۸۰i، یک افرودر تمام برقی زمخت، ساده و فوق العاده توانمند است که پس از ۴۰ سال، نام اسکاتلند را دوباره به جمع کشورهای خودرو ساز باز گردانده است. این خودرو یک شاسی بلند شهری نیست؛ بلکه یک ابزار کار واقعی برای فتح سخت ترین مسیر ها است. مونرو برای مشتریانی طراحی شده که ظاهر خودرو برایشان در اولویت آخر قرار دارد. مخاطبان اصلی

آن صنایع جنگل داری، معدن، کشاورزی، تیم های نجات کوهستان و حتی ارتش هستند. فلسفه ساخت این خودروی برقی، ارائه یک وسیله نقلیه بادوام است که بتواند حداقل ۲۰ سال کار کند، نه مانند شاسی بلندهای پیچیده امروزی که پس از ۵ سال کار سنگین، فرسوده می شوند. راز توانمندی مونرو در ترکیب فناوری های قدیمی و جدید نهفته است. این خودرو از یک شاسی نردبانی مستحکم، اکسل های یکپارچه و سسه قفل دیفرانسیل بهره می برد؛ ساختاری سنتنی و قابل اعتماد که یادآور لندروورهای قدیمی است و به سادگی در محل قابل تعمیر است.

مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا در نشست خبری با اصحاب رسانه عنوان کرد:

افزایش سرمایه بیش از ۸ برابری سایپا از محل تجدید ارزیابی دارایی ها

مذاکرات بسیار جدی و تعریف تعهدات جدید متناسب با مقدورات موجود با شرکت چانگان انجام شد. خوشبختانه در دی ماه و با کمک کانال های وزارت صمت و بانک مرکزی، توانستیم بخشی از تعهدات را اجرایی کنیم

احیای قرارداد با چانگان پس از چندین پیام مکتوب حقوقی

وی تاکید کرد: «در آن مقطع، چندین پیام مکتوب حقوقی از سوی چانگان ارسال شده بود و از منظر قانونی، قرارداد کاملا قابلیت فسخ داشت، حتی در همان زمان، در بسیاری از رسانه ها مطرح شد که چانگان قصد قطع همکاری با سایپا را دارد و در حال مذاکره با شرکای دیگر است، اما خوشبختانه قرارداد احیا شد و نتیجه آن را در سال گذشته دیدیم؛ به طوری که حجم قابل توجهی از محصولات چانگان عرضه شد و امروز دو محصول این شرکت در داخل کشور تولید می شود و برنامه هایی برای افزایش عمق ساخت داخل آن ها در دستور کار قرار دارد.»

افزایش سرما به ۸ برابری و بازگشت سایپا به ریل منطقی شیخ زاده با اشاره به اقدامات انجام شده در سه ماهه پایانی سال گذشته افزود: «در آن مقطع، طبق قانون، تکلیف واگذاری بخشی از سهام تا پایان سال دوم برنامه مطرح بود. سرمایه شرکت در آن زمان حدود ۱۹.۵ همت بود و مقرر شد پیش از آغاز فرآیند واگذاری، سرمایه شرکت به روز رسانی شود. بر همین اساس، پیش از پایان سال ۱۴۰۲ و از محل تجدید ارزیابی دارایی ها، افزایش سرمایه ای بیش از هشت برابر انجام شد و سرمایه شرکت به بیش از ۱۶۲ همت رسید. این اقدام موجب افزایش ارزش سهم و ارتقای ارزش بازار شرکت شد.»

افت تولید به دلیل توقف دو محصول پر تیراژ شیخ زاده با بیان این که برنامه ریزی ابتدای سال بر مبنای تولید خودروهای کم ریان تر انجام شد، افزود: «بر این اساس، صورت های مالی شش ماهه نخست امسال نشان می دهد که این رویکرد موفق بوده و برای نخستین بار سود ناخالص ثبت شده است. با این حال، به دلیل خروج دو محصول وانت ۱۵۱ و نینسان آبی از چرخه تولید به علت عدم پالس کردن استاندارد ها، با افت تولید مواجه شدیم که حدود ۳ هزار دستگاه کاهش تولید در نیمه نخست سال را رقم زد.» وی ادامه داد: «خوشبختانه از اواسط تابستان، با عرضه خودروهای جایگزین دارای استاندارد کامل، تولید مجددا به مدار بازگشت و امروز این خودروها در سبد محصولات شرکت قرار دارند.»

۴۰ هزار شاهین بدون فروش و فشار شدید نقدینگی مدیرعامل سایپا در تشریح فشار نقدینگی ایجاد شده برای شرکت گفت: «بخشی از محصولات در سال های گذشته فروش و پیش فروش شده و منابع آن همان زمان مصرف شده است؛ بنابراین این خودروها عملا از چرخه فروش فعلی خارج شده اند. به طور مشخص، در یک سال گذشته حتی یک دستگاه خودروی شاهین فروخته نشده، در حالی که حدود ۴۰ هزار دستگاه از این خودرو تولید و تحویل شده است.

تامین ۱۰ همت منابع از محل واگذاری دارایی های مازاد شیخ زاده با اشاره به اقدامات انجام شده برای تامین نقدینگی گفت: «دامه فروش های آینده محور یا تنها به تسهیلات بانکی با نرخ های بالا، زیان شرکت را افزایش می دهد به همین دلیل، واگذاری اموال و دارایی های مازاد در دستور کار قرار گرفت.» وی افزود: «از مرادامه تاکنون، حدود ۹.۵ همت از محل واگذاری دارایی ها و املاک مازاد طی فرآیند کارشناسی و قانونی تامین منابع انجام شده است؛ منطبعی بدون بهره که مستقیما وارد چرخه تولید شده و به حرکت زنجیره تولید کمک کرده است.» مدیرعامل سایپا با اشاره به پیش فروش محصولات سال آینده خاطر نشان کرد: «در صنعت خودرو سازی عرف است که تا پایان سال، حدود ۲۵ هزار دستگاه از تولید سال آینده پیش فروش شود، اما در سایپا تاکنون تنها ۵۹ هزار دستگاه پیش فروش انجام شده است. این بدان معناست که برای سال آینده، شرکت ظرفیت بالایی برای فروش و جذب نقدینگی دارد و سسال آتی می تواند سال بسیار موفق برای سایپا باشد. این شرایط، در کنار فرآیند واگذاری شرکت به بخش خصوصی، فرصت مناسبی برای خریداران سهام ایجاد می کند.»

زاپاس Spare Tire

هزینه واردات بنزین تا پایان آذرماه سال جاری ۱،۸ میلیارد دلار است

غیر دقیق و خلاف واقع به رئیس جمهور و سایر مقامات در زمینه عملکرد مالی کشور، بر ضرورت اتکا به داده های دقیق، شفاف و قابل راستی آزمایی در تصمیم گیری های کلان مرتبط با اصلاح ناترازی انرژی و سایر امور اقتصادی تاکید دارد.

«به گزارش خانه ملت به نقل از اداره کل روابط عمومی و امور بین الملل دیوان محاسبات کشور، یافته های دیوان محاسبات کشور نشان می دهد که هزینه واردات بنزین تا پایان آذرماه سال جاری بالغ بر ۱.۸ میلیارد دلار بوده است. در پی سخنان رئیس جمهور در

خصوص «صرف حدود ۶ میلیارد دلار برای واردات بنزین»، دیوان محاسبات کشور بر اساس بررسی های مستند و مبتنی بر مدارک مثبتة اعلام می دارد که هزینه واردات بنزین تا پایان آذرماه سال جاری بالغ بر ۱.۸ میلیارد دلار بوده است. همچنین مطابق تحلیل



نگاه View



سعید شجاعی

معاون برنامه ریزی وزارت صمت

هشدار وزارت صمت درباره تصمیمات جدید انرژی صنایع

«تقریباً در ۹ ماه از سال صنایع با محدودیت انرژی روبه رو هستند و اگر تصمیمات جدیدی که دنبال می شود به مرحله اجرا برسد، پیش بینی می شود، طی سه سال آینده حدود ۳۰۰ درصد هزینه انرژی بخش صنعت افزایش یابد. تاب آوری صنایع به حدی رسیده است که اگر خارج از چارچوب هایی که قانون مانع دایی مشخص کرده یا فرمول های فعلی قیمت خوراک، موضوع جدیدی به آنها تحمیل شود، به شدت آسیب پذیر خواهند شد. با افزایش قیمت انرژی، صنایع کوچک و متوسط که به شدت ضعیف شده اند با کمترین تکانه متحمل آسیب شدیدی می شوند البته صنایع بزرگ و انرژی بر هم همین وضعیت را تجربه خواهند کرد. در حال حاضر بیش از ۴۰ درصد محدودیت گاز برای صنایع بزرگ اعمال شده است و در مورد برق هم نامه ای به صنایع مبنی بر این که قطع برق اعمال خواهد شد، ارسال شده است. در شرایطی که زیرساخت مهیا نیست و هزینه های جانی نیز به صنعت تحمیل شده است، در حال تضعیف ریشه های صنعت هستیم و پدیده صنعت زدایی هم تشدید و در عمل در حال اجرا است. چند طرح در خصوص بحث اصلاحات انرژی در جریان است یکی موضوع بند «ب» ماده ۲۳ قانون برنامه هفتم توسعه است که عرضه حداقل ۶۰ درصد برق تولیدی نیروگاه ها را در بورس انرژی تا پایان این برنامه تکلیف کرده است. یک طرح دیگر توسط سازمان بهینه سازی است که به تازگی تشکیل شده است، پیگیری می شود. وزارت نفت هم طرح مجزایی برای توزیع گاز در دستور کار قرار داده است بنابراین هر کدام از این ارگان ها به صورت جزیره ای تصمیم گیری می کنند که اثرات آن در حوزه صنعت مشهود است. در چهار سال اخیر به واسطه همین جنس سیاست گذاری های جزیره ای، قیمت برق ۳۲۰ درصد و گاز ۲۶۲ درصد برای بخش صنعت رشد کرده است. علاوه بر این یک سری ردیف هزینه های جدید مانند انرژی برق نیز به قبوض اضافه شده است و در واقع سه برابر نرخ مصوب هزینه از صنعتگر دریافت می شود. این آشفته گی در حوزه سیاست گذاری و عدم شفافیت، صنعتگران را با چالش جدی مواجه کرده است. چنانچه هزینه های دیگری که سایر کشورها بر صنایع خود تحمیل نمی کنند مانند تبعات تحریم و هزینه های مواد اولیه را محاسبه کنیم، هزینه ای که صنایع مانسبت به کشورهای توسعه یافته برای انرژی پرداخت می کنند، تفاوت چندانی ندارد و نسبت به کشورهای منطقه که صاحب انرژی هستند نیز قطعا هزینه بیشتری برای انرژی پرداخت می کنند. غیر از رشد هزینه های انرژی، در سه سال اخیر (مستدوم ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کرده و تورم تولید ۱۷۰ درصد شده است و این شرایط هر صنعتی را زمینگیر می کند و تاب آوری صنایع را به شدت کاهش می دهد. این موارد به صنعت تحمیل می شود و با این حال انتظار داریم که صنعت سر پا بماند و رسالت توسعه صنعتی خود را محقق کند.



دیوان محاسبات:



«فورد» برای برخی از محصولات خود فراخوان داد



فورد در یک اقدام فوری برای نزدیک به ۶۰ هزار دستگاه از محصولات خود و برند لینکلن به دلیل خطر آتش‌سوزی فراخوان صادر کرد. این فراخوان پس از دریافت گزارش ۴۶ مورد آتش‌سوزی مرتبط با نقص فنی در گرم‌کن موتور اعلام شده است. این فراخوان طیف وسیعی از مدل‌های محبوب شامل برانکو و برانکو اسپرت مدل ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۴، اسکیکپ مدل ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲، ماوریک مدل ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۴، فیوژن مدل ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰، رنجر مدل ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۴ و برخی نسخه‌های اکسپلورر مدل ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۶ را دربر می‌گیرد. از برند لینکلن نیز مدل‌های کرسیر مدل ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ و MKC مدل ۲۰۱۹ تا

ویژه‌ها

دلار رکورد زد، بازار خودرو متوقف شد



بارسیدن نرخ دلار به ۱۴۲ هزار تومان در بازار آزاد، معاملات خودرو عملاً به حالت تعلیق کامل درآمده است. فروشندگان قادر به تعیین قیمت برای خودروهای داخلی و وارداتی نیستند و خریداران نیز به دلیل نوسانات شدید، از ورود به معاملات منصرف شده‌اند. کارشناسان می‌گویند این وضعیت تنها یک مشکل مقطعی نیست، بلکه نشان‌دهنده وابستگی شدید بازار خودرو به تحولات ارزی است. فعالان بازار خودرو تاکید دارند که افزایش لحظه‌ای دلار باعث شده فروشندگان عملاً قیمت‌گذاری خودرو را به ساعات مشخصی از روز محدود کنند تا بر اساس نرخ روز، قیمت‌ها را تنظیم کنند.

دیگه چه خبر؟

دولت باید واردات خودرو را آزاد کند



عباس پاپی‌زاده عضو هیات رئیسه مجلس گفت: «دولت باید در یک بازه زمانی مشخص به گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که واردات قطعات و خودروها آزاد شود و نباید مانع از واردات خودرو شود. مادر قانون برنامه هفتم رشد ۸ درصدی را پیش‌بینی کردیم که بخش زیادی از آن از طریق بهرهوری و واردات تکنولوژی امکانپذیر است و تکنولوژی خودرو نیز جهانی است و باید از بیرون وارد شود بنابراین صنعت خودرو باین روش به جایی نمی‌رسد.» وی افزود: «هم‌اکنون متأسفانه این بحث مطرح است که فعلاً از خودروسازان حمایت کنیم تا ببینیم در آینده چه اتفاقی می‌افتد.»

توئیتر!

واردات خودرو در چه صورتی بر روی بازار خودرو اثرگذار است



مجید دوست‌علی عضو کمیسیون برنامه و محاسبات مجلس با اشاره به این که خودروهای وارداتی لوکس و گران‌قیمت اثرگذاری چندانی بر بازار خودرو ندارند، گفت: «خودروهای ۴ و ۵ میلیارد تومانی آن هم با تعرفه‌های بالا کمکی به تنظیم بازار خودرو نمی‌کند و هدف مجلس از واردات خودرو این است که ضمن ایجاد رقابت بین محصولات داخلی و خارجی، خودروساز داخلی به این نتیجه برسد که در صورت عدم رقابت با خودروهای خارجی بازار فروش خود را از دست خواهد داد. واردات خودرو در صورتی که به شیوه درست وارد کشور شود، می‌تواند در ایجاد تعادل بازار خودرو موثر باشد.»

بزرگ‌ترین خودروساز کشور در ۹ ماهه امسال ۳۷۰ همت فروش به ثبت رساند؛

درآمد ۵۴ همتی ایران خودرو با ۱۱۸ درصد رشد در آذرماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

ایران‌خودرو در تازه‌ترین گزارش فعالیت ماهانه خود برای دوره منتهی به آذر ۱۴۰۴، تصویری از تداوم رشد درآمدی و بهبود عملکرد عملیاتی را به نمایش گذاشته است. گزارشی که از تقویت جایگاه بزرگ‌ترین خودروساز کشور در بازار خودرو حکایت دارد و نشانه‌هایی از عبور تدریجی شرکت از چالش‌های سال‌های گذشته را منعکس می‌کند. براساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، مجموع درآمد ایران‌خودرو در ۹ ماهه منتهی به آذر ۱۴۰۴ به حدود ۳۷۰ همت رسیده است، رقمی که در مقایسه با درآمد ۲۱۷ همتی دوره مشابه سال قبل، رشد قابل توجه ۷۱ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش درآمد بیانگر بهبود تیراژ تولید، روان‌تر شدن فرآیند تامین قطعات، کاهش خودروهای ناقص و افزایش سرعت فروش و تحویل محصولات به بازار است؛ عواملی که در کنار یکدیگر به تقویت جریان درآمدی شرکت انجامیده‌اند. در عملکرد ماهانه نیز نشانه‌های روشنی از شتاب‌گیری فروش دیده می‌شود. درآمد ایران‌خودرو در آذر ۱۴۰۴ به حدود ۵۴ هزار میلیارد تومان رسیده، در حالی که این رقم در آذر سال قبل حدود ۲۵ همت بود. ثبت رشد



از منظر بازار سرمایه نیز تداوم رشد درآمدی، سیگنالی مثبت برای سهامداران و سرمایه‌گذاران تلقی می‌شود. بهبود عملکرد عملیاتی و افزایش فروش می‌تواند چشم‌انداز سودآوری شرکت را تقویت کرده و بر ارزیابی مثبت‌تر بازار از عملکرد سالانه ایران‌خودرو اثرگذار باشد. همچنین، افزایش سهم بازار در شرایط رقابتی فعلی، جایگاه این شرکت را به‌عنوان بازیگر اصلی صنعت خودرو کشور تثبیت می‌کند. در مجموع، گزارش فعالیت آذر ۱۴۰۴ ایران‌خودرو نشان می‌دهد این شرکت در مسیر بهبود پایدار عملیات و رشد درآمدی قرار گرفته است. تداوم این روند در ماه‌های پایانی سال می‌تواند ضمن تقویت نتایج مالی، زمینه‌ساز افزایش اعتماد بازار و ارتقای موقعیت ایران‌خودرو در صنعت خودرو کشور شود.

۱۱۸ درصدی درآمد ماهانه، حاکی از افزایش حجم فروش، تمرکز بر محصولات پرفروش و بهره‌گیری از بهبود نسبی شرایط بازار خودرو است، شرایطی که موجب شده تقاضای انباشته‌شده در ماه‌های قبل با سرعت بیشتری پاسخ داده شود. رشد درآمد برای ایران‌خودرو مزایای متعددی به همراه دارد. افزایش فروش و تقویت جریان نقدی، امکان تامین بهتر سرمایه در گردش و کاهش فشارهای مالی ناشی از هزینه‌های تولید را فراهم می‌کند. این موضوع می‌تواند به بهبود توان شرکت در پرداخت بدهی‌ها، تسویه مطالبات قطعه‌سازان و ایجاد ثبات بیشتر در زنجیره تامین منجر شود. از سوی دیگر، رشد درآمد زمینه لازم برای سرمایه‌گذاری در بهبود کیفیت محصولات، توسعه پلتفرم‌های جدید و افزایش بهره‌وری خطوط تولید را تقویت می‌کند.

دنده يك First gear

توسعه اتوبوس‌های برقی در پایتخت
حاضر جواب: اتوبوس برقی موجودی است که بسیار آرام، بی‌صدا و باوقار در شهر حرکت می‌کند؛ البته اگر شارژ داشته باشد. اگر هم نداشته باشد، باز باوقار می‌ایستد. چالش اصلی طرح حمل‌ونقل پاک این است که اتوبوس برقی خیلی زود یاد می‌گیرد شبیه موبایل شود؛ یعنی هر جا رفتی باید دنبال پریز بگردی. مسافر هم کم‌کم یاد می‌گیرد قبل از سوار شدن بپرسد: «ببخشید، این خط به ایستگاه شارژ هم می‌خوره؟»

ثبات نسبی قیمت هیبریدی‌های وارداتی در سایه ارز متلاطم

حاضر جواب: در بازاری که همه‌چیز بالا می‌رود، فقط هیبریدی‌ها تصمیم گرفته‌اند شخصیت متین خودشان را حفظ کنند. نه خیلی بالا، نه خیلی پایین؛ دقیقاً در حالت «نسبی». این خودروها انگار می‌گویند: «ما نصف بنزینی هستیم، نصف برقی؛ پس قیمت‌مان هم نصف شو، که نصف آرامش!» خریدار هم هر روز با ماشین حساب نگاهشان می‌کند و می‌گوید: «عجب ثباتی... کاش حقوق هم هیبریدی بود.»

معرفی نسل جدید کامیون‌های هیبریدی «فوتون»

حاضر جواب: کامیون هیبریدی یعنی وسیله‌ای که هم بار می‌برد، هم امید، راننده با دیدنش احساس می‌کند نصف مسیر را با گاز و تیل می‌رود، نصف مسیر را با وجدان محیط‌زیستی. این کامیون‌ها طوری طراحی شده‌اند که هم بار آهن حمل کنند، هم بار آرزو. تنها سوال راننده این است که آیا موقع سربالایی، پخش برقی یادش می‌ماند روشن شود یا نه.

چراغ سبز به اصلاح قیمت خودرو در لایحه بودجه ۱۴۰۵

حاضر جواب: چراغ سبز که روشن شد، بازار با سرعت نور حرکت کرد. اصلاح قیمت یعنی همان چیزی که بازار خیلی خوب بلد است: اصلاح رو به بالا. ریی‌ها هم که تازه آمده بود تا کمی آرامش بیاورد، دید فضا رقابتی است، گفت من هم بد نیست کمی رشد شخصیتی داشته باشم. ۸۰ میلیون تومان هم که عددی نیست؛ فقط چند تا صفر است که به هم چسبیده‌اند.

تصمیمی که می‌تواند سرنوشت «آلپاین» را تغییر دهد

حاضر جواب: فرانسوی‌ها به این نتیجه رسیدند که اگر شاسی‌بلندشان سبک باشد، هم مصرفش کم می‌شود، هم راننده احساس گناه کمتری می‌کند. آلپاین قرار است طوری باشد که هم اسپرت باشد، هم خانوادگی، هم اگر شمد کمی هم شاسی‌بلند. خلاصه خودرویی برای همه سلیقه‌ها؛ فقط مانده تصمیم بگیرد در پارکینگ ایرانی‌جای می‌شود یا نه.

خودروسازان نقشی در لاتاری خودرو ندارند
حاضر جواب: لاتاری خودرو آن قدر هیجان‌انگیز شده که بعضی‌ها فکر می‌کنند جزو ورزش‌های رسمی است. خودروسازان هم با خیال راحت می‌گویند ما فقط تولید می‌کنیم، قرعه‌کشی با سرنوشت است. دلالان هم دلگرم هستند که در هر شرایطی، یک راهی برای خرید، نگه‌داشتن و فروختن پیدا می‌شود. اقتصاد دستوری هم مثل مربی کنار زمین ایستاده و سوت می‌زند.

رشد درآمد شرکت «سازه پویش»

درآمد آذرماه

527

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد ۹ ماهه

93%

میزان درآمد ۹ ماهه

4.707

میلیارد تومان

شرکت سازه پویش در ۹ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴,۷۰۷ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

اذعان اسناد بودجه به بن‌بست قیمت‌گذاری دستوری

انتشار اسناد پشتیبان لایحه بودجه ۱۴۰۵ را می‌توان نقطه عطفی در سیاست‌گذاری اقتصادی کشور دانست. در این گزارش، برای نخستین بار، قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به عنوان یک سیاست ناکارآمد، بلکه به عنوان عامل بروز بحران در بخش‌های مختلف اقتصاد معرفی شده است. این تغییر لحن، به‌ویژه در متنی که مبنای تصمیم‌سازی دولت و مجلس است، حامل پیامی روشن است: ادامه این سیاست، دیگر قابل دفاع نیست.

چرا؟

نمونه کامل یک سیاست شکست‌خورده

در این اسناد، صنعت خودرو به‌صراحت نمونه تمام‌عیار ناکارایی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری توصیف شده است. زیان انباشته سسنگین، بحران بدهی، افت سرمایه‌گذاری و ناتوانی در توسعه محصول، پیامدهای مستقیم تثبیت دستوری قیمت‌ها در شرایط تورمی عنوان شده‌اند. شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد به یک ساختار پایدار تبدیل شده؛ ساختاری که نه به نفع مصرف‌کننده واقعی است و نه به سود تولیدکننده

برای چه؟

توزیع رانت به نام حمایت از مصرف‌کننده

یکی از مهم‌ترین نتایج قیمت‌گذاری دستوری، شکل‌گیری بازار دوترا می‌شود. گزارش سازمان برنامه و بودجه نشان می‌دهد این بازار، برخلاف هدف اولیه سیاست‌گذار، عملاً به توزیع رانت منجر شده است. مصرف‌کننده نهایی یا از خرید محروم می‌شود یا ناچار است خودرو را با قیمت‌های بالاتر بازار آزاد تهیه کند؛ در حالی که تولیدکننده نیز محصول خود را زیر قیمت تمام‌شده می‌فروشد و توان سرمایه‌گذاری را از دست می‌دهد.



پیش‌بینی ناپذیر بودن بازار خودروهای برقی، این احتمال وجود دارد که تولید مدل بنزینی فعلی ۲۰۸ در کنار نسل جدید ادامه یابد. آلن فیوی، مدیر عامل پژو ضمن تأکید بر تعهد این برند به خودروهای برقی، استراتژی شرکت را این‌گونه تشریح می‌کند: «استراتژی ما این است که انتخاب نوع انرژی را بر عهده مشتری بگذاریم.» پلت فرم STLA Small قابلیت پشتیبانی از باتری‌هایی با ظرفیت ۳۷ تا ۸۲ کیلووات-ساعت را دارد. انتظار می‌رود پژو ۲۰۸ جدید از یک باتری در محدوده بالای این بازه، احتمالاً نزدیک به ۸۲ کیلووات-ساعت بهره‌برد. این یک جهش بزرگ نسبت به باتری ۵۲ کیلووات-ساعتی مدل برقی فعلی است و می‌تواند شعاع حرکتی خودرو را به شکل چشمگیری افزایش دهد.

پژو قصد دارد با نسل جدید هاجیک محبوب خود، یک انقلاب تمام‌عیار در دنیای خودروهای کوچک به پا کند. پژو ۲۰۸ مسدل ۲۰۲۶ که روی پلت فرم کاملاً جدید STLA Small استلانتیس ساخته می‌شود، قرار است صرفاً به صورت برقی عرضه شود و با کابینی رادیکال و آینده‌نگرانه، مجهز به فرمان مستطیلی موسوم به Hypersquare است. این هاجیک جدید نخستین محصولی خواهد بود که از پلت فرم STLA Small استفاده می‌کند؛ معماری کلیدی که آینده خودروهای کامپکت گروه استلانتیس را شکل می‌دهد و جایگزین پلت فرم فعلی CMP خواهد شد. اهمیت ۲۰۸ جدید برای پژو به قدری است که آن را به عنوان پرچم‌دار این تحول بزرگ انتخاب کرده‌اند. باین حال، با توجه به

برنامه‌ریزی «پژو» برای پر فروش‌ترین سری محصولاتش



معرفی نسخه شکارچی از سوزوکی «جیمینی»



با توجه به برگزاری نمایشگاه خودرو توکیو ۲۰۲۴ در فاصله ۹ تا ۱۱ ژانویه، شرکت‌های مختلف برای حضور در این رویداد آماده می‌شوند. سوزوکی هم قصد دارد با چند کانسپت از جمله جیمینی Nomade در این نمایشگاه حضور پیدا کند. بنابر اعلام سوزوکی، این کانسپت جمع‌وجور با نام طولانی سوزوکی جیمینی Nomade مانستر هانتز وایلدز ادیشن قصد دارد به این پرسش پاسخ دهد که سوزوکی با چه شکل و شمایی در جهان شکار چپان هیولا حضور خواهد داشت. این خودرو در همکاری با شرکت Capcom شکل گرفته که تاکنون چند سری از بازی ویدئویی Monster Hunter را عرضه کرده است. در اولین نگاه

به سوزوکی جیمینی Nomade مانستر هانتز وایلدز ادیشن، با روکش خاص بدنه مواجه هستیم که حال و هوای Monster Hunter را به یاد می‌آورد. توجه داشته باشید که طول و فاصله محوری ۳٫۸ و ۲٫۵ متری تیپ ۵ در سوزوکی جیمینی، ۳۴ سانتی‌متر از تیپ سه در این خودرو بزرگ‌تر است. مشخصات فنی سوزوکی جیمینی Nomade مانستر هانتز وایلدز ادیشن با مدل استاندارد که در ایران نیز به فروش می‌رسد، تفاوتی ندارد.

رکوردی که تاریخ‌ساز شد؛

۱۵۲ فراخوان در یک سال از سوی «فورد»!



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

صنعت خودرو جهان بیش از هر زمان دیگری زیر ذره‌بین قرار گرفته است؛ از یک سو فشارهای ناشی از گذار به خودروهای برقی و هوشمند و از سوی دیگر سخت‌گیری‌های نهادهای نظارتی در حوزه ایمنی و کیفیت، شرایطی را رقم زده که کوچک‌ترین نقص در محصولات می‌تواند به بحرانی گسترده تبدیل شود. در چنین فضایی، فراخوان خودروها دیگر تنها یک اقدام اصلاحی نیست، بلکه به‌شخصی برای سنجش اعتبار برندها و میزان اعتماد مشتریان بدل شده است. بازار آمریکایه عنوان بزرگ‌ترین و رقابتی‌ترین بازار خودرو، بیشترین حساسیت را نسبت به این موضوع دارد. هر فراخوان در این بازار نه تنها هزینه‌های سنگین مالی برای شرکت‌ها به همراه دارد، بلکه می‌تواند جایگاه آن‌ها را در عرصه جهانی تحت تأثیر قرار دهد. از همین رو، خودروسازان بزرگ جهان تلاش می‌کنند با سرمایه‌گذاری در کنترل کیفیت و توسعه فناوری‌های ایمنی، از تکرار چنین بحران‌هایی جلوگیری کنند. باین حال، برخی رخدادهای ناشی می‌دهد که مسیر پیش رو همچنان دشوار است و حتی برندهای با سابقه نیز در برابر چالش‌های کیفیت و ایمنی آسیب‌پذیر هستند.

فراخوان‌هایی که محبوبیت فورد را هدف گرفته‌اند!

شرکت فورد در سال ۲۰۲۵ با ثبت بیش از ۱۵۰ فراخوان رسمی، رکورد تاریخی در صنعت خودرو آمریکا بر جای گذاشت. این آمار که توسط سازمان ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها (NHTSA) منتشر شده، نشان می‌دهد فورد در یک سال بیش از هر خودروساز دیگری در تاریخ آمریکا مجبور به فراخوان محصولات خود شده است. این رکورد تقریباً دو برابر رکورد قبلی جنرال موتورز در سال ۲۰۱۴ است و از بحرانی جدی در حوزه کیفیت و ایمنی محصولات فورد خبر می‌دهد.

فراخوان‌های فورد طیف گسترده‌ای از محصولات را شامل می‌شود؛ از پیکاپ‌های محبوب ماوریک و F-150 گرفته تا



شاسی‌بلند برونکو و خودروهای برقی موستانگ مک-ای. مشکلات گزارش شده متنوع بوده‌اند: نقص در سیستم‌های ایمنی مانند کمربند و ایربگ، ایراد در نرم‌افزارهای کنترلی، اشکال در دوربین‌های عقب و چراغ‌ها و حتی قطعاتی مانند انژکتور سوخت که خطر آتش‌سوزی ایجاد می‌کردند. این گستردگی نشان می‌دهد که بحران کیفیت فورد تنها به یک بخش محدود نیست، بلکه کل زنجیره تولید و کنترل کیفیت را تحت تأثیر قرار داده است.

این وضعیت پیامدهای اقتصادی سنگینی برای فورد دارد. هر فراخوان علاوه بر هزینه‌های مستقیم تعمیر و جایگزینی قطعات، به اعتماد مشتریان نیز آسیب می‌زند. در شرایطی که بازار جهانی خودرو با فشار ناشی از کاهش مشوق‌های مالیاتی برای خودروهای برقی و افزایش تعرفه‌ها روبه‌رو است، چنین رکوردی می‌تواند توان رقابتی فورد را در بازارهای بین‌المللی تضعیف کند. کارشناسان معتقدند این بحران، فرصت مناسبی برای رقبای آسیایی و اروپایی فراهم کرده تا سهم بیشتری از بازار آمریکا و سایر کشورها به دست آورند.

مدیران فورد اذعان کرده‌اند که اصلاحات ساختاری در فرآیندهای کنترل کیفیت زمان‌بر خواهد بود و ممکن است چندین سال طول بکشد تا نتایج ملموس آن دیده

به شدت کاهش دهد. این موضوع نه تنها فروش داخلی را تهدید می‌کند، بلکه توان رقابتی فورد در بازارهای بین‌المللی را نیز تضعیف خواهد کرد. در بازارهایی مانند اروپا و آسیا که استانداردهای ایمنی سخت‌گیرانه‌تر هستند، چنین رکوردی می‌تواند به کاهش سهم بازار و افزایش هزینه‌های بازاریابی و خدمات پس از فروش منجر شود. فراخوان‌های فورد تنها یک بحران داخلی نیست؛ بلکه پیامدهای آن در سطح بین‌المللی نیز قابل مشاهده است. بسیاری از قطعات و فناوری‌های فورد در زنجیره تأمین جهانی تولید می‌شوند و مشکلات کیفی می‌تواند به سایر شرکای صنعتی نیز سرایت کند.

علاوه بر این، چنین رکوردی فشار مضاعفی بر سایر خودروسازان آمریکایی وارد می‌کند تا کیفیت محصولات خود را ارتقا دهند و از تکرار چنین بحرانی جلوگیری کنند. مدیر عامل فورد، جیم فارلی پیش‌تر اذعان کرده بود که بهبود کیفیت محصولات این شرکت به چندین سال زمان نیاز دارد. با وجود تغییرات در فرآیندهای کنترل کیفیت، بسیاری از فراخوان‌ها حتی مدل‌های ۲۰۲۶ را نیز در بر گرفته‌اند.

این نشان می‌دهد که اصلاحات ساختاری هنوز به نتیجه ملموس نرسیده و مسیر بازسازی اعتماد مشتریان طولانی خواهد بود. بحران فراخوان‌های فورد می‌تواند به فرصتی برای رقبا تبدیل شود. برندهایی مانند تویوتا، هیوندای و فولکس‌واگن که در سال‌های اخیر بر کیفیت و نوآوری تمرکز کرده‌اند، ممکن است از این شرایط برای افزایش سهم بازار خود در آمریکا و سایر کشورهای با درآمد بالا، در مقابل، فورد ناچار است با ارائه مشوق‌های مالی، برنامه‌های وفاداری مشتری و سرمایه‌گذاری سنگین در کنترل کیفیت، جایگاه خود را حفظ کند. رکورد فراخوان‌های فورد در سال ۲۰۲۵ را باید یک نقطه عطف منفی در تاریخ صنعت خودرو آمریکا دانست؛ خدای که نشان می‌دهد حتی بزرگ‌ترین خودروسازان جهان نیز در صورت غفلت از کیفیت، می‌توانند با بحران‌های جدی مواجه شوند.

این وضعیت نه تنها آینده فورد، بلکه اعتماد عمومی به صنعت خودرو آمریکا را نیز تحت تأثیر قرار داده و درس مهمی برای سایر خودروسازان بین‌المللی به همراه دارد؛ کیفیت و ایمنی، ستون اصلی بقای برند در بازار جهانی است.

چالش‌های احیای هویت فورد

حالا فورد رکورد قبلی جنرال موتورز را دو برابر کرد و بدترین عملکرد تاریخ صنعت خودرو آمریکا در حوزه کیفیت و ایمنی را به نام خود ثبت کرد.

فراخوان‌های فورد طیف وسیعی از محصولات را شامل می‌شود؛ از پیکاپ‌های ماوریک و برونکو گرفته تا خودروهای برقی موستانگ مک-ای. مشکلات گزارش شده شامل نقص نرم‌افزاری در ماژول‌های کنترسل، ایراد در دوربین‌های عقب، اشکالات سیستم روشنایی و حتی قطعاتی مانند انژکتور سوخت و کمربند ایمنی بوده است. این گستردگی نشان می‌دهد که بحران کیفیت فورد تنها به یک بخش محدود نیست؛ بلکه کل زنجیره تولید و کنترل کیفیت را تحت تأثیر قرار داده است. در شرایطی که بازار جهانی خودرو با فشار ناشی از کاهش مشوق‌های مالیاتی برای خودروهای برقی و افزایش تعرفه‌ها مواجه است، فراخوان‌های گسترده فورد می‌تواند اعتماد مشتریان را

کانسپت‌های تویوتا «راوفور» در نمایشگاه توکیو ۲۰۲۶

خودرو به‌شمار می‌روند. این کانسپت با محفظه بار سقفی و تایرهای آفرود Rivers ساخت تویوتا، برای سفرهای ماجراجویانه آماده شده است. کانسپت بعدی یعنی راوفور GR Sport نیز توسط زیرمجموعه اسپرت تویوتا یعنی GR براساس برخی جزئیات اسپرت ساخته شده است. اما سومین کانسپت راوفور که بدنه آن با سه رنگ مشکی، آبی و قرمز است، براساس تیپ Adventure نسل قبلی تویوتا راوفور شکل گرفته است. از تزیین سه رنگ بدنه که بگذریم، باید به سپرهای مشکی در جلو و عقب، تایرهای آفرود Toyo و رینگ‌های مشکی اشاره کرد. نسل ششم تویوتا راوفور پس از رونمایی در می ۲۰۲۵، به اهالی آمریکای شمالی و اروپا و سپس استرالیا معرفی شد.

با شروع به کار نمایشگاه خودرو توکیو، با شرکت‌کنندگان این رویداد بیشتر آشنا خواهیم شد. تویوتا فعلاً از اعلام نام و مشخصات محصولات خود در این رویداد خودداری کرده است؛ اما شرکت صنعتی تویوتا (Toyota Industries) که به عنوان سازنده تجهیزات و لوازم ویژه برای محصولات این شرکت فعالیت دارد، از حضور سه کانسپت براساس نسل ششم تویوتا راوفور در این نمایشگاه خبر داده است. به سراغ اولین عضو این جمع سه تایی یعنی راوفور Outdoor Style برویم که براساس تیپ آفرودی Adventure شکل گرفته است. سپرهای پلاستیکی در جلو و عقب، قلاب‌های یدک‌کشی به رنگ نارنجی، نقوش گرافیکی روی کاپوت و بخش جانبی و چراغ‌های اضافه در نمای جلو، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری این



خبر News

تولید ریماک «نورا فاندروز» تنها در ۱۰ نسخه!

در دنیای هایپر کارها، ریماک نورا R به عنوان خودرویی بسیار کمیاب شناخته می‌شود؛ چرا که تنها ۴۰ دستگاه از آن تولید خواهد شد. اما افرادی که به دنبال چیزی خاص‌تر باشند، حالا می‌توانند به نسخه‌ای ویژه از این خودرو با لقب Founder's Edition فکر کنند که تولید آن تنها به ۱۰ دستگاه محدود می‌شود. البته این یک نسخه محدود معمولی نیست؛ چرا که خریداران آن با ورود به حلقه داخلی ریماک، به تجربه‌هایی دسترسی پیدا می‌کنند که معمولاً برای افراد خارج از شرکت ممنوع است. این افراد در بحث‌های داخلی استراتژی و تحقیق و توسعه (R&D) مشارکت خواهند داشت و محصولات آینده را پیش از معرفی عمومی



خواهند دید و از نزدیک در برنامه‌های ثبت رکورد حضور خواهند داشت. این مسیر از پردیس گسترده ریماک در زاگرب آغاز می‌شود؛ جایی که استقبال از هر یک از این ۱۰ مالک توسط مت ریماک (بنیان‌گذار و مدیر عامل شرکت) و فرانک هایل (مدیر طراحی) به صورت حضوری به عمل خواهد آمد. این دو نفر با استفاده از ابزارهای بصری-سازی آنی برای تغییر رنگ، متریال و پرداخت نهایی، مشتریان را در فرآیند شخصی‌سازی نسخه Founder's Edition همراهی می‌کنند. نخستین ویژگی ظاهری ریماک نورا Founder's Edition، تزئین دو رنگ بدنه همراه با نوارهای بسیار باریک روی کاپوت، سقف و بال عقب است. در داخل این نوارها، گرافیک مدارهای الکترونیکی دیده می‌شود. نشان Founder's Edition با حروف اختصاری نام Mate Rimac روی گلگیرهای جلو حک می‌شود؛ در حالی که جزئیات نقاشی شده با دست نیز بنا بر سلیقه مالک قابل انتخاب است. طراحی نامتقارن صندلی‌های این مدل به خودرو شخصی مت ریماک اشاره دارد. گذشته از دوخت دست‌دوز روکش‌ها، باید به گلدوزی‌های روی درها با مناسبت‌های مهم در تاریخچه ریماک، حروف MR روی پشت‌سری‌ها و نشان Founder's Edition بین صندلی‌ها اشاره کرد.

از محصول اشرافی بر بنتایا روبرو هستیم. این گمانه‌زمانی قوت می‌گیرد که به یاد بیاوریم مدیرعامل دریم پیش‌تر اعلام کرده بود که این شرکت پس از برند الهام‌گرفته از بوگاتی، به‌دنبال توسعه‌برند لوکس دیگری برای رقابت مستقیم با بنتلی و رولز رویس است. شرکت دریم که در اصل یک تولیدکننده لوازم خانگی و جاروبرقی است، پیش‌ازاین نیز با رونمایی از طرح‌هایی که کپی‌های بی‌بردهای از بوگاتی شبرون و رولز رویس کالینان بودند، نام خود را بر سر زبان‌ها انداخته بود. به‌نظر می‌رسد این شرکت استراتژی خود را بر پایه شبیه‌سازی نمادهای طراحی غربی بناکرده تا بتواند مسیر خود را به بازار خودروهای لوکس باز کند.

«در دنیای خودرو، الهام گرفتن از طراحی‌های موفق یک چیز است و کپی‌کاری چیز دیگر. به‌نظر می‌رسد یک شرکت چینی بار دیگر مرز میان این دورا جابه‌جا کرده است. به‌تازگی تصاویری از یک شاسی‌بلند لوکس و بدون نام و نشان در شبکه‌های اجتماعی چین منتشر شده که شباهت انکارناپذیری به بنتلی بنتایا دارد و گمانه‌زنی‌ها حاکی از آن است که این محصول، جدیدترین ساخته شرکت چنجالی دریم است. این شاسی‌بلند رموز اگرچه در بخش جلویی و خط سقف کمی جمع‌های‌تر از بنتایگا اصلی به‌نظر می‌رسد، اما جلوبنچره کرومی بزرگ، طراحی چراغ‌ها و تناسبات کلی بدنه فریاد می‌زنند که با یک کپی دقیق



دریم چینی این بار به سراغ بنتلی «بنتایگا» رفت



حذف اقشار کم‌درآمد از بازار خودرو؛

تویوتا کم‌ری هبیرید پریمیوم ادیشن در بازار به ۹ میلیارد تومان رسید



بار رفاهی نداشتن خودرو را در ایران به‌مراتب سنگین‌تر می‌کند. در کشورهای در حال توسعه نیز درصد مالکیت خودرو بسیار بالاتر از ایران است؛ برای مثال این رقم برای ترکیه به ۶۵ تا ۷۰ درصد و برای برزیل به ۶۰ تا ۶۵ درصد می‌رسد.

وارداتی‌ها همچنان در مدار صعود قیمت

خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد تومان، فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۸۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو GT۶ (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان و بک X3 پرو (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که تویوتا کم‌ری هبیرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۹ میلیارد تومان، بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۹ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان و ام‌جی 4ev تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

بخشی از آن‌ها از بازار کنار می‌روند؛ بنابراین پایه تقاضای بازار به‌طور محسوسی کوچک شده است. در چنین شرایطی حتی اگر تولید یا واردات افزایش یابد، الزاما به‌رونق معامله منجر نمی‌شود؛ چراکه مخاطب مصرفی وجود ندارد.

بنابراین می‌توان گفت ر کود حاکم بر بازار نمی‌تواند کوتاه‌مدت و مقطعی باشد؛ چراکه این ر کود نه نتیجه شوک‌های قیمتی یا کاهش عرضه، بلکه کاملاً ریشه‌ای و نتیجه فرسایش تدریجی قدرت خرید در دهک‌های میانی و حذف کامل دهک‌های پایین است. از طرف دیگر برخلاف ر کودهای کلاسیک که با کاهش قیمت همراه می‌شوند، بازار خودرو کشور در گیر ر کود توری است؛ یعنی در عین حال که تقاضای موثر چندانی در بازار خودرو وجود ندارد، همچنان قیمت‌ها رو به افزایش است.

نتیجه این وضعیت آن است که نیمی از خانوارهای کشور از داشتن خودرو محروم هستند. این در شرایطی است که درصد مالکیت خودرو در دیگر کشورها، اعم از توسعه‌یافته و در حال توسعه، فاصله زیادی تا این رقم دارند؛ به‌طوری‌که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، نرخ مالکیت خودرو در میان خانوارها بین ۷۵ تا ۹۰ درصد قرار دارد؛ تفاوت ایران با این کشورها تنها در عدد مالکیت نیست؛ بلکه ماهیت آن نیز متفاوت است. این کشورها عمدتاً حمل‌ونقل عمومی کارآمد و گسترده‌ای دارند؛ بنابراین نداشتن خودرو اغلب یک انتخاب آگاهانه است. در حالی که در ایران، نداشتن خودرو بیش از آن که انتخاب باشد، نتیجه محدودیت اقتصادی و خروج اجباری از بازار است. همین تفاوت،

بررسی توزیع

مالکیت خودرو میان دهک‌های مختلف درآمدی آن‌گونه که در اسناد پشتیبان لایحه بودجه سال



آینده مورد تأکید قرار گرفته، نشان می‌دهد سیاست‌هایی که طی سال‌های گذشته تحت‌عنوان «تنظیم بازار خودرو» و با هدف تسهیل دسترسی اقشار کم‌درآمد به خودرو اجرا شده‌اند، در عمل به نتیجه نرسیده و با شکست مواجه شده‌اند.

طبق این اسناد که توسط سازمان برنامه‌وبودجه تهیه شده و به‌همراه لایحه بودجه به مجلس تحویل داده شده است، تنها ۵۴.۹ درصد از خانوارهای کشور دارای خودرو هستند؛ به تعبیر دیگر تقریباً هر دو خانوار، یک خانوار فاقد خودرو است. توزیع این خودروها نیز بین دهک‌های مختلف فاصله زیادی از هم دارند؛ به‌طوری‌که فقط ۱۳.۱ درصد از خانوارهای دهک یک دارای خودرو هستند. این رقم برای دهک ۱۰ درآمدی به ۸۲.۶ درصد می‌رسد.

درواقع ر کود فعلی بازار خودرو و افت معنادار دسترسی خانوارها به این بازار، بازتاب شکست سیاست‌های تنظیم بازار در تحقق اهداف اعلامی آن‌هاست. سیاست‌هایی که طی سال‌های گذشته با هدف مهار قیمت و حمایت از مصرف‌کننده اجرا شد، در عمل نتوانستند دامنه اجتماعی تقاضای خودرو را حفظ کنند؛ به‌طوری‌که امروز تنها ۵۴.۹ درصد خانوارهای ایرانی مالک خودرو هستند و بخش قابل‌توجهی از جامعه عملاً از بازار کنار گذاشته شده‌اند.

طی این سال‌ها سیاست‌گذاران با سرکوب قیمتی خودرو و حتی فریزهای بلندمدت (تا ۱۸ ماه) سعی داشتند دامنه مالکیت خودرو را گسترش دهند. در تمام این مدت کارشناسان هشدار می‌دادند که این شکل از سیاست‌ها نه‌تنها منجر به افزایش دسترسی به خودرو نمی‌شود، بلکه به‌ضرر مصرف‌کنندگان به‌خصوص بخش کم‌درآمدتر آن‌ها خواهد شد.

استدلال این کارشناسان این بود که سرکوب قیمتی موجب شکاف قیمت بین کارخانه و بازار و رشد فعالیت دلالان و سوداگران خواهد شد و همین موضوع قیمت را در بازار افزایش داده و دسترسی را محدود می‌کند.

اتفاق‌هایی که قدم به‌قدم رخ دادند؛ بنابراین تنظیم‌گری به‌جای ایجاد تعادل پایدار به کوچک شدن پایگاه خریداران و قفل شدن تقاضای موثر منجر شده است؛ بازاری که در آن قیمت‌ها چسبند به باقی‌مانده، حجم معاملات کاهش یافته و دسترسی دهک‌های پایین و حتی بخشی از دهک‌های میانی به خودرو تضعیف شده است. حال‌اما توزیع مالکیت خودرو بین دهک‌های درآمدی، به‌خوبی ریشه‌های ر کود حاکم بر بازار خودرو را نشان می‌دهد؛ درواقع می‌توان گفت سه دهک کم‌درآمدتر جامعه عملاً از بازار خودرو کنار گذاشته شده‌اند. دهک‌های میانی مانند دهک چهارم و پنجم نیز گرچه ممکن است هنوز در بازار خودرو فعال باشند، اما با هر شوک قیمتی

«XTRIM SX»؛ لوکس، اسپرت و هم‌قدم بانسل جوان شهری

سطحی از آرامش و آسایش را فراهم می‌کنند که معمولاً در ساعات پرتراфик شهری کمتر قابل انتظار است.

سفرهای اجتماعی، تجربه‌های مشترک SX

خودرو SX بستر مناسبی برای سفرهای لوکس و تجربه‌های مشترک فراهم می‌کند؛ فضایی که هر لحظه حرکت در آن با آرامش و راحتی همراه است و سفر را به تجربه‌ای ارزشمند و لذت‌بخش تبدیل می‌کند. سامانه‌هایی مانند کروز کنترل تطبیقی (ACC)، دستیار حرکت در ترافیک (TJA) و سیستم نگه‌دارنده بین خطوط (LKA)، فشار ذهنی رانندگی در شرایط پرتراфик یا مسیرهای طولانی را کاهش داده و تجربه‌ای ایمن‌تر و روان‌تر ارائه می‌دهند.

سیستم صوتی سونی با ۹ بلندگو در کنار نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ هماهنگ با ریتم موسیقی، فضایی زنده و پویا در کابین ایجاد می‌کند که با روحیه اجتماعی و سلیقه شخصی نسل جوان هم‌خوانی دارد. سیستم اطلاعات – سرگرمی Lion ۵۰۰ در کنار پردازنده قدرتمند Qualcomm Snapdragon 8155، عملکردی سریع، روان و یکپارچه ارائه می‌دهد. صفحه‌نمایش خمیده ۱۲.۴ اینچی – بزرگ‌ترین در این کلاس – با رابط کاربری ساده و واکنش‌پذیر، دسترسی به امکانات مختلف را آسان کرده و تجربه کاربری را به سطح بالاتری ارتقا می‌دهد.

XTRIM SX فراتر از یک وسیله‌نقلیه است؛ خودرویی که با سبک زندگی نسل جوان شهری هماهنگ شده و تعادلی دقیق میان عملکرد، آرامش و فضای شخصی ایجاد می‌کند. این خودرو برای حرکت در ریتم روزمره شهر طراحی شده است؛ جایی که تمرکز، کنترل و کیفیت تجربه، اولویت اصلی هستند.



سطح بالاتری قرار می‌دهد.

در نتیجه، SX موفق شده ضمن حفظ ماهیت اسپرت خود، پاسخگوی نیازهای کاربردی روزمره و سفر نیز باشد؛ ترکیبی که در این کلاس، کمتر به‌صورت متوازن دیده می‌شود.

سانروف پانورامای بزرگ و پنجره‌های جانبی وسیع، ارتباط بصری مداوم با محیط پیرامون ایجاد کرده و حس آزادی و تسلط بر فضا را تقویت می‌کنند؛ ویژگی خاصی که با روحیه ماجراجو و کنجکاو نسل جوان هم‌راستا است. کنترل صوتی شیشه‌ها، سیستم تهویه و سایر عملکردها، بدون نیاز به تعامل مستقیم با دکمه‌ها، تمرکز راننده را حفظ کرده و ایمنی و راحتی استفاده از آپشن‌ها را افزایش می‌دهد.

فضایی لوکس برای بازیابی انرژی

در ریتم پرشتاب زندگی شهری و در شرایط تراکم بالای ترافیک، گذراندن زمان‌های طولانی پشت فرمان به‌بخشی اجتناب‌ناپذیر



مستقیم سوخت با فشار بالا و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها باعث احتراق دقیق‌تر و کاهش آلایندگی شده‌اند. مرسدس‌بنز در برخی پیش‌رانه‌ها از توربوشارژرهای الکتریکی نیز استفاده می‌کند که تاخیر توربو را کاهش داده و پاسخ‌گویی موتور را بهبود می‌بخشد. در کنار این موارد، استفاده از سیستم‌های هیبریدی متوسط ۴۸ ولتی نقش مهمی در بهینه‌سازی عملکرد ایفا می‌کند. این فناوری با کمک استارت‌زنی‌اتر و یکپارچه، شتاب‌گیری نرم‌تر و مصرف سوخت کمتر را به همراه دارد. مرسدس‌بنز با این رویکرد نشان می‌دهد آینده موتورهای درون‌سوز، نه در حذف کامل، بلکه در هوشمندسازی و هماهنگی با فناوری‌های برقی تعریف می‌شود.

مرسدس‌بنز همواره یکی از پیشگامان صنعت خودروسازی در توسعه فناوری‌های پیش‌رانه بوده و در سال‌های اخیر تمرکز خود را بر افزایش بازدهی، کاهش مصرف سوخت و انطباق با استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی قرار داده‌است. نسل جدید موتورهای این برند آلمانی بارویکردی مازول‌ا طراحی شده‌اند تا امکان استفاده در مدل‌های مختلف بنزینی، دیزلی و هیبریدی را فراهم کنند. یکی از مهم‌ترین نوآوری‌ها، بهره‌گیری از فناوری NANOSLIDE® در پوشش داخلی سیلندر هاست؛ روشی که با کاهش اصطکاک داخلی، هم به افزایش راندمان موتور کمک می‌کند و هم دوام قطعات را بالا می‌برد. همچنین سیستم‌های پیشرفته تزریق



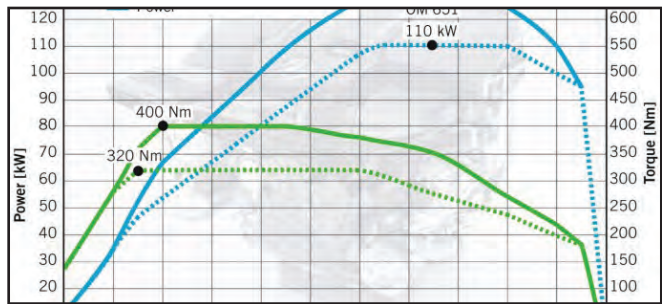
تکنولوژی‌های نوین در پیش‌رانه‌های «مرسدس‌بنز»

چگونه «مرسدس‌بنز» قوی‌ترین ۴ سیلندر را طراحی و تولید کرد؟

«M133»؛ کهکشان ۴۰۰ اسب‌بخاری اشتوتگارتی!

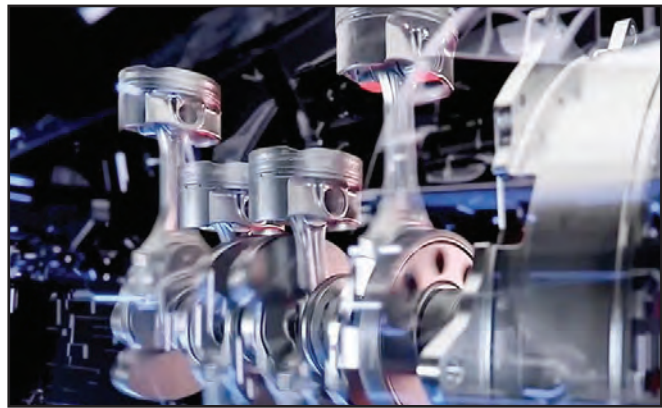


۳۷۵ اسب‌بخار قدرت را در ۱۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۴۷۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۱۵۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم این‌که در مدل‌های تولیدی پس از سال ۲۰۱۵ میلادی با تغییرات در واحد پاشش سوخت و پروگرامینگ ECM حداکثر قدرت به ۴۰۰ اسب‌بخار در ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۵۰۰ نیوتون‌متر در ۱۵۸۰۰ آرپی‌ام می‌رسد. اما باید توجه کرد که در نسخه پیش از تغییرات آن به‌محض فشردن پدال گاز از ۲۰۰۰ آرپی‌ام به ۱۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) بر اساس دیاگرام توان و گشتاور برحسب دور موتور، برای رسیدن



به قدرت ۳۷۵ اسب‌بخاری روند صعودی داشته که به‌محض رسیدن به ۱۶۵۰۰ آرپی‌ام، سوخت به‌صورت کامل قطع و روند نزولی به‌خود می‌گیرد. با این حال در نسخه سال ۲۰۱۵ میلادی به بعد با فشردن پدال گاز از ۲۰۰۰ آرپی‌ام به ۶۲۵۰ آرپی‌ام روند صعودی توان را شاهد هستیم که به‌محض رسیدن به ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و توان ۴۰۰ اسب‌بخاری سریعاً شکل نزولی به‌خود می‌گیرد. در مقابل هر دو نسخه پیش از تغییرات و بعد از تغییرات سال ۲۰۱۵ میلادی دیاگرام گشتاور تادور ۱۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) روند نسبتاً صعودی داشته و پس از آن خطی شده و بعد از بالا بردن دور موتور از ۶۰۰۰ تا ۱۷۲۰۰ آرپی‌ام (حداکثر سرعت موتور M133) روند نزولی به‌خود می‌گیرد.

سیستم خنک‌کننده و کنترل دما



از دیگر شاهکارهای مهندسان مکانیک خود و مرسدس‌بنز و بخش‌های -پرفورمنسی آن، AMG سیستم خنک‌کننده و کنترل دماست؛ زیرا به‌لطف استفاده از واتر پمپ (پمپ آب) مکانیکی با کنترل الکتریکی و ترموستات دارای کنترلر الکتریکی، دمای موتور به‌خوبی در سطح کاری خود قرار می‌گیرد. ناگفته‌نماند که سیستم خنک‌کننده موتور M133 دقیقاً همان سیستمی است که روی سوپراسپرت خوش‌آواز و اسطوره مرسدس‌بنز یعنی SLS AMG تعبیه شده‌است. از سوی دیگر ساختار بلوک (بدنه)، سرسیلندر از آلیاژ آلومینیومی و استفاده از اوایل پمپ (پمپ روغن) نسل جدید به‌خوبی انتقال حرارت را انجام داده و دیگر شاهد تنش حرارتی بالایی نخواهیم بود. علاوه بر این، بهره‌گیری از سیستم جت‌اوایل (پاشش پر فشار توسط نیروی هیدرولیکی روغن) در قطعات پیستون‌های فورج، شاتون‌های فورج و میل‌لنگ نسل جدید روانکاری تا ۸ درصد بهبود یافته و خنک‌کاری نیز حدود ۱۵ درصد بهتر شده‌است. این ساختار تنش حرارتی و استهلاک قطعات را به‌شکل محسوسی کاهش می‌دهد.

طراحی ۱۶ سوپاپ روی دو میل سوپاپ و مکانیزم DOHC، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها، قطر سیلندر ۸۳ میلی‌متری، کورس پیستون ۹۲ میلی‌متری و تغییرات در محفظه احتراق و رسیدن به نسبت تراکم ۸٫۶ به یک سبب شده‌است توان و گشتاور بالایی را از یک موتور ۴ سیلندر شاهد باشیم. ناگفته‌نماند که موتور M133 مرسدس‌بنز از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۹ میلادی به تولید رسیده‌است. بر اساس گفته‌های مرسدس‌بنز در سال ۲۰۱۵ میلادی این پیش‌رانه دستخوش تغییرات در بخش واحد سوخت‌رسانی و پروگرامینگ ECM قرار گرفته که در نهایت به‌ارتقای ۲۰ اسب‌بخاری و ۲۵ نیوتون‌متری انجامید. از سوی دیگر باتوجه به نصب سیستم پرخوران بای-توربو، موتور M133 دارای نسبت تراکم نسبتاً بالایی است؛ چراکه اگر این عدد از ۸٫۶ به یک افزایش می‌یابد، احتمال ناک (ضرر به ناشی از احتراق ناقص در سیلندر به دلیل اکتان پایین سوخت) صورت گرفته و در نهایت عمر مفید قطعات موتور را به پایین‌ترین سطح خود رسانده‌است. همچنین طراحی پیستون‌های جدید به‌گونه‌ای است که حالت تورفتگی داشته تا سیرکولیشن (جریان گردابی) بهتری درون محفظه احتراق به‌وجود آورد؛ این مهم سبب شده است توان و گشتاور بسیار بالایی فراهم شود.

۴ سیلندر برابر با ۶ سیلندر



موتور ۴ سیلندر خطی ۱۹۹۱ سی‌سی مرسدس‌بنز یعنی M133 را باید به‌لحاظ توان برابر با یک موتور ۶ سیلندر دانست؛ زیرا قدرت و گشتاوری که از این موتور تولید می‌شود، در یک سطح با موتور ۶ سیلندر وی-شکل قرار می‌گیرد. بر این اساس به‌لطف اضافه شدن سیستم پرخوران توربو دوپلو بای-توربو، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. هرچند ناگفته‌نماند که موتور M133 نسبت به موتور M270 از سیستم بهینه‌سازی شده در توربوشارژر (استفاده از توربو با هندسی متغیر VGT) و تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها استفاده شده‌است. به این معنا که پوست توربو در دورهای پایین بالاتر بوده و این پوست بالاتر سبب پرخوران بیش‌تر در دورهای پایین می‌شود. این موضوع می‌تواند در دورهای پایین یعنی در زمان استفاده در شهر، قدرت و گشتاور مورد نیاز را در اختیار راننده بگذارد. علاوه بر این سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به‌لطف شیر جدید (شیر هیدرولیکی با مکانیزم برقی که با کاهش یا افزایش فشار روغن منجر به آنس یا ریتارد سوپاپ‌ها) شده در نهایت به راندمان بالاتر منتج می‌شود. ناگفته‌نماند که سوخت پیشنهادی برای موتور M133 مرسدس‌بنز دارای حداقل اکتان ۹۲ است. بر این اساس این پیش‌رانه در مناطقی مانند ایران و کشور های حاشیه خلیج فارس به اصطلاح تحت فشار بوده و باید سرویس‌های دوره‌ای و تعویض روغن موتور آن در وقت معینی انجام شود. موتور M133 می‌تواند حداکثر تا ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر تا ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد.

توان و گشتاور مبتنی بر دیاگرام

اگرچه موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری بای-توربو مرسدس‌بنز M133 دستخوش تغییرات تیونر ها قرار گرفته، اما نسخه استاندارد ساخت کمپانی مرسدس با مضای AMG مورد بررسی ما است. بر این اساس به‌لطف پارامترهای فنی مانند حجم موتور ۱۹۹۱ سی‌سی، قطر سیلندر ۸۳ میلی‌متری، کورس پیستون ۹۲ میلی‌متری، نسبت تراکم ۸٫۶ به یک، بهره‌گیری از سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها، سیستم پرخوران توربوهای دوپلو بای-توربو و استفاده از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، این موتور می‌تواند با استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۲ حداکثر

مرسدس‌بنز همواره

در ثبت اختراعات نوین در زمینه طراحی و تولید خودرو، یکه‌تاز بوده و در عرصه تکنولوژی‌های جدید جایگاه بسیار ویژه‌ای را از آن

خود کرده‌است. این کمپانی صاحب‌نام اشتوتگارتی در زمینه موتورهای ۴ سیلندر بنزینی توربوشارژ حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. چراکه CLA به‌عنوان نخستین گرین کوپه کامپکت این کمپانی که از سال ۲۰۱۳ میلادی روی خط تولید رفت، در بخش فنی و موتوری نیز انقلابی در صنعت خودرو به‌شمار می‌رود. به بیان ساده‌تر مرسدس‌بنز با استفاده از پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲ لیتری مزین به تکنولوژی بای-توربو در این مدل، قوی‌ترین را در این کلاس به‌جهان معرفی و عرضه کرد. این موتور با کد M133 شناخته می‌شود که جایزه بین‌المللی کلاس ۱٫۸ تا ۲ لیتر را در سه سال پیاپی از زمان عرضه آن، یعنی از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۸ میلادی به‌خود اختصاص داد.



مروری مختصر بر موتور M133



از آن‌جا که همواره مرسدس‌بنز در صنعت خودرو یکه‌تاز و زبان‌زد بوده، در زمینه موتورهای ۴ سیلندر نیز برتری خود را به‌رقبایش با موتور M133 ثابت کرد. چراکه به‌لطف استفاده از تکنولوژی سطح بالا و نوآورانه توانست قوی‌ترین موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری را طراحی و تولید کند. بر این اساس سال ۲۰۱۳ میلادی بود که مهندسان مرسدس‌بنز تحت نظارت مستقیم مهندسان بخش پرفورمنسی AMG موتور جدید قدرتمند ۴ سیلندر را با نام M133 به‌تولید رساندند. این پیش‌رانه ساختار خطی داشته و در بخش بلوک (بدنه) سیلندر و سرسیلندر از آلیاژ آلومینیوم بهره گرفته شده‌است. همین مهم سبب برتری این موتور نسبت به هم‌کلاس‌های آن شده‌است. جالب‌است بدانید که موتور M133 راندمانی بیش از ۲۰ درصد دارد. هرچند که راندمان حجمی بالایی دارد و این مهم سبب جایگاه خاص برای این موتور شده‌است.

طراحی و ساختار موتور M133



موتور قوی ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری مرسدس‌بنز موسوم به M133 از بلوک (بدنه) و سرسیلندر آلیاژ آلومینیوم برخوردار است که به‌لطف ساختار قطعات فورجینگ وزن بسیار پایینی دارد. این موتور دارای ساختار خطی و حجم موتور ۱۹۹۱ سی‌سی و مزین به ۱۶ سوپاپ روی دو میل سوپاپ و DOHC است. موتور M133 مبتنی بر موتور M270 شکل گرفته که قدرت و گشتاور بسیار بالاتری نسبت به موتورهای ۴ سیلندر ۲ لیتری دیگر دارد. همان‌طور که اشاره شد، ساختار اصلی این موتور بر اساس M270 بوده؛ با این تفاوت که تغییراتی در محفظه احتراق (رسیدن به یک محفظه احتراق ایده‌آل)، نوع پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و تایمینگ هوشمند سوپاپ به‌وجود آمده تا توان و گشتاور بسیار بالاتری را فراهم آورد. این موتور در مدل‌های CLA45 AMG، A45 AMG، A45 AMG و GLA45 AMG نصب شده‌است. تمامی این خودروها عنوان قوی‌ترین ۴ سیلندر جهان را به‌خود اختصاص داده‌اند.

ساختار فنی پیش‌رانه M133

موتور ۴ سیلندر خطی M133 با سیلندر و سرسیلندر آلیاژ آلومینیومی دارای ۱۶ سوپاپ است. به عبارت دیگر این پیش‌رانه حجم موتور ۱۹۹۱ سی‌سی داشته که به‌ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ در سرسیلندر تعبیه شده و جالب‌است بدانید که سیستم VVT هوشمند و دو میل سوپاپ مکانیزم سرسیلندر را تشکیل می‌دهد. همچنین توان و گشتاور بالای M133 مرسدس‌بنز را باید مرهون پارامترهای فنی آن دانست. بر این اساس پارامترهای فنی این پیش‌رانه ستاره اشتوتگارتی طراحی سیستم پرخوران توربو دوپلو (بای-توربو)، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها،

سیستم اطلاعات-سرگرمی پیشرفته و کمک‌های راننده سطح بالا، ترکیبی از راحتی و تکنولوژی را خلق می‌کنند. همه این‌ها بنتلی کانتیننتال جی‌تی رانه فقط یک خودرو و قدر تمند، بلکه به‌نمادی از هنر مهندسی و تجمل بدل می‌کند. مدل پایه Bentley Continental GT Black Edition با قیمت ۲۹۲ هزار و ۸۰۰ دلار عرضه می‌شود و نسخه‌های لوکس‌تر مانند GT Speed و GT Mulliner نیز می‌توانند تا بیش از ۳۳۰ هزار دلار قیمت داشته باشند. این ردیف قیمتی نشان‌دهنده جایگاه ممتاز این خودرو در کلاس گرند‌توررهای لوکس است.

بنتلی کانتیننتال جی‌تی ۲۰۲۵ یکی از برجسته‌ترین خودروهای گرند تورینگ لوکس در بازار است که ترکیبی از طراحی باشکوه، مهندسی پیشرفته و عملکرد فوق‌العاده را ارائه می‌دهد. این کوپه دو در، با بدنه‌ای چشم‌گیر و کیفیت ساخت ممتاز، استانداردهای جدیدی در تجربه رانندگی لوکس تعیین کرده است. پیش‌ران ۴ لیتری ۸۰۰ توین توربو همراه با موتور الکتریکی، خروجی حدود ۷۷۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم می‌کند که شتاب‌گیری سریع و توان حرکتی چشم‌گیر را ممکن می‌سازد. داخل کابین، چرم باکیفیت، جزئیات چوب و فناوری‌های مدرن مانند



بنتلی «کانتیننتال» جی‌تی ۲۰۲۵؛ تجسم لوکس‌ترین کوپه



آینده خودروهای سنگین چگونه خواهد بود؟

«فوتون کاوان BEACON» و بازتعریف حمل‌ونقل پاک

فوتون کاوان BEACON را می‌توان بیش از یک کامیون دانست. این محصول در واقع بیانیه‌ای صنعتی درباره آینده حمل‌ونقل سنگین است



ایمنی فعال و اتصال هوشمند

BEACON به مجموعه‌ای پیشرفته از سامانه‌های کمک‌راننده مجهز شده که با ترکیب دوربین‌ها، رادارها و فناوری لیدار، محیط اطراف خودرو را به‌صورت پیوسته پایش می‌کنند. این سیستم‌ها در کنار نقشه‌های دقیق و داده‌های موقعیت‌یابی، امکان پیش‌بینی شرایط خطرناک و واکنش سریع‌تر فراهم می‌کنند.

از سوی دیگر، اتصال دائمی خودرو به شبکه و فضای ابری، زمینه را برای مدیریت هوشمند ناوگان، به‌روزرسانی نرم‌افزاری و ارتقای مستمر قابلیت‌ها فراهم کرده است. BEACON از این نظر، بخشی از یک اکوسیستم دیجیتال است که می‌تواند در طول زمان تکامل پیدا کند.

پیام BEACON برای بازار جهانی

ورود فوتون کاوان BEACON به بازار، تنها معرفی یک محصول جدید نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییر نگاه در صنعت خودروهای سنگین است. این کامیون نشان می‌دهد که گذار به حمل‌ونقل پاک لزوماً به معنای فدا کردن کارایی یا افزایش شدید هزینه‌ها نیست، بلکه می‌تواند با رویکردی هوشمندانه و چندمسیره مدیریت شود. برای بازارهایی که با محدودیت زیرساخت، ناوگان فرسوده و فشارهای زیست‌محیطی مواجه هستند، BEACON می‌تواند الگویی باشد از این که چگونه می‌توان هم‌زمان به آینده فکر کرد و نیازهای امروز را پاسخ داد.

یک کامیون با یک بیانیه صنعتی؟

در نهایت، فوتون کاوان BEACON را می‌توان بیش از یک کامیون دانست. این محصول در واقع بیانیه‌ای صنعتی درباره آینده حمل‌ونقل سنگین است؛ آینده‌ای که در آن تنوع انرژی، هوشمندی دیجیتال و توجه به انسان در کنار هم معنا پیدا می‌کنند. اگر فوتون بتواند این مفهوم را از حلقه معرفی به تولیدانبوه و حضور واقعی در ناوگان‌ها برساند، BEACON می‌تواند به یکی از نقاط عطف صنعت خودروهای سنگین در دهه پیش رو تبدیل شود.

که با کامیون‌های دیزلی قابل مقایسه است. در عین حال زمان سوخت‌گیری کوتاه، این خودروها را به‌گزینیه‌ای عملی برای مسیرهای طولانی تبدیل می‌کند. چنین ترکیبی باعث می‌شود BEACON نه تنها از نظر زیست‌محیطی، بلکه از نظر بهره‌وری عملیاتی نیز قابل دفاع باشد.

مهندسی سبک‌وزن و نوآوری در ساخت

یکی دیگر از نقاط قوت BEACON، تمرکز جدی بر کاهش وزن بدون قربانی کردن استحکام است. فوتون در این پروژه از دهه‌نوآوری مهندسی در طراحی شاسی، بدنه و فرآیندهای تولید استفاده کرده است. نتیجه این رویکرد، کاهش چشمگیر وزن کلی خودرو نسبت به ساختارهای سنتی است؛ موضوعی که مستقیماً به افزایش ظرفیت بار، کاهش مصرف انرژی و بهبود عملکرد دینامیکی منجر می‌شود.

استفاده از مواد پیشرفته و روش‌های نوین اتصال، به‌مهندسان اجازه داده تعادل مناسبی میان دوام، ایمنی و وزن برقرار کنند. این تعادل در خودروهای سنگین اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا هر کیلوگرم کاهش وزن می‌تواند در مقیاس ناوگان، صرفه‌جویی اقتصادی قابل توجهی ایجاد کند.

کابینی که راننده را فراموش نکرده است

در بسیاری از پروژه‌های مرتبط با انرژی‌های نو، تمرکز بیش از حد بر فناوری باعث می‌شود نیازهای انسانی در حاشیه قرار گیرد. فوتون در BEACON تلاش کرده چنین اتفاقی رخ ندهد. طراحی کابین این کامیون به گونه‌ای انجام شده که راحتی، ارگونومی و ایمنی راننده در اولویت قرار داشته باشد. ارتفاع مناسب کف کابین، ورود و خروج آسان‌تر کرده فضای خواب طراحی شده، شرایط مناسبی برای استراحت رانندگان در مسیرهای طولانی فراهم می‌کند. سیستم تعلیق کابین با کاهش لرزش‌ها، خستگی راننده را به حداقل می‌رساند و زاویه مناسب فرمان، کنترل خودرو را در طول ساعت‌های طولانی رانندگی ساده‌تر می‌کند. این توجه به جزئیات نشان می‌دهد فوتون BEACON را نه فقط برای مدیران ناوگان، بلکه برای رانندگان نیز طراحی کرده است.

در دوره‌ای که صنعت حمل‌ونقل سنگین با فشار هم‌زمان بحران انرژی، الزامات زیست‌محیطی و افزایش هزینه‌های عملیاتی روبه‌رو است، معرفی یک محصول جدید تنها زمانی اهمیت دارد که بتواند



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

معادلات موجود را تغییر دهد. فوتون با رونمایی از «Cavan BEACON» دقیقاً چنین ادعایی را مطرح کرده است؛ خودرویی که نه فقط یک کامیون جدید، بلکه تلاشی برای ترسیم نقشه راه آینده حمل‌ونقل تجاری مبتنی بر انرژی‌های نو به‌شمار می‌رود. BEACON حاصل نگاه بلندمدت فوتون به دوران گذار از سوخت‌های فسیلی به سیستم‌های پاک‌تر است؛ گذاری که در بخش خودروهای سنگین به‌مراتب پیچیده‌تر و پرهزینه‌تر از خودروهای سواری محسوب می‌شود.

نامی که مأموریت دارد مسیر را روشن کند

انتخاب نام BEACON تصادفی نیست. این واژه که به‌معنای چراغ راهنما یا فانوس هدایت‌کننده است، مستقیماً به نقشی اشاره دارد که فوتون برای این محصول در نظر گرفته است. BEACON قرار است نشان‌دهنده مسیری باشد که صنعت حمل‌ونقل سنگین باید در سال‌های آینده طی کند؛ مسیری که در آن انعطاف‌پذیری انرژی، کاهش آلایندگی و حفظ کارایی اقتصادی در کنار هم معنا پیدا می‌کنند. در واقع فوتون تلاش کرده از همان نام‌گذاری، پیام روشنی به بازار بدهد که این محصول قرار نیست صرفاً یک پاسخ مقطعی به فشارهای زیست‌محیطی باشد، بلکه بخشی از یک راهبرد بلندمدت است.

سه منبع انرژی در یک پلت‌فرم واحد

مهم‌ترین ویژگی فوتون کاوان BEACON، پشتیبانی هم‌زمان از سه منبع انرژی متفاوت است؛ برق، هیدروژن گازی و هیدروژن مایع. این رویکرد چندان رایج نیست؛ زیرا اغلب خودروسازان مسیر تک‌بعدی را انتخاب می‌کنند و یا بر خودروهای تمام‌برقی تمرکز دارند یا به‌طور محدود سراغ هیدروژن می‌روند. فوتون اما به‌جای شرط‌بندی روی یک گزین، تلاش کرده تمامی سناریوهای محتمل آینده را در یک پلت‌فرم واحد پوشش دهد.

اهمیت استفاده از هیدروژن مایع در این میان دوچندان است. هیدروژن مایع تا پیش از این بیشتر در صنایع خاصی و پروژه‌های پیشرفته مانند هوافضا کاربرد داشت و ورود آن به دنیای خودروهای سنگین، نشان‌دهنده جاه‌طلبی فنی بالای این پروژه است. این انتخاب به BEACON اجازه می‌دهد برد عملیاتی بسیار بالاتری نسبت به بسیاری از کامیون‌های برقی فعلی داشته باشد و در عین حال زمان سوخت‌گیری را به سطحی نزدیک به کامیون‌های دیزلی برساند.

پاسخ به نیاز واقعی بازار، نه نمایش فناوری

یکی از انتقادهای رایج به خودروهای سنگین برقی این است که بسیاری از آن‌ها بیش از آن که برای کار واقعی طراحی شده باشند، بیشتر به‌فناوری هستند. فوتون در BEACON تلاش کرده این دام را دور بزند. طراحی این کامیون به گونه‌ای انجام شده که بتواند بیش از ۹۰ درصد سناریوهای واقعی حمل‌ونقل سنگین، از توزیع شهری گرفته تا حمل بار در مسیرهای طولانی بین‌شهری را پوشش دهد. این یعنی BEACON قرار نیست فقط در پروژه‌های نمایشی یا ناوگان‌های محدود مورد استفاده قرار گیرد، بلکه برای ورود به جریان اصلی بازار آماده شده است.

معماری جدید الکتریکی-الکترونیکی؛ ستون فقرات BEACON

پلت‌فرم BEACON بر پایه یک معماری پیشرفته الکتریکی-الکترونیکی توسعه یافته که تفاوت بنیادینی با ساختارهای سنتی کامیون‌های سنگین دارد. در این معماری، واحد پردازش داده مرکزی و کنترل‌کننده‌های حوزه‌ای و منطقه‌ای نقش مغز خودرو را ایفا می‌کنند. چنین ساختاری باعث می‌شود ارتباط میان اجزای مختلف خودرو سریع‌تر، پایدارتر و هوشمندانه‌تر انجام شود. استفاده از شبکه‌های ارتباطی پرسرعت مانند CANFD و اینترنت گیگابیتی، امکان پردازش حجم بالایی از داده‌ها را فراهم کرده است. این داده‌ها نه تنها برای عملکرد لحظه‌ای خودرو، بلکه برای مدیریت ناوگان، تحلیل رفتار راننده و بهینه‌سازی مصرف انرژی در مقیاس کلان نیز کاربرد دارند. BEACON از این نظر بیش از آن که شبیه یک کامیون سنتی باشد، به یک سیستم هوشمند متحرک شباهت دارد.

تنوع مدل‌ها؛ پاسخ به نیازهای متفاوت عملیاتی

فوتون برای BEACON یک سبد متنوع شامل ۱۵ مدل مختلف در نظر گرفته است. این تنوع به بهره‌برداران اجازه می‌دهد براساس نوع مسیر، وزن بار، زیرساخت انرژی در دسترس و الگوی کاری، مناسب‌ترین نسخه را انتخاب کنند. تفاوت در طول شاسی، نوع سیستم انرژی و ظرفیت ذخیره‌سازی انرژی باعث شده BEACON از یک محصول تک‌منظوره فاصله بگیرد و به یک خانواده کامل از خودروهای سنگین تبدیل شود.

در نسخه‌های برقی، ظرفیت باتری‌ها به گونه‌ای طراحی شده که نیازهای مختلف از حمل‌ونقل کوتاه‌برد تا مأموریت‌های طولانی‌تر را پوشش دهد. در نسخه‌های هیدروژنی نیز امکان انتخاب میان هیدروژن گازی و مایع، انعطاف‌پذیری قابل توجهی ایجاد کرده است؛ موضوعی که به‌ویژه در بازارهایی با زیرساخت محدود اهمیت بالایی دارد.

عبور از «اضطراب برد» در حمل‌ونقل سنگین

برد حرکتی همواره یکی از دغدغه‌های اصلی در خودروهای سنگین برقی بوده است. فوتون با BEACON تلاش کرده این نگرانی را به‌طور جدی کاهش دهد. در نسخه‌های برقی، امکان شارژ فوق‌سریع به‌رسانده اجازه می‌دهد در زمانی کوتاه، بر قابل توجهی به‌خودرو اضافه کند. این ویژگی برای ناوگان‌هایی که زمان توقف برای شان هزینه‌بر است، اهمیت زیادی دارد. در نسخه‌های هیدروژنی، به‌ویژه نمونه‌های مجهز به هیدروژن مایع، برد حرکتی به سطحی می‌رسد



است. بر این اساس، این مدل در بازار کشورمان به‌جایگاه خاصی درمقایسه با هم‌وطن‌های خود رسیده است. درعین حال روز گذشته قیمت این خودرو در بازار با افزایش ۳۵ میلیون‌تومانی به ۵ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان رسید که درمقایسه با روزهای گذشته، رشد حدود ۰٫۶۷ درصدی داشته است.

چری تیگو ۸ که از آن با عنوان فونیکس تیگو ۸ نیز یاد می‌شود، جزو محبوب‌ترین اس‌یووی کراس‌اوورهای میان‌سایز لوکس چینی در بازار کشورمان به‌شمار می‌رود. این خودرو در سه نسخه پرو، پرومکس و e پلاس هیبریدی‌راهی بازار کشورمان شده و درعین حال نسخه پرومکس، قوی‌ترین مدل این خودرو



رشدبهای چشمگیر کراس‌اوور محبوب «چری»



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نوسان ارزی، محرک جدید رشد قیمت کراس‌اوورهای مونتاژی در بازار

از افزایش قیمت‌ها به معاملات واقعی منجر نشود و بیشتر در سطح اعلام قیمت باقی بماند، با این حال، تجربه دوره‌های گذشته نشان می‌دهد تداوم نوسانات ارزی می‌تواند به تدریج قیمت‌های جدید را در بازار تثبیت کند. تازمانی که ثبات نسبی به بازار ارز بازنگردد و سیاست‌های روشن‌تری در حوزه واردات قطعات و قیمت‌گذاری خودرو اعمال نشود، بازار خودرو به‌ویژه در بخش کراس‌اوورهای مونتاژی، همچنان در معرض نوسان خواهد بود. در چنین شرایطی، خریداران با احتیاط بیشتری وارد بازار می‌شوند و تصمیم‌گیری برای خرید بیش از گذشته به تحولات اقتصادی و ارزی گره خورده است.

از سوی دیگر، فضای انتظاری حاکم بر بازار نیز در تشدید نوسانات قیمتی بی‌تأثیر نبوده است. در شرایطی که چشم‌انداز کوتاه‌مدت نرخ ارز با عدم قطعیت همراه است، به‌نظر می‌رسد قیمت خودروها در بازار جهت اطمینان از حفظ نقدینگی مسیر صعودی را دنبال می‌کند. این وضعیت به‌ویژه در مورد کراس‌اوورهای مونتاژی که عرضه آن‌ها محدودتر از خودروهای پرتیراژ داخلی است، نمود بیشتری دارد.

در مقابل، تقاضا در بازار خودرو همچنان در وضعیت شکننده‌ای قرار دارد. کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و تداوم رکود معاملاتی باعث شده بخش قابل توجهی

بازار خودرو روز گذشته بار دیگر با نوسان قیمت مواجه شد و بخش قابل توجهی از این تغییرات قیمتی متوجه خودروهای کراس‌اوور مونتاژی داخلی بوده است. این گروه از خودروها که طی سال‌های اخیر به یکی از پر تقاضاترین سگمنت‌های بازار تبدیل شده‌اند، اکنون تحت تأثیر مستقیم تحولات نرخ ارز، افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند؛ افزایشی که بیش از آن‌که ناشی از تغییرات عرضه و تقاضا باشد، ریشه در متغیرهای کلان اقتصادی دارد. رشد نرخ ارز در هفته جاری، سیگنال افزایشی روشنی به بازار مخابره کرده و از این رو خودروهای مونتاژی در بازار با رشد قیمت مواجه شدند.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس‌دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	یک‌میلیارد و ۹۳۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
چری آریزو 5T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد و ۱۶۰	۶۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۷۸۰	۸۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۴ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد و ۲۰۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۷ میلیارد	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۴۷۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد	۰	
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱٫۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۵۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
ام‌جی 4ev تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۲۰۰	▲
ام‌جی ۱٫۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
ایرس HM5 EREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۷ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد	۳۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۵ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۷ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا وایلدندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیارد	۵۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۴۶	۶	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۵۰	۶	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۸۱۳	۱۷	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۱۰	۱۲	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۱۰	۷	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۵۲	۳	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۷	۳	▼
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک‌میلیارد و ۲۹۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۲۲	۱۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۴۱	۵	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۵۶	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۸۰۸	۷	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۸۱۷	۰	
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۳۴۰	۸	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۴۶۵	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۵۲۰	۸	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۸۰	۱۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۸۸۰	یک‌میلیارد و ۱۸۰	۴۲	▼
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۱۰	▼
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۹۰	۱۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک‌میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک‌میلیارد و ۲۶۷	۳۳	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک‌میلیارد و ۲۸۴	۴۰	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۱۷۳	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک‌میلیارد و ۳۱۳	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک‌میلیارد و ۳۸۰	۳۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک‌میلیارد و ۴۰۵	۴۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۵۴۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱	یک‌میلیارد و ۶۰۳	۴۲	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۴۰۷	۲۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک‌میلیارد و ۴۲۸	۲۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک‌میلیارد و ۴۶۳	۱۸	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۶	یک‌میلیارد و ۶۹۰	۲۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک‌میلیارد و ۳۷۳	۳۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۶۹	یک‌میلیارد و ۶۶۵	۳۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک‌میلیارد و ۱۳۸	۳۲	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۳۴۰	۱۰	▼
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۴۹	۶	▼

خودرو را متوقف کردند». وی افزود: «ماموران انتظامی با هماهنگی قضایی در بازرسی از آن، چهار هزار لیتر روغن موتور قاجاق کشف کردند که ارزش کالای کشف شده توسط کارشناسان ۲ میلیارد تومان برآورد شد. همچنین متهم پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شده است». سرهنگ کلانتری اضافه کرد: «شهروندان در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک، مراتب را برای رسیدگی به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام کنند.»

فرمانده انتظامی شهرستان رباط کریم از کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاجاق به ارزش ۲ میلیارد تومان خبر داد و گفت: «در این رابطه یک متهم دستگیر شده است.» به گزارش ایرنا از خبرگزاری پلیس، سرهنگ تیمور کلانتری در تشریح این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان رباط کریم حین گشت‌زنی در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی کامیونت خاور مشکوک شده و



کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاجاق در رباط کریم



بازدید استاندار آذربایجان شرقی از واحد تولید روغن موتور در مراغه

۷ هزار میلیارد تومان جهت تولید روانکار در آذربایجان سرمایه گذاری شد

استاندار آذربایجان شرقی در ادامه برنامه‌های اقتصادی با سفر به شهرستان مراغه از واحد تولید روغن موتور بازدید کرد و از نزدیک در جریان فعالیت این واحد صنعتی قرار گرفت.

به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز آذربایجان شرقی، بهرام سرمست با حضور در واحد تولید روغن موتور در مراغه ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و چالش‌های پیش‌روی این واحد را مورد بررسی قرار داد و با مدیران این مجموعه به گفت‌وگو پرداخت.

گفتنی است این واحد تولیدی در سال ۱۳۸۴ تأسیس شده و تاکنون حدود ۷ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این واحد صنعتی انجام شده است.

تولید انواع روغن موتور بنزینی و دیزلی، روغن‌های صنعتی، گریس، ضدیخ و همچنین تولید کارت‌های بسته‌بندی از جمله فعالیت‌های اصلی این شرکت به شمار می‌رود.

این واحد صنعتی در حال حاضر برای ۴۳۰ نفر به صورت مستقیم اشتغال ایجاد کرده است.

ظرفیت تولید این مجموعه روزانه ۲۰۰ تن اعلام شده است. در جریان این بازدید مدیران شرکت مهمترین مشکلات این واحد تولیدی را عدم تخصیص ارز و محدودیت در صادرات به دلیل حضور در بازار اول بورس عنوان کردند. استاندار آذربایجان شرقی پس از

طرح این مسائل دستور داد موضوعات مطرح‌شده در جلسه ستاد تسهیل و رفع موانع تولید استان بررسی شده و تصمیمات لازم برای رفع مشکلات این واحد صنعتی اتخاذ شود.

اهمیت این بازدید در چند محور قابل بررسی است. نخست، نقش این واحد در اشتغال‌زایی مستقیم برای بیش از ۴۳۰ نفر نشان می‌دهد که صنعت روانکار نه تنها یک حوزه تخصصی و فناورانه است، بلکه به‌طور مستقیم بر معیشت و توسعه اجتماعی منطقه اثر گذار است.

در شرایطی که بسیاری از صنایع با محدودیت‌های مالی و ارزی مواجه‌اند، حفظ و توسعه چنین واحدهایی می‌تواند به تثبیت اشتغال پایدار و جلوگیری از مهاجرت نیروی کار کمک کند.

دوم، تنوع محصولات تولیدی این شرکت اهمیت ویژه‌ای دارد. تولید انواع روغن موتور بنزینی و دیزلی، روغن‌های صنعتی، گریس، ضدیخ و حتی کارت‌های بسته‌بندی نشان می‌دهد که این واحد توانسته است زنجیره‌ای کامل از محصولات مرتبط با صنعت خودرو و صنایع سنگین را پوشش دهد. چنین تنوعی نه تنها نیاز بازار داخلی را تأمین می‌کند، بلکه ظرفیت صادراتی قابل توجهی نیز ایجاد کرده است.

با این حال، محدودیت‌های ارزی و مشکلات صادراتی که مدیران شرکت به آن اشاره کرده‌اند، نشان می‌دهد



مدیران واحد تولیدی مهم‌ترین مشکلات خود را عدم تخصیص ارز و محدودیت در صادرات به دلیل حضور روانکار در این بازدید به‌خوبی نمایان شد.

که هنوز مسیر توسعه بین‌المللی این واحد با چالش‌های جدی روبه‌روست. سوم، چالش‌های ساختاری صنعت روانکار در این بازدید به‌خوبی نمایان شد.

این مسائل نشان می‌دهد که حتی واحدهای بزرگ و سرمایه‌گذاری‌شده نیز برای توسعه نیازمند حمایت‌های سیاستی و اصلاحات ساختاری هستند.

دستور استاندار برای طرح این موضوعات در ستاد تسهیل و رفع موانع تولید استان، گامی مثبت در جهت حل مشکلات است، اما باید دید این تصمیمات تا چه حد به نتیجه عملی خواهد رسید.

چهارم، از منظر کلان، توسعه چنین واحدهایی می‌تواند به کاهش وابستگی کشور به واردات روانکارها کمک کند. در شرایطی که بازار داخلی با فشار واردات محصولات خارجی مواجه است، تقویت تولید داخلی و ارتقای کیفیت محصولات می‌تواند مزیت رقابتی ایجاد کند.

این موضوع به‌ویژه در حوزه روغن‌های صنعتی و موتور اهمیت دارد، زیرا کیفیت و پایداری این محصولات مستقیماً بر عملکرد خودروها و ماشین‌آلات اثر گذار است.

در نهایت، بازدید استاندار را باید بخشی از یک روند بزرگ‌تر دانست: توجه به صنایع دانش‌بنیان و فناورانه در حوزه روانکارها.

اگرچه مشکلات ارزی و صادراتی همچنان پابرجاست، اما سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده و ظرفیت‌های موجود نشان می‌دهد که این صنعت توانایی تبدیل شدن به یکی از محورهای اصلی توسعه صنعتی استان و کشور را دارد. تحقق این هدف نیازمند حمایت‌های پایدار، رفع موانع ساختاری و ایجاد بسترهای مناسب برای صادرات است. به‌طور خلاصه، بازدید استاندار آذربایجان شرقی از واحد تولید روغن موتور مراغه را می‌توان نمادی از اهمیت راهبردی صنعت روانکار در اقتصاد ایران دانست؛ صنعتی که با وجود چالش‌ها، ظرفیت‌های بزرگی برای اشتغال، خودکفایی و توسعه صادرات در اختیار دارد و اگر حمایت‌های لازم ادامه یابد، می‌تواند به یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد صنعتی کشور تبدیل شود.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



راندگی بدون دخالت دست را در بزرگراه‌های تاییدشده فراهم می‌کند. این فناوری با استفاده از نقشه‌های دقیق، دوربین با پیش‌راندده و کنترل هوشمند سرعت و فرمان، سطح بالایی از ایمنی و آسایش را برای راننده فراهم می‌سازد. فورد تاکید دارد که هدف اصلی این فناوری، کاهش خطای انسانی و افزایش ایمنی جاده‌هاست، نه حذف کامل راننده. در نگاه فورد، آینده خودروهای خودران بیش از آن که یک جهش ناگهانی باشد، مسیری تدریجی و مبتنی بر اعتمادسازی است. رویکردی که نشان می‌دهد این خودرو ساز آمریکایی، هوشمندسازی را با واقع‌گرایی و مسئولیت‌پذیری دنبال می‌کند

فورد به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین خودروسازان جهان، طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در حوزه فناوری‌های خودران انجام داده است. این شرکت با تمرکز بر توسعه سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته، تلاش کرده مسیر گذار تدریجی به خودروهای کاملاً خودران را هموار کند. سیستم‌های خودران فورد عمدتاً بر پایه ترکیبی از دوربین‌ها، رادارها، حسگرهای فراصوت و نرم‌افزارهای تحلیل داده عمل می‌کنند تا محیط اطراف خودرو را به‌صورت لحظه‌ای پایش کنند. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای فورد در این حوزه، سیستم BlueCruise است؛ سامانه‌ای که امکان



خودران «فورد»؛ گامی عملی به سوی آینده حمل‌ونقل

دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲ ماهه اقساط بخرید

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

کوئیک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

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



قیمت: ۶۷۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای برطرف‌دار در بازار قسطی بخرید

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



قیمت: ۹۲۰ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره

محصولات بهمن‌موتور هم اقساطی عرضه می‌شوند

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



قیمت: ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هبیرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

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



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

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



قیمت: یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان

هیوندای کرتا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرتا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتریان اقساط می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به‌روز اقساطی بخرید

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



قیمت: ۶۷۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

برطرف‌دارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

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



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان

وانت آر سیان ۲

وانت ایران خودرو تا ۲۴ ماهه اقساط دارد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو وانت آر سیان ۲ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین برای این خودرو یک سال بیمه شخص ثالث در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۷۶۰ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت

کراس اوور محبوب فونیکس با یک میلیارد و پیش‌پرداخت

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداقل ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

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

هشدار!

کشف ۹۰ حلقه لاستیک
قاچاق در دماوند

فرمانده انتظامی شهرستان دماوند گفت: «در جریان اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا، ماموران پاسگاه انتظامی جابان موفق به توقیف یک دستگاه نیسان باری و کشف ۹۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش تقریبی ۳ میلیارد ریال در محورهای مواصلاتی دماوند شدند». به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، سرهنگ مرتضی ملکی گفت: «در اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا طی شبانه‌روز گذشته، ماموران پاسگاه انتظامی جابان ضمن کنترل محورهای مواصلاتی، به یک دستگاه نیسان باری مشکوک شده و آن را متوقف

کردند». وی افزود: «در بازرسی انجام‌شده از خودرو، ۹۰ حلقه لاستیک قاچاق انواع خودرو به ارزش تقریبی ۳ میلیارد ریال کشف و ضبط شد». به گفته فرمانده انتظامی شهرستان دماوند، خودروی باری و لاستیک‌های مکشوفه توقیف و راننده پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به دستگاه قضایی معرفی شد. سرهنگ ملکی با تأکید بر تداوم طرح‌های مقابله با قاچاق کالا، گفت: «پلیس با استفاده از تمام ظرفیت‌ها با عوامل قاچاق بر خورد قاطع و قانونی خواهد کرد.»

تمرکز طرح بر تولید ۲۶ هزار تن تایر رادیال سنگین؛

۲۷۰۰ میلیارد تسهیلات جهت توسعه فناوری به گروه «بارز» رسید

صنایع دانش‌بنیان هستند؛ مدل‌هایی که علاوه بر تامین نقدینگی، انگیزه بومی‌سازی و توسعه فناوری را نیز تقویت می‌کنند. بازگشت ۷ تا ۱۰ درصد از نرخ سود تسهیلات به‌عنوان پاداش بومی‌سازی، نمونه‌ای روشن از این سیاست است و می‌تواند الگویی برای سایر صنایع باشد. از منظر صنعتی، این پروژه علاوه بر افزایش ظرفیت تولید، به تکمیل زنجیره ارزش تایرهای رادیال سنگین کمک خواهد کرد. عمق ساخت داخل افزایش می‌یابد، وابستگی به واردات کاهش پیدا می‌کند و توان رقابتی صنعت تایر کشور در برابر محصولات خارجی ارتقا خواهد یافت. در شرایطی که بازار تایر ایران با فشار واردات ارزان‌قیمت و بی‌کیفیت مواجه است، چنین پروژه‌هایی می‌توانند سبیری دفاعی برای تولیدکنندگان داخلی باشند و جایگاه ایران را در بازار منطقه‌ای تقویت کنند.

از سوی دیگر، این اقدام را باید در چارچوب کلان اقتصاد دانش‌بنیان تحلیل کرد. حمایت از پروژه‌های نوآورانه در صنعت تایر نشان می‌دهد که نگاه سیاست‌گذاران به این صنعت صرفاً تولیدی نیست، بلکه آن را بخشی از اکوسیستم فناوری کشور می‌دانند. بارز با بهره‌گیری از دانش فنی و سرمایه انسانی متخصص، می‌تواند مسیر تازه‌ای برای توسعه فناوری‌های مرتبط با تایر، از مواد اولیه پیشرفته گرفته تا طراحی‌های نوین، باز کند.

در نهایت، اختصاص این تسهیلات را باید نقطه عطفی در مسیر توسعه گروه صنعتی بارز و صنعت تایر کشور دانست. اگر اجرای پروژه‌ها طبق برنامه پیش برود، نه تنها ظرفیت تولید تایرهای رادیال سنگین افزایش خواهد یافت، بلکه ایران می‌تواند به یکی از بازیگران اصلی منطقه در این حوزه تبدیل شود. این موفقیت، علاوه بر ارتقای جایگاه بارز، به تحقق اهداف کلان اقتصاد دانش‌بنیان و کاهش وابستگی کشور به واردات کمک خواهد کرد.



بلکه به افزایش ایمنی جاده‌ها و کاهش مصرف سوخت نیز کمک خواهد کرد. از این منظر، پروژه بارز را می‌توان یک گام راهبردی در جهت ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور دانست.

تسهیلات اختصاص‌یافته از محل اوراق سپرده بانکی و با ضمانت مستقیم «صندوق نوآوری و شکوفایی» تامین شده است. این سازوکار نشان می‌دهد که دولت و نهادهای مالی کشور به دنبال ایجاد مدل‌های جدید حمایت از

در زنجیره ارزش تایر کشور تثبیت کند. تمرکز اصلی این طرح بر تولید تایرهای رادیال سنگین (TBR) است؛ محصولی که نقشی کلیدی در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایفا می‌کند. اهمیت این بخش زمانی بیشتر آشکار می‌شود که بدانیم بخش بزرگی از کامیون‌ها و اتوبوس‌های کشور همچنان از تایرهای قدیمی و وارداتی استفاده می‌کنند. تولید داخلی تایرهای رادیال سنگین نه تنها هزینه‌های نگهداری و تامین را کاهش می‌دهد،

اوراق سپرده بانکی و با ضمانت مستقیم «صندوق نوآوری و شکوفایی» تامین شده است، ضمن این که بین ۷ تا ۱۰ درصد از نرخ سود تسهیلات به عنوان پاداش بومی‌سازی و توسعه فناوری به گروه صنعتی بارز بازگردانده خواهد شد. بارز که سال‌هاست به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده دانش‌بنیان تایر در ایران شناخته می‌شود، اکنون با این اعتبار ویژه فرصت دارد تا پروژه‌های راهبردی خود را با سرعت بیشتری به مرحله اجرا برساند و جایگاه خود را



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

گروه صنعتی بارز از اختصاص تسهیلات ویژه ۲۷۰۰ میلیارد تومانی «توسعه فناوری» معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری به این شرکت وابسته به شستا با تکیه بر پروژه‌های نوآورانه خبر داد. به گزارش شستارسانه، مدیرکل برنامه‌ریزی راهبردی گروه صنعتی بارز با اشاره به این که بارز پیش‌تران و بزرگ‌ترین تولیدکننده دانش‌بنیان تایر در ایران است، گفت: «پس از ارزیابی‌های دقیق و چندمرحله‌ای فنی و اقتصادی، تسهیلات ویژه «توسعه فناوری» معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری به طرح توسعه مجتمع بارز کرمان اختصاص یافته است».

امیر حسین شهدادی افزود: «این طرح در فاز نخست با ظرفیت ۲۶ هزار تن، بر تولید تایرهای رادیال سنگین (TBR) تمرکز دارد؛ محصول راهبردی که نقشی کلیدی در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ایفا می‌کند». مدیرکل برنامه‌ریزی راهبردی گروه صنعتی بارز با بیان این که تخصیص این تسهیلات حاصل ارزیابی دقیق توان فنی و بلوغ فناوریانه پروژه‌های بارز و در راستای ارتقای رویکردهای نوآورانه در زنجیره تایر تعریف شده است، عنوان کرد: «با اجرایی به موقع این پروژه‌ها علاوه بر تکمیل زنجیره ارزش تایرهای رادیال سنگین و افزایش عمق ساخت داخل، به کاهش وابستگی به واردات، ارتقای توان رقابتی صنعت تایر کشور و تحقق اهداف کلان اقتصاد دانش‌بنیان کمک خواهد کرد. این اعتبار ویژه از محل

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورن‌تو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







۲۰۲۵ hai حضور جدی داشته و شرکت‌های داخلی موفق به جلب قرار دادهای صادراتی بیش از ۱۶۳ میلیون رینگیت (۴۰۱ میلیون دلار) در فروش قطعات و خدمات مرتبط شدند. این موفقیت‌ها نشان‌دهنده افزایش کیفیت و رقابت‌پذیری محصولات مازنی در بازارهای آسیایی و اروپایی است. از سوی دیگر، تحولات در سمت خودروهای برقی (EV) فرصت‌های جدیدی برای قطعه‌سازان محلی ایجاد کرده است؛ به‌طوری‌که سازندگان قطعات و تامین‌کنندگان بومی به دنبال ارتقای فناوری‌ها، همکاری‌های تخصصی و حضور در زنجیره‌تامین جهانی EV هستند.

صنعت قطعات خودرو در مازنی در سال‌های اخیر موقعیت مهم‌تری در زنجیره تولید منطقه‌ای پیدا کرده و از آن به‌عنوان قطب تامین‌کننده قطعات برای بازارهای داخلی و صادراتی یاد می‌شود. طبق آمارها، بیش از ۱۶۰ شرکت تولیدکننده قطعات خودرو در سراسر این کشور فعال هستند که بخش قابل توجهی از آن‌ها در ایالت‌های سالانگور و جوهر متمرکز شده‌اند و محصولات شامل سیستم ترمز، قطعات بدنه، قطعات الکترونیکی و سیستم‌های انتقال قدرت را تولید می‌کنند. برای تقویت نقش صادراتی، مازنی در نمایشگاه‌های بین‌المللی مانند Automechanika-Shang-



صنعت قطعات خودرو مازنی رو به پیشرفت است

یک عضو انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

قیمت مواد اولیه تا ۱۰۰ درصد گران شد

در تامین مواد اولیه باده‌ها چالش هم‌زمان روبه‌رو هستیم. در شرایط کمبود نقدینگی، نوسانات شدید نرخ ارز باعث شده نهاده‌های تولید به‌شدت گران شوند

نشود، حواله انبار صادر نمی‌شود. این موضوع به‌ویژه برای شرکت‌های کوچک فاجعه‌بار است؛ بسیاری از آن‌ها یا تعطیل شده‌اند یا نفس آن‌ها به‌شمار افتاده است

یکی از چالش‌های اصلی قطعه‌سازان تاخیر در پرداخت مطالبات از سوی خودروسازان است؛ در حال حاضر وضعیت پرداختی خودروسازان به زنجیره تامین چگونه است؟

در این میان، عملکرد خودروسازان یکسان نبوده است. گروه صنعتی ایران‌خودرو با تغییراتی که در نگاه مدیریتی و ساختار تامین مالی ایجاد شد، تا حدی حرفه‌ای‌تر عمل کرده و فشار را کمتر کرده است. اما زنجیره‌تامینی که با خودروساز دولتی کار می‌کند، واقعا در شرایط دشواری قرار دارد. مطالبات معوق، چک‌های برگشتی، دوره‌های تسویه طولانی که حتی به بیش از هزار روز هم رسیده، همگی باعث شده توان تولید بسیاری از قطعه‌سازان تحلیل برود. با این حال، همین زنجیره با تمام سختی‌ها تلاش کرده که تولید زمین نخورد؛ واقعا باید دست این مجموعه‌ها را بوسید که تا امروز دوام آورده‌اند.

طی یک ماه اخیر شاهد نوسان نرخ ارز بودیم؛ در این بازه زمانی قیمت مواد اولیه مورد نیاز قطعه‌سازان چه میزان رشد را تجربه کرده است؟
در حوزه فولاد، افزایش‌ها در برخی مقاطع تا حدود ۱۰۰ درصد هم رسیده است. قیمت ورق فولادی که حدود ۴۲ هزار تومان بود، به‌بیش از ۵۳ هزار تومان رسید و در بازار آزاد حتی ورق روغنی تا ۹۵ هزار تومان معامله شد. مواد شیمیایی وارداتی، آلومینیوم و مس هم به‌ضرا رشد ۴۰ تا ۱۰۰ درصدی داشته‌اند. مشکل این‌جاست که همه این‌ها نقدی شده است. مواد اولیه برای یک واحد تولیدی مثل اکسیژن است؛ اگر نباشد، همان لحظه تولید می‌خوابد و رانندازی مجدد آن کار ساده‌ای نیست.

با توجه به کمبود نقدینگی در زنجیره تامین و رشد روزافزون نهاده‌های تولید، هزینه‌های مانند تامین اجتماعی چگونه مدیریت می‌شود؟
هزینه‌های تامین اجتماعی در قرار دادهای عمده تا در قالب قیمت تمام‌شده نفر-ساعت دیده شده؛ اما امروز سازمان تامین اجتماعی به‌صورت برخط عمل می‌کند. اگر پرداخت انجام نشود، خدمات درمانی کارگر قطع می‌شود؛ درحالی‌که این نیروها با تمام وجود در خط تولید زحمت می‌کشند.

جریمه‌های تامین اجتماعی بسیار سنگین است؛ حتی در برخی موارد از جرایم بانکی هم بالاتر. قطع خدمات درمانی، هم فشار اجتماعی ایجاد می‌کند و هم اعتماد نیروی انسانی را خدشه‌دار می‌سازد؛ درحالی‌که ریشه مشکل، کمبود نقدینگی است نه کوتاهی کارفرما.

پیش‌تر به بحث مطالبات اشاره کردید؛ در حال حاضر وضعیت نقدینگی زنجیره تامین برای تداوم تولید را چطور ارزیابی می‌کنید؟

اگر بخواهم واقع‌بینانه بگویم، وضعیت نقدینگی زنجیره تامین مناسب نیست. تزیق‌ها کافی نیست و با نزدیک شدن به شب عید، نگرانی‌ها بیشتر شده است. از نیمه بهمن ماه، بانک‌ها عملاً خدمات اعتباری را محدود می‌کنند و اگر تدبیری اندیشیده نشود، با یک شب عید بسیار سخت مواجه خواهیم بود.

آیا بانک‌ها سیاست خود در قبال صنایع خودروسازی را تغییر دادند یا همچنان با سیاست‌های انقباضی با صنعت خودرو تعامل دارند؟
بله؛ بانک‌ها هم به نوعی گرفتار قیمت‌گذاری دستوری شده‌اند؛ تسهیلات ۲۳ درصدی با شرط مسدودی تا ۴۲ درصد عملاً هزینه پول را برای تولیدکننده بسیار بالا می‌برد. با این حال، نباید فراموش کنیم که وظیفه ذاتی بانک، حمایت از تولید و حفظ GDP کشور است. اگر همه اجزای این زنجیره فقط به منافع کوتاه‌مدت خود نگاه کنند، سرانجام مناسبی در انتظار اقتصاد نخواهد بود. نگاه ملی و بلندمدت تنها راه حفظ تولید، اشتغال و سلامت اقتصادی کشور است.



نویز

در یکی از واحدهای تولیدی خودمان فقط در ۶ ماهه نخست سال حدود ۵۲۰ ساعت قطعی برق داشتیم. این عدد، مستقیم روی قیمت تمام‌شده محصول، دستمزد نیروی انسانی و سایر هزینه‌های سربار اثر می‌گذارد. در نهایت اولین ضربه متوجه واحدهای کوچک صنعتی می‌شود

واحدهای تولیدی اطلاع دارد؟

به‌عنوان نمونه عینی، در یکی از واحدهای تولیدی خودمان فقط در ۶ ماهه نخست سال، حدود ۵۲۰ ساعت قطعی برق داشتیم. این عدد، مستقیم روی قیمت تمام‌شده محصول، دستمزد نیروی انسانی و سایر هزینه‌های سربار اثر می‌گذارد. در نهایت، اولین ضربه متوجه واحدهای کوچک صنعتی می‌شود و بعد از آن واحدهای متوسط و در ادامه حتی شرکت‌های بزرگ هم آسیب می‌بینند.

در حال حاضر بیشتر صنایع وابسته به صنعت خودرو با چالش تامین مواد اولیه مواجه هستند؛ آیا قطعه‌سازان نیز با چنین چالشی مواجه هستند؟

اگر بخواهم صریح بگویم، مادر تامین مواد اولیه با ده‌ها چالش هم‌زمان روبه‌رو هستیم. در شرایط کمبود نقدینگی، نوسانات شدید نرخ ارز باعث شده نهاده‌های تولید به‌شدت گران شوند. در گذشته امکان خرید اعتباری دو یا سه‌ماهه وجود داشت؛ اما امروز تقریباً همه چیز نقدی شده است؛ تا پرداخت نقدی انجام

نویز

در حوزه فولاد، افزایش‌ها در برخی مقاطع تا حدود ۱۰۰ درصد هم رسیده است. قیمت ورق فولادی که حدود ۴۲ هزار تومان بود، به بیش از ۵۳ هزار تومان رسید و در بازار آزاد حتی ورق روغنی تا ۹۵ هزار تومان معامله شد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت قطعه‌سازی کشور امروز در نقطه‌ای ایستاده که هم‌زمان با چند بحران ساختاری و مزمن دست و پنجه نرم می‌کند؛ بحران‌هایی که هر یک به تنهایی می‌توانند جریان تولید را مختل کنند؛ اما در شرایط فعلی به‌صورت هم‌افزا، زنجیره تامین خودرو را تحت فشار کم‌سابقه‌ای قرار داده‌اند. ناترازی انرژی که در زمستان با گاز و در تابستان با برق خود را نشان می‌دهد، جهش شدید قیمت مواد اولیه، نقدی شدن خرید نهاده‌های تولید، انباشت مطالبات از خودروسازان، سیاست‌های انقباضی شبکه بانکی و فشارهای فزاینده هزینه‌های بیمه‌ای و اجتماعی، همگی به یک معادله چندوجهی و پیچیده تبدیل شده‌اند که حل آن دیگر از توان یک واحد تولیدی یا حتی یک حلقه از زنجیره خارج است.

در این میان، قطعه‌سازان بیش از هر زمان دیگری ناچار شده‌اند میان بقا و توسعه، میان حفظ نیروی انسانی و تامین مواد اولیه و میان ایفای تعهدات بانکی و استمرار تولید، انتخاب‌های دشواری داشته باشند؛ انتخاب‌هایی که اغلب نه بر اساس منطق اقتصادی، بلکه از سراجبار و برای جلوگیری از توقف کامل تولید صورت می‌گیرد. واحدهای کوچک و متوسط که ستون فقرات اشتغال صنعتی کشور محسوب می‌شوند، بیشترین آسیب را از این وضعیت می‌بینند؛ واحدهایی که نه توان سرمایه‌گذاری در تولید انرژی را دارند و نه امکان تحمل دوره‌های طولانی تسویه مطالبات. در چنین شرایطی روایت فعالان درون صنعت از آن‌چه بر زنجیره تامین می‌گذرد، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند؛ روایت‌هایی که می‌تواند فاصله میان تصمیم‌سازی‌های کلان و واقعیت‌های کف کارخانه را روشن‌تر کند. بررسی دقیق وضعیت نقدینگی، تأثیر ناترازی انرژی بر قیمت تمام‌شده، رفتار بازار مواد اولیه و نقش خودروسازان و بانک‌ها در پایداری یا تضعیف تولید، امروز به یکی از ضروری‌ترین محورهای گفت‌وگوی صنعتی کشور تبدیل شده است؛ از همین رو برای بررسی وضعیت قطعه‌سازان با فرامرز طیبی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به گفت‌وگو پرداختیم؛

در فصل زمستان قرار داریم و بحث ناترازی انرژی دوباره پررنگ شده است. این موضوع روی برنامه تولید قطعه‌سازان چه اثری گذاشته است؟

واقعیت این است که ناترازی انرژی به یک مساله دائمی برای تولیدکنندگان تبدیل شده است؛ در زمستان با کمبود گاز مواجه هستیم، در تابستان با محدودیت برق و در آینده هم بحث آب را خواهیم داشت. تامین انرژی عملاً به یک بار مالی سنگین روی دوش تولیدکننده تبدیل شده است. به اعتقاد من، وظیفه ذاتی تولیدکننده این نیست که علاوه بر اخذ مجوز از وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف، به فکر تولید انرژی هم باشد؛ اما در شرایط فعلی محکوم به انجام این کار شده‌ایم. شرکت‌های بزرگ به سمت ایجاد نیروگاه‌های مولد یا تجدیدپذیر رفته‌اند؛ شرکت‌های متوسط نهایتاً توان خرید ژنراتور را دارند؛ اما واحدهای کوچک حتی همین امکان را هم ندارند و بیشترین آسیب را متحمل می‌شوند. این فرآیند زمان‌بر است و مانع از تمرکز تولیدکننده بر بحث تولید می‌شود و به جای آن که وی به فکر بهبود کیفیت و بالا بردن تیراژ تولید باشد، باید دغدغه تامین برق و گاز را داشته باشد

به خسارت تحمیلی از قطعی انرژی اشاره کردید؛ آیا از میزان زیان این موضوع به



امداد رسانی به ۸۴۰۰ نفر در ۲۲ استان



«جمعیت هلال احمر در اطلاعیه شماره یک مربوط به امداد رسانی در سوانح جوی ۴۸ ساعت گذشته، اعلام کرد: «از صبح روز ۶ دی‌ماه، تا صبح امروز ۹ هموطن در سیلاب استان‌های خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد مفقود شده و ۴ نفر نیز در کولاک و سیلاب، جان خود را از دست دادند.» یکصد و سه شعبه جمعیت هلال احمر در ۱۶۹ منطقه عملیاتی به ۸ هزار و ۳۹۷ نفر از شهروندان خدمات رسانی کردند و ۴ مصدوم را به مراکز درمانی انتقال

دادند. همچنین در مناطق متاثر، ۹۲۰ نفر اسکان اضطراری داده شدند. به تمامی هموطنان در مناطق متاثر از بارش‌ها توصیه می‌شود تا از سفرهای غیر ضروری خودداری کنند. تمامی هموطنان از حضور در کنار رودخانه‌ها و محیط‌های آبی اجتناب و تا اطلاع ثانوی از صعود به ارتفاعات و صعود به قله‌ها خودداری کنند. شماره ۱۱۲ جمعیت هلال احمر به صورت شبانه روزی آماده پاسخگویی به شهروندان و دریافت گزارش‌ها در رابطه با حوادث احتمالی است

توجه به وسایل نقلیه در برف و سرما؛

امداد و نجات با معیارهای جهانی فاصله دارد



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

است که استاندارد تعداد پایگاه هلال احمر در کشور ۱۲۰۰ پایگاه است که به گفته مسئولان امر به لحاظ کمی و کیفی با معیارهای روز جهانی فاصله زیادی وجود دارد. در این شرایط با وجود کمبود امکانات برای اقدام موثر در زمان وقوع بحران، افزایش مشارکت همگانی و آموزش مردم در کاهش تلفات و خسارت‌های مالی تأثیرگذار است.

لزوم جلوگیری از انسداد جاده‌ها عملیات امداد جاده‌ای اغلب در شرایط اضطراری و مکان‌های غیرایمن انجام می‌شود. خطر برخورد سایر وسایل نقلیه، ناهمواری زمین، شرایط جوی نامساعد و نبود تجهیزات مناسب می‌تواند منجر به حوادث جبران‌ناپذیری شود. در همین رابطه سردار سید تیمور حسینی رئیس پلیس راهور کشور در جلسه کمیته طرح‌های ویژه ترافیکی فصل زمستان گفته که همه نیروها و دست‌اندرکاران باید با دقت، حضور به‌موقع و رعایت نکات ایمنی، ضمن کاهش خسارات ناشی از شرایط جوی ناپایدار، از انسداد جاده‌ها جلوگیری کنند و مدیریت سرعت را در محورهای مواصلاتی به طور جدی پیگیری کنند.

وی اشاره کرده که در زمستان سال گذشته تجربه تلخی داشتیم که ۳۳۸۳ نفر از هموطنان جان خود را از دست دادند و همه تلاش و دغدغه ما باید بر دو محور متمرکز جلوگیری از انسداد جاده‌ها و کاهش تصادفات با مدیریت سرعت و کنترل ناوگان باشد. رئیس پلیس راهور تأکید کرده سازمان راهداری باید

با فرارسیدن فصل سرما و بارش نزولات آسمانی، جاده‌ها و محورهای مواصلاتی اصلی و فرعی کشور مخصوصاً در مناطق کوهستانی و برف‌گیر شرایط ویژه‌ای را به خود می‌بینند. عبور و مرور در راه‌های کشور که درگیر مه، غبار محلی، بارش باران و برف و یخ‌زدگی در سطح جاده‌ها هستند علاوه بر کندی با خطرهایی هم همراه است. خطر آتی که به غیر از آسیب به خودروها جان رانندگان و سرنشینان را تهدید می‌کند و حتی منجر به فوت می‌شود. تصادفات رانندگی در مناطق سردسیر می‌تواند به ترافیک شدید جاده‌ای منتهی شده و همین مساله زمینه‌ساز تصادفات و آسیب‌های بیش‌تر و شدیدتر می‌شود. نیروهای پلیس راهور با همراهی مأموران راهداری، پرسنل امدادی هلال احمر و اورژانس جاده‌ای در این روزها وظایف سنگین‌تری به دوش می‌کشند. کارشناسان می‌گویند امکانات پایگاه‌های امداد و نجات هلال احمر ایران با معیارهای روز و استاندارد جهانی فاصله زیادی دارد که باید با توجه به افزایش روز افزون حوادث جاده‌ای به روز شود. در زمان حاضر ۵۷۰ پایگاه امداد و نجات در نقاط مختلف کشور مستقر



کنترل دقیق ناوگان عمومی مسافری، تجهیزات زمستانی و وضعیت فنی و سلامت خودروها را انجام بدهد تا عبور و مرور جاده‌ای به طور کامل رصد شود و اگر مشکلی پیش آمد بدون فوت وقت برطرف شود.

رئیس پلیس راهور کشور درباره رزمایش زمستانی امداد رسانی جاده‌ای عنوان کرده بود هدف این طرح، تسهیل تردد انواع خودروها، اعم از وانت و کامیونت، در محورهای پر تردد کشور از جمله جاده چالوس است. در طول این رزمایش، خودروهای امدادی مجهز به بالن‌های سوخت و زنجیر چرخ به‌منظور رفع مشکلات احتمالی

ناشی از کسری تجهیزات، در محورها مستقر خواهند شد. متقاضیان می‌توانند با ارائه مشخصات خودرو و تعداد وسایل مورد نیاز، از طریق پلیس راه مجوز دریافت کنند تا تردد خودروها با حداقل مشکل انجام شود. رزمایش تا ۲۰ اسفند ادامه خواهد داشت و در صورت نیاز و شرایط جوی، امکان تمدید آن وجود دارد. وی از مردم خواست حتی برای سفرهای کوتاه‌مدت نیز پیش از حرکت، وضعیت محورهای مواصلاتی را از مراجع رسمی استعلام کنند و تأکید کرد که رعایت ایمنی، استفاده از خودروهای مجهز و توجه به هشدارها، مهم‌ترین عوامل کاهش خطرات

انسدادهای مقطعی و بی‌توجهی به هشدارهای آب و هوایی

در پی بارش گسترده باران و برف در ۴۸ ساعت گذشته و تداوم ناپایداری‌های جوی در بسیاری از استان‌های کشور، پلیس راه راهور فرازا از انسداد مقطعی برخی محورهای مواصلاتی، اعمال محدودیت‌های تردد و ممنوعیت عبور ناوگان سنگین خبر داد و از رانندگان خواست پیش از سفر، حتماً از آخرین وضعیت راه‌ها مطلع شوند.

سردار احمد کریمی‌اسد با اشاره به آخرین وضعیت جوی و ترافیکی کشور اظهار کرد: «در پی بارش‌هایی که طی ۴۸ ساعت گذشته در کشور رخ داده، بیش از ۱۷ استان شاهد بارش باران و برف بوده‌اند که این شرایط موجب انسداد مقطعی برخی محورهای مواصلاتی به دلیل آب‌گرفتگی، برف و کولاک شده است.»

متأسفانه در دو روز گذشته، بی‌توجهی برخی رانندگان به هشدارهای پلیس و شرایط جوی، منجر به غرق‌شدگی چند دستگاه خودرو و فوت سرنشینان آن‌ها شده. این حوادث در استان‌های کهگیلویه و بویراحمد و هرمزگان رخ داده که ضرورت توجه جدی به هشدارها را بیش از پیش نشان می‌دهد.

سردار کریمی‌اسد از مسافران خواست پیش از آغاز سفر، حتماً از آخرین وضعیت راه‌ها از طریق سامانه ۱۴۱ سازمان راهداری و شماره ۱۲۰ پلیس راهور مطلع شوند. همراه داشتن تجهیزات زمستانی، بررسی فنی خودرو، اطمینان از سلامت سیستم‌های روشنایی و رعایت کامل مقررات راهنمایی و رانندگی از ملزومات سفر در این شرایط جوی است. پلیس راه با آمادگی کامل در محورهای مواصلاتی حضور دارد، اما همکاری رانندگان و پرهیز از سفرهای غیر ضروری، نقش مهمی در پیشگیری از بروز حوادث و حفظ جان هموطنان دارد.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات

www.fownix.com

fownix.official



Autoworld.ir

سه شنبه ۹ دی ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۷۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد 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: ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳

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

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبور
Billboard

لذت خالص رانندگی با تجربه مدرن

«کمپین جهانی بامو برای معرفی مدل جدید X3 با شعار «The first of a new era» طراحی شده و نقش چشمگیری در معرفی این SUV الکتریکی بر پایه پلتفرم جدید Neue Klasse دارد. این کمپین که در نمایشگاه بین‌المللی IAA Mobility 2025 در مونیخ رونمایی شد، شامل یک ویدئو ۱۲۰ ثانیه‌ای است که تاریخچه بامو را با حضور مدل‌های نمادین گذشته به نمایش می‌گذارد و X3 را نقطه آغاز عصری تازه در حرکت الکتریکی، دیجیتال و پایدار نشان می‌دهد. فیلم و محتوای اختصاصی برای رسانه‌های اجتماعی و دیجیتال در بازارهای جهانی پخش می‌شود تا تجربه برند و شعار لذت خالص رانندگی را به مخاطبان منتقل کند.

حفظ محیط زیست
یک وظیفه همگانی است

حرف آخر
T Last Word
علی علمی

روزنامه نگار



«در سال‌های اخیر جمعیت کلان‌شهرهای کشور به‌خصوص پایتخت بر اثر رشد مهاجرت از شهرها و روستاهای دور و نزدیک به‌مرکز شهرها با هدف دستیابی به فرصت‌های شغلی بیشتر و برخورداری از امکانات بهتر، همواره رو به افزایش بوده است. در عین حال هم‌زمان با رشد جمعیت در کلان‌شهرهای کشور، استفاده از خودروهای شخصی و عمومی توسط شهروندان نیز سیر صعودی داشته که آلودگی هوا و ترافیک سرسام‌آور روزانه از جمله تبعات این امر است. با این حال توسعه فضای سبز شهری با هدف زیباسازی شهر و ارتقای کیفیت هوا تدبیری بوده که در این سال‌ها همواره در دستور کار مسئولان قرار گرفته است. اما آن‌چه در این مورد کمتر به‌آن توجه شده، وظایف شهروندی در قبال حفظ فضای سبز شهری و به‌طور کلی محیط زیست است. بر این اساس گاه مشاهده شده است که مالک خودرویی (سیک یا سنگین) بر اثر بی‌توجهی به قوانین راهنمایی و رانندگی، حین هدایت خودرو با سرعت بالا، ناگهان کنترل آن را از دست داده و با پوشش گیاهی و درختان سر به‌فلک کشیده در حاشیه اتوبان یا بزرگراهی در نقطه خاصی از شهر برخورد کرده است. بی‌تردید در چنین حوادثی، درکنار وارد آمدن آسیب به خودرو، پوشش گیاهی نیز تا حدی از بین می‌رود و احیای آن نیز کار زمان‌بری خواهد بود و هزینه بسیاری نیز صرف آن خواهد شد. بنابراین شایسته است مالکان خودروها به این مهم توجه بیشتری داشته باشند و با رعایت سرعت مطمئنه حین رانندگی، درکنار حفظ ایمنی خود و سایر شهروندان، مانع از بروز حوادثی شوند که ای بسا در جریان آن به محیط زیست و به‌طور خاص پوشش گیاهی صدمه و آسیب وارد شود.

روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار افزایش یافت



کیا T9 سی ۳۰۰۰ با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۴ میلیارد و ۵۶۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X55 پرو با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۷۹۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



چانگان CS35 با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



رانا پلاس TU5P با ۴۵ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI