



مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا اعلام کرد:
واگذاری سهام تودلی سایپا
در مراحل نهایی قرار دارد

صفحه ۴



رکوردشکنی صنعت خودرو
ترکیه در ۲۰۲۵

صفحه ۶

استارت

Start



امید محمدی

سردبیر روزنامه دنیای خودرو

سردرگمی خودرو
میان دو تالار ارزی

بازار خودرو ایران سال هاست در میانه تصمیمات
متناقض و مداخلات دستوری گرفتار شده است.
صنعتی که باید پیشران رشد تولید، اشتغال و...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

صنعت خودرو بدون اصلاح
قطعه سازی و خصوصی سازی
واقعی به بن بست می رسد

صفحه ۳

شرایط فروش کامیون فورس کابین
خوابدار ۶ تن در بورس کالا

صفحه ۹

تولید و تحویل پارس نوآ
مطابق برنامه انجام می شود

صفحه ۴

شرط حساب و کالنی از ثبت نام وارداتی ها حذف شد؛
دعوت از عموم برای بخت آزمایی
در ثبت نام خودروهای وارداتی

صفحه ۷

در گفت و گو با رئیس هیات مدیره «سیف صنعت» مطرح شد؛

رضایت مشتری؛ محور بقا در روزهای سخت قطعه سازی

استفاده از مواد اولیه استاندارد، تصمیم سازی بر پایه تجربه تعمیرکاران و تمرکز بر رضایت مشتری مسیری ترسیم می کند که تولید داخلی را در بازار حفظ خواهد کرد. همچنین در...

صفحه ۱۲

در ۹ ماهه نخست سال جاری محقق شد؛

رشد ۲۳ درصدی تولید
وفروش کامیون های
ایران خودرو دیزل

صفحه ۵

مسیر برقی ها در ایالات متحده تغییر کرده است؛

در صنعت خودرو آمریکا
چه گذشت؟

از نوسانات غیر منطقی تعرفه ها و تغییر مسیر به سمت

خودروهای برقی گرفته تا آشوب های...

صفحه ۶

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با

«دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بیمه موتور سیکلت؛
امنیت مالی در یک کلیک

بازار بیمه موتور سیکلت در کشور طی سال های اخیر

تحولات مهمی را تجربه کرده است. موضوعاتی مانند...

صفحه ۲

۴ محصول «بی وای دی» توسط نبکا از شنبه به فروش می رسند؛

بازیگران جدید نوین ماهان (نبکا) برای مسیر سبز

صفحه ۸

NEBKA
خودرو برقی نبکا

ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**

با ضمانت **کورال تایر**

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی

BMW MINI NISSAN OPEL

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیا خودرو مراجعه نمایید.
www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM



جلونچره تا گوشه‌های سپهر امتداد یافته و کمی زیر چراغ‌های جلو کشیده شده است. یک رنگ خارجی جدید به نام آبی فیروزه‌ای والتیک نیز برای مدل ۲۰۲۶ معرفی شده است که در کنار لوگوهای بیرونی با روکش مات و رینگ‌های ۲۰ اینچی با طراحی جدید، صرفاً برای تیپ پلاتینیوم در دسترس خواهد بود. در مدل‌های SL و پلاتینیوم هم ریل‌های سقف نقره‌ای با نمونه‌های مشکی جایگزین شده است. زیر کاپوت پت‌فایندر مدل ۲۰۲۶ همچنان همان پیشران ۳.۵ لیتری V6 قبلی قرار دارد که ۲۸۴ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و با یک گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک همراه است.

نیسان در حال به‌روزرسانی بزرگ سبد محصولات خود برای بازار ایالات متحده است و حالا نوبت به یکی از محبوب‌ترین شاسی‌بلندهای این شرکت، پت‌فایندر سمر دیف و رسیده است. در نگاه اول، پت‌فایندر ۲۰۲۶ تفاوت چشمگیری با مدل قبلی ندارد اگر چه نمای جلوی آن به‌طور زیر کانه‌ای باز طراحی شده است؛ اما اگر دقیق‌تر نگاه کنیم، به‌روزرسانی‌های اساسی‌تری را در داخل خواهیم دید. پت‌فایندر در نمای جلو تغییراتی نه‌چندان بزرگ اما تأثیرگذار را تجربه کرده است. حاشیه نقره‌ای جلونچره حذف شده و حالا طراحی عریض‌تر و شیک‌تری مشابه آخرین مدل‌های کی‌کس و مورانو جایگزین شده است. همچنین این



ارتقای فناوری در نیسان «پت‌فایندر» ۲۰۲۶

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

بیمه موتور سیکلت؛ امنیت مالی در یک کلیک



مهری در خوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بازار بیمه موتور سیکلت در کشور طی سال‌های اخیر تحولات مهمی را تجربه کرده است. موضوعاتی مانند بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه نه تنها از منظر اقتصادی برای موتور سواران اهمیت دارند، بلکه در کاهش پیامدهای تصادفات و تضمین امنیت مالی جامعه نیز نقش کلیدی ایفا می‌کنند. مهدیه فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «بیمه شخص ثالث، از ابتدای تعریفش، به عنوان پوشش اجباری خسارت‌های مالی و جانی وارد شده به اشخاص ثالث شناخته شده است در کشور نیز موتور سیکلت‌ها مشمول این الزام هستند و نداشتن آن می‌تواند پیامدهای قانونی و مالی جدی داشته باشد.»

به گفته وی، اخیراً رویکردهای قانونی تغییر کرده و اکنون امکان خرید بیمه شخص ثالث برای موتور سیکلت حتی بدون داشتن گواهینامه فراهم شده است. هدف از این تصمیم، افزایش نفوذ بیمه و کاهش تبعات مالی و اجتماعی ناشی از حوادث است.

او توضیح داد: «دیجیتال‌سازی روند صدور بیمه، یکی دیگر از تحولاتی است که بازار را متحول کرده است. صدور بیمه‌نامه به صورت آنلاین و دریافت نسخه دیجیتال باعث شده تا موتور سواران بتوانند در کمترین زمان و با کمترین هزینه، پوشش مورد نیاز خود را تهیه کنند. این فرآیند ساده و سریع، هم از نظر اقتصادی به صرفه است و هم از نظر اداری فشار کمتری به بیمه‌گذاران وارد می‌کند. در کنار بیمه شخص ثالث، بیمه بدنه نیز برای مالکین موتور سیکلت اهمیت ویژه‌ای دارد.» وی افزود: «این بیمه پوشش مالی وسیع‌تری ارائه می‌دهد و خسارت‌های ناشی از تصادف، سرقت یا آسیب‌های غیر تصادفی را جبران می‌کند.»

نیست، تولید خودرو، از تامین مواد تا واردات قطعه و حتی خدمات لجستیکی، همگی به شکل مستقیم با نرخ ارز بازار دوم گره خورده‌اند. اما وقتی قیمت نهایی خودرو همچنان در چارچوب دستور و مصوبه تعیین می‌شود، تناقضی پدید می‌آید که نه به نفع تولید است و نه به سود مصرف‌کننده. این وضعیت، همان نقطه‌ای است که تصمیم‌گیران باید از آن عبور کنند. ادامه دوگانگی میان هزینه آزاد و قیمت دستوری، به معنای ادامه زیان ساختاری و تعمیق بحران در صنعت خودرو است. اکنون زمان آن رسیده که سیاست‌گذار با شجاعت به سمت اصلاح حرکت کند. اولین گام، طراحی نقشه‌ای روشن برای حذف تدریجی قیمت‌گذاری دستوری است؛ نه به صورت ناگهانی و شوک‌آور، بلکه با زمان‌بندی دقیق و هماهنگ با سیاست‌های ارزی و تولیدی کشور. همزمان باید نظام نظارتی هوشمندی جایگزین مکانیسم تعیین قیمت شود؛ نظارتی که تمرکز آن بر کیفیت، ایمنی، استاندارد و خدمات پس از فروش باشد، نه بر عددی ثابت روی برچسب قیمت. در کنار آن، آزادسازی مسیر واردات هدفمند و کاهش موانع غیرتعرفه‌ای می‌تواند به تعادل طبیعی بازار کمک کند. رقابت، بهترین تنظیم‌کننده قیمت است و تجربه جهانی نشان داده که حضور برندها، نوآوری‌ها و انتخاب آزاد مصرف‌کننده، خود به کاهش قیمت‌های غیرواقعی می‌انجامد. همچنین لازم است هزینه‌های تولید پس از اجرای سیاست ارزی جدید به‌طور کامل و شفاف منتشر شود تا اعتماد عمومی بازسازی گردد و امکان سوءاستفاده از شرایط ارزی از بین برود. در نهایت، حمایت از مصرف‌کننده باید از مسیرهای واقعی انجام شود، نه با تثبیت قیمت. ارائه تسهیلات اعتباری، وام خرید یا طرح‌های تقسیط با بهره پایین، شیوه‌ای کارآمدتر برای حمایت از مردم است تا سرکوب قیمتی که تنها ورشکستگی تولید را رقم می‌زند. انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم ممکن است در ظاهر اقدامی فنی در حوزه ارزی باشد، اما در واقع آزمونی بزرگ برای سیاست‌گذار اقتصادی است. اگر قرار باشد هزینه‌ها آزاد شود، قیمت نیز باید واقعی گردد. اگر منطق بازار پذیرفته شود، دیگر جایی برای قیمت‌گذاری دستوری نخواهد بود. امروز، بیش از هر زمان دیگر، تصمیمی که باید گرفته شود ساده اما جسورانه است: پذیرش اقتصاد واقعی به جای دستکاری مصنوعی بازار. تنها از این مسیر است که صنعت خودرو می‌تواند از درون بحران بیرون آید و به جای زیان، به موتور رشد و اعتماد ملی تبدیل شود.

بازار خودرو ایران سال‌هاست در میانه تصمیمات متناقض و مداخلات دستوری گرفتار شده است. صنعتی که باید پیشران رشد تولید، اشتغال و صادرات غیرنفتی باشد، امروز به نقطه‌ای رسیده که از درون دچار بحران نقدینگی، افت کیفیت و بی‌اعتمادی مصرف‌کننده شده است. تازه‌ترین حلقه این زنجیره، انتقال ارز برای واردات خودرو و قطعات از تالار اول به تالار دوم

است؛ تغییری که ظاهراً هدفش واقعی‌سازی نرخ ارز است اما در عمل، چالشی بزرگ‌تر برای خودروسازان و بازار به همراه دارد. در تالار اول، ارز با نرخ‌های ترجیحی تخصیص می‌یافت تا هزینه تولید کنترل شود و خودرو با قیمت مناسبی به دست مصرف‌کننده برسد. سیاستی که در آغاز با نیت حمایت از مردم تدوین شد، اما نتیجه‌ای معکوس داشت. رانت ارزی، اختلاف قیمت میان بازار آزاد و کارخانه، و کاهش انگیزه تولیدکننده در بهبود کیفیت، از همان ابتدا نقاط ضعف این مدل را آشکار کرد. اکنون با انتقال ارز به تالار دوم، تولیدکنندگان باید ارز مورد نیاز خود را با نرخ‌هایی بسیار بالاتر و نزدیک‌تر به واقعیت بازار تهیه کنند. در چنین وضعی، ادامه قیمت‌گذاری دستوری عملاً به معنای فشار مضاعف بر تولید و زیان انباشته است. واقعیت این است که قیمت‌گذاری دستوری دیگر کارایی ندارد. سال‌هاست که این سیاست به ابزار سرکوب قیمتی تبدیل شده و نه تنها به کنترل بازار کمکی نکرده بلکه فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد را هر روز بیشتر ساخته است. مصرف‌کننده واقعی همواره از این فرآیند متضرر شده؛ کسی که برای خرید خودرو یا باید در صف قرعه‌کشی بماند یا در بازار آزاد همان محصول را چند برابر قیمت رسمی خریداری کند. در سوی دیگر، خودروساز با منابع ارزی گران‌تر و قیمت فروش ثابت، ناچار است از کیفیت بکاهد، تحویل‌ها را به تأخیر اندازد و از هزینه‌های توسعه صرف نظر کند. این چرخه بیمار، صنعتی را که باید بر پایه رقابت و نوآوری شکل گیرد، به نهادی زیان‌ده و وابسته به حمایت‌های دولتی تبدیل کرده است. با انتقال ارز به تالار دوم، واقعیت هزینه‌های دیگر قابل پنهان کردن



XSS PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه پایه جدید از جیب «رانگلر»



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

صنعت خودرو بدون اصلاح قطعه‌سازی و خصوصی‌سازی واقعی به بن‌بست می‌رسد



نهاد علی بیگزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«در شرایطی که نگاه سیاست‌گزار خودرویی طی سال‌های اخیر عمدتاً بر کنترل مقطعی بازار، قیمت‌گذاری و سیاست‌های کوتاه‌مدت متمرکز بوده، زنجیره تامین و قطعه‌سازی به‌عنوان پیشران اصلی تولید خودرو، عملاً به حاشیه رانده شده است؛ بخشی که همزمان با افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات ارزی و فشار نقدینگی، با بدهی‌های انباشته خودروسازان نیز دست‌وپنجه نرم می‌کند و توان سرمایه‌گذاری، نوسازی و حتی تداوم فعالیت بسیاری از واحدهای آن به‌شدت تضعیف شده است. از سویی، خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ که سال‌هاست به‌عنوان راه‌حل ساختاری صنعت خودرو مطرح می‌شود، همچنان در مرحله اجرا به بن‌بست خورده و آن‌چه در عمل اتفاق افتاده، بیشتر تغییرات شکلی در ترکیب سهام بوده تا واگذاری واقعی مدیریت و مسئولیت‌پذیری. تداوم مداخلات مستقیم و غیرمستقیم دولت در تصمیمات کلان، نه تنها کارآمدی مدیریت را کاهش داده، بلکه

مسیر شکل‌گیری رقابت واقعی و پاسخگویی شفاف را نیز مسدود کرده است. علی‌جدی عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تأکید بر این که صنعت خودرو بدون اصلاح بنیادین در قطعه‌سازی، خصوصی‌سازی واقعی و ثبات در سیاست‌گذاری امکان خروج از بحران فعلی را ندارد، گفت: «تا زمانی که رابطه مالی خودروساز و قطعه‌ساز ساماندهی نشود و سیاست‌گذاری از نگاه کوتاه‌مدت و سیاسی فاصله نگیرد، نمی‌توان انتظار بهبود کیفیت، افزایش تیراژ یا تحقق مفهوم خودروی اقتصادی را داشت.» وی با اشاره به پیامدهای تصمیمات مقطعی افزود: «در چنین شرایطی، مصرف‌کننده واقعی بیش از همه متضرر می‌شود؛ چرا که نه قدرت خرید او در نظر گرفته می‌شود و نه اصلاحات ساختاری به‌نفع کاهش هزینه و افزایش رقابت پیش می‌رود.»

وضعیت زنجیره تامین و قطعه‌سازی یکی از محورهای کمتر دیده‌شده در سیاست‌های خودرویی است؛ بخشی که هم با نوسانات ارزی درگیر است و هم با بدهی انباشته خودروسازان، آیا بدون اصلاح این بخش می‌توان انتظار بهبود تولید و کیفیت را داشت؟

واقعیت این است که صنعت خودرو بدون قطعه‌سازی

عملاً معنا ندارد و هرگونه سیاست‌گذاری که این بخش را نادیده بگیرد، محکوم به شکست است. قطعه‌سازان در سال‌های اخیر تحت فشار شدید افزایش هزینه‌های تولید، نوسانات نرخ ارز و مطالبات معوق از خودروسازان قرار گرفته‌اند. این شرایط، توان سرمایه‌گذاری و حتی ادامه فعالیت بسیاری از واحدها را تضعیف کرده است. تا زمانی که رابطه مالی خودروساز و قطعه‌ساز اصلاح نشود و بدهی‌های انباشته سامان نیابد، صحبت از افزایش تیراژ یا ارتقای کیفیت بیشتر شبیه شعار است. حمایت واقعی از قطعه‌سازی به‌معنای تزریق منابع بدون برنامه نیست، بلکه ایجاد انضباط مالی، قراردادهای شفاف و پرداخت به‌موقع مطالبات است؛ موضوعی که نقش سیاست‌گزار در آن تعیین‌کننده است.

خصوصی‌سازی خودروسازان بزرگ سال‌هاست مطرح می‌شود، اما در عمل به نتیجه مشخصی نرسیده است. به نظر شما چرا خصوصی‌سازی در صنعت خودرو ایران همچنان در مرحله شعار باقی مانده است؟

خصوصی‌سازی زمانی معنا دارد که مالکیت و مدیریت به‌صورت واقعی واگذار شود، نه این که صرفاً ترکیب سهام تغییر کند. در صنعت خودرو، آن‌چه تاکنون اتفاق افتاده بیشتر «شبه‌خصوصی‌سازی» بوده؛ یعنی همچنان دولت به‌صورت مستقیم یا غیرمستقیم در

تصمیم‌گیری‌ها دخالت دارد و این مساله، کارآمدی بخش خصوصی را از بین می‌برد. خصوصی‌سازی ناقص، نه تنها مشکل را حل نمی‌کند بلکه می‌تواند بحران را عمیق‌تر کند. اگر قرار است این مسیر طی شود، باید همزمان با آن، نظام تنظیم‌گری اصلاح، رقابت تقویت و پاسخگویی مدیریتی شفاف شود. در غیر این صورت، تغییر تابلوها کمکی به بهبود عملکرد صنعت خودرو نخواهد کرد.

برخی کارشناسان معتقدند سیاست‌گزار خودرویی بیش از آن که به مصرف‌کننده توجه کند، اسیر ملاحظات کوتاه‌مدت و سیاسی شده است. ارزیابی شما از این نگاه چیست؟

این نقد تا حد زیادی وارد است. در بسیاری از تصمیمات، مصرف‌کننده واقعی قربانی سیاست‌هایی شده که با هدف کنترل ظاهری بازار یا کاهش فشارهای مقطعی اتخاذ شده‌اند. نتیجه این رویکرد، شکل‌گیری بازارهای غیرشفاف، افزایش رانت و حذف تدریجی خریداران مصرفی بوده است. اگر منافع مصرف‌کننده قرار است محور سیاست‌گذاری باشد، باید به‌صورت بلندمدت و ساختاری به موضوع نگاه کرد؛ از افزایش رقابت و تنوع محصول گرفته تا بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌های تولید. تصمیمات مقطعی شاید در کوتاه‌مدت آرامش ظاهری ایجاد کند، اما در نهایت به زیان مصرف‌کننده تمام می‌شود

Twelve 4 Twelve است که طی آن، این شرکت قصد دارد در ۱۲ ماه آینده، ۱۲ نسخه ویژه از رانگلر را رونمایی کند. این نسخه با الهام از شصتمین سالگرد ویداد افسانه‌ای «جیب ایستر سافاری» در موب، ایالت یوتا، ساخته شده و ترکیبی از توانایی‌های فنی بی‌نظیر و قدرت آفرود است. قلب تپنده این هیولا، همان موتور V8 با کد ۳۹۲ است که ۴۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۷ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ نیرویی که قرار بود با مدل فاینال ادیشن در سال ۲۰۲۴ به تاریخ پیوندد اما تقاضای بالای مشتریان، جیب را مجبور به بازنگری کرد. جیب موب ۳۹۲ اما فقط یک موتور قدرتمند نیست.

با توجه به تورم مزمن و کاهش قدرت خرید، آیا اساساً می‌توان از «خودروی اقتصادی» در سیاست‌های فعلی سخن گفت یا این مفهوم صرفاً در حد شعار باقی مانده است؟

در شرایط فعلی، مفهوم خودروی اقتصادی بیش از آن که یک برنامه اجرایی باشد، به یک عنوان تبلیغاتی تبدیل شده است. خودروی اقتصادی زمانی معنا پیدا می‌کند که ساختار هزینه، فناوری تولید و مقیاس اقتصادی اصلاح شود. در غیر این صورت، صرف نام‌گذاری یک محصول به‌عنوان اقتصادی، تغییری در توان خرید مردم ایجاد نمی‌کند. تا زمانی که بهره‌وری تولید پایین، هزینه‌های سربار بالا و رقابت محدود است، نمی‌توان انتظار داشت خودرویی با قیمت متناسب با درآمد خانوار عرضه شود.

تحقق خودروی اقتصادی نیازمند اصلاحات عمیق در سیاست صنعتی و اقتصادی کشور است، نه صرفاً دستور تولید یک مدل خاص.

در نهایت، اگر بخواهیم از وضعیت فعلی صنعت و بازار خودرو عبور کنیم، به نظر شما اولویت نخست سیاست‌گزار باید کدام حوزه باشد؟

اولویت نخست، ایجاد ثبات و پیش‌بینی‌پذیری در سیاست‌گذاری است. صنعت خودرو بیش از هر چیز از تصمیمات متناقض و تغییرات مداوم آسیب دیده است. فعالان این صنعت، چه تولیدکننده و چه مصرف‌کننده، نیازمند چشم‌انداز روشن هستند تا بتوانند تصمیم‌گیری کنند.

پس از آن، اصلاح نظام قیمت‌گذاری و تقویت رقابت باید در دستور کار قرار گیرد. بدون رقابت واقعی و بدون حذف مداخلات دستوری، هیچ اصلاح پایداری در این صنعت شکل نخواهد گرفت. اگر سیاست‌گزار این مسیر را با شفافیت و قاطعیت دنبال کند، می‌توان به خروج تدریجی بازار خودرو از وضعیت فعلی امیدوار بود.





یک سیستم پیل سوختی بازمهندسی‌شده است که در کنار یک مازول الکترونیکی قدرت ارتقا یافته کار می‌کند. این تغییرات باعث شده خروجی باتری دو برابر شود و از ۵۳ به ۱۰۷ اسب‌بخار برسد. هم‌زمان، سیستم پیل سوختی هیدروژنی نیز اکنون حداکثر توان ناخالصی ۱۴۸ اسب‌بخار تولید می‌کند. ترکیب این دو، توان کلی سیستم را از ۱۸۱ اسب بخار در نسل قبل به ۲۵۲ اسب‌بخار رسانده است. این جهش قدرت، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را از ۹.۲ ثانیه به تنها ۷.۸ ثانیه رسانده و تجربه رانندگی بسیار پویا تری را فراهم می‌کند.

هیوندای نسل جدید شسای بلند هیدروژنی نکسو را به‌طور کامل معرفی و مشخصات آن را اعلام کرده است. این خودرو که قرار است در اوایل سال ۲۰۲۶ میلادی به بازار جهانی عرضه شود، با افزایش چشمگیر قدرت، پیمایش بیشتر و مجموعه‌ای از فناوری‌های پیشرفته، آمده تا تعریف جدیدی از رانندگی با سوخت پاک ارائه دهد. نکسو جدید با توان خروجی ۲۵۲ اسب‌بخار، برد حرکتی تخمینی ۸۲۶ کیلومتر و قابلیت سوخت‌گیری هیدروژن تنها در پنج دقیقه، فصل تازه‌ای را در برنامه هیدروژنی این خودروساز کره‌ای آغاز می‌کند. قلب تپنده نکسو جدید،



نسل جدید هیوندای «نکسو» شاسی بلند هیدروژنی

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در نشست برخط پرسش و پاسخ سهامداران اعلام کرد:

واگذاری سهام تودلی سایپا در مراحل نهایی قرار دارد

در سال جاری ۵۴ شرکت از مجموعه سایپا فریز یا منحل شده‌اند و در حال حاضر ۷۶ شرکت در این گروه فعالیت می‌کنند که این اقدام منجر به کاهش هزینه‌های قابل توجه شده است



درصد از ساختار مالکیتی را شامل می‌شود، گفت: «فرآیند ارزیابی قیمتی در مراحل پایانی قرار دارد. هرچند ارائه گزارش تا ۱۵ دی‌ماه پیش‌بینی شده بود، اما با تاخیر همراه شد و انتظار می‌رود در روزهای آینده نهایی شده و فرآیند مزایده آغاز شود.»

تولید آزمایشی خودرو آریا از ماه جاری شیخ‌زاده با اشاره به توسعه سبد محصولات گفت: «خودروی پارس‌نوآ به‌عنوان محصول جدید در مرحله تولید قرار دارد و به‌زودی به بازار عرضه خواهد شد. همچنین خودروی C3XR داخلی‌سازی شده و عرضه آن آغاز خواهد شد. در ماه جاری نیز تولید آزمایشی خودروی آریا آغاز می‌شود و پیش‌بینی می‌شود این محصولات نقش موثری در بهبود نقدینگی سال آینده ایفا کنند.» وی با اشاره به تاکید رئیس‌جمهور بر کاهش مصرف سوخت خودروها افزود: «گروه سایپا در حال توسعه نسل جدید موتورهای کم‌مصرف است و به‌زودی سه موتور جدید بر روی محصولات این گروه نصب خواهد شد که مصرف سوخت را به ۵.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش می‌دهد؛ در حالی که میزان فعلی ۷.۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.»

مدیرعامل سایپا همچنین اعلام کرد: «خودروی آریا هبیرید به‌عنوان اولین خودروی پلاگین هیبرید داخلی در گروه سایپا تولید شده و امیدواریم در نیمه دوم سال آینده وارد بازار شود. این خودرو به‌طور کامل در داخل کشور تولید خواهد شد. در پایان این نشست، معاونان گروه خودروسازی سایپا نیز به سایر سؤالات ارسال‌شده از سوی سهامداران و مخاطبان برخط پاسخ دادند.

این دو خودرو پس از چند ماه وقفه از سر گرفته شد. وی همچنین با اشاره به فروش مازاد بر ظرفیت (آینده فروشی) در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ خاطر نشان کرد: «منابع حاصل از پیش‌فروش‌های گذشته مصرف شده و این موضوع باعث کاهش سرمایه در گردش گروه سایپا شده است. بر همین اساس، طی یک سال گذشته هیچ خودروی شاهین برای فروش جدید عرضه نشده و تمام تولید این محصول صرف ایفای تعهدات پیشین شده است.»

تعهدات شاهین تا سه ماه آینده تکمیل می‌شود شیخ‌زاده تعداد تعهدات مربوط به محصول شاهین را ۱۴۶ هزار دستگاه اعلام کرد و گفت: «با توجه به ظرفیت تولید حدود ۱۰۰ هزار دستگاه در دو سال، انتظار می‌رود تعهدات باقی‌مانده تا سه ماه آینده تکمیل شود.» وی با تاکید بر اقدامات انجام‌شده برای تامین نقدینگی اظهار کرد: «در راستای تامین منابع مالی با کمترین هزینه و انجام پروژه‌های در دست انجام، اقدام به فروش دارایی‌های راکد شده و تاکنون ۹.۵ همت از این محل جذب شده است.»

کاهش هزینه‌ها با اصلاح ساختار و چابک‌سازی مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: «در راستای اصلاح ساختار و چابک‌سازی گروه، در سال جاری ۵۴ شرکت از مجموعه سایپا فریز یا منحل شده‌اند و در حال حاضر ۷۶ شرکت در این گروه فعالیت می‌کنند که این اقدام منجر به کاهش هزینه‌های قابل توجه شده است.» وی درباره واگذاری سهام تودلی سایپا که حدود ۴۲

به گزارش سایپانیوز، علی‌شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا، در ابتدای نشست پرسش و پاسخ سهامداران سایپا با مدیران گروه خودروسازی سایپا برای دوره منتهی به ۳۱ شهریور سال جاری، ضمن ارائه گزارشی از عملکرد شش‌ماهه نخست سال جاری، به تشریح وضعیت مالی، میزان تولید و فروش، برنامه‌های توسعه‌ای و آخرین جزئیات مربوط به واگذاری سهام تودلی سایپا پرداخت و به پرسش‌های مطرح‌شده پاسخ داد.

وی با اشاره به رشد ۹ درصدی درآمد عملیاتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته گفت: «هرچند در شش‌ماهه ابتدایی سال با کاهش تولید مواجه بودیم، اما این رشد به دلایل متعددی حاصل شده است.»

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا افزود: «افزایش میانگین ۲۰ درصدی قیمت محصولات یکی از عوامل رشد درآمد بوده است. همچنین تغییر ترکیب سبد محصولات تاثیر قابل توجهی در بهبود درآمد داشته، به‌گونه‌ای که تولید محصولات زبان‌ده کاهش یافته و تمرکز بر تولید محصولات کم‌زبان افزایش یافته است. در همین راستا، تولید خودروهای شاهین پلاس و اطلس رشد داشته و تولید محصولات خانواده کوپیک کاهش یافته است.»

مدیرعامل گروه سایپا، افت تولید در این مدت را ناشی از کاهش تولید خودروهای تجاری سبک دانست و اظهار داشت: «در ابتدای سال، تولید دو محصول سایپا ۱۵۱ و وانت نیسان زامیاد به دلیل نداشتن استانداردهای لازم متوقف شد، اما پس از اخذ مجوزهای مورد نیاز، تولید

پیگیری يك موضوع



محمد سبزی

نماینده مردم ساوه و زرنده در مجلس

مهم‌ترین مزیت خصوصی‌سازی در صنعت خودرو

بررسی سیاست‌های خصوصی‌سازی در صنعت خودرو کشورها موفق نشان می‌دهد که تنها واگذاری مالکیت بدون ایجاد تغییرات ساختاری کافی نیست. به عنوان مثال، کره جنوبی در دهه ۸۰ میلادی و پس از بحران‌های مالی، اقدام به خصوصی‌سازی بخشی از شرکت‌های خودروسازی کرد، اما هم‌زمان با این واگذاری، دولت با وضع قوانینی مسیر رشد بلندمدت را تضمین کرد. در ترکیه، تجربه خصوصی‌سازی در صنعت خودرو به همراه سیاست «درازه‌های باز» برای واردات و همکاری استراتژیک با برندهای اروپایی صورت گرفت. این رویکرد نه تنها به رشد صادرات خودرو منجر شد، بلکه باعث ارتقای استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی شد. حال در کشورمان نیز محمد سبزی نماینده مردم ساوه و زرنده در مجلس، سیاست‌های خصوصی‌سازی در صنعت خودرو را مورد ارزیابی قرار داده است.

خصوصی‌سازی صنعت خودرو از چه جهاتی حائز اهمیت است؟

خصوصی‌سازی صنعت خودرو از این جهت ضرورت دارد که حمایت‌های دولت از خودروسازی در این سال‌ها نه تنها منافعی برای این صنعت نداشته، بلکه منجر به زیان‌انباشته در شرکت‌های خودروساز دولتی شده است. این درحالی‌است که صنعت خودرو و بانکداری جزء صنایع زیان‌دهی هستند که باید مطابق با اصل ۴۴ قانون اساسی به بخش خصوصی واگذار شوند.

در این خصوص چه ضوابطی باید رعایت شود؟

خصوصی‌سازی واقعی و موفق مستلزم واگذاری شرکت‌های خودروسازی به خریداران دارای اهلیت و توانمند به لحاظ فنی و مالی است.

خصوصی‌سازی چه نقشی در افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های تولید خودرو ایفا می‌کند؟

مهم‌ترین مزیت خصوصی‌سازی شکل‌گیری رقابت بین شرکت‌های خودروسازی است، چرا که خودروسازان برای حفظ سهم بازار خود مجبورند به سمت تنوع‌سازی سبد محصولات خود، تولید خودروهای استاندارد، باکیفیت و ایمن حرکت کنند.

مدیر پروژه خودرو پارس‌نوآ در شرکت پارس خودرو:

تولید و تحویل پارس نوآ مطابق برنامه انجام می‌شود

گسترده‌ای از این دو طرح صورت گرفته و پارس خودرو قصد دارد روند فعلی برگراری طرح‌های فروش را براساس زمان‌بندی و برنامه تولید در سال جاری ادامه دهد. به گفته وی در حال حاضر تولید انبوه پارس‌نوآ آغاز شده و تحویل نخستین سری از این خودرو به مشتریان نیز در ماه جاری انجام خواهد شد. شادچهره ادامه داد: «علاوه بر اجرای برنامه تولید و

مدیر پروژه خودرو پارس‌نوآ در شرکت پارس خودرو از تحویل نخستین سری از این خودرو به مشتریان در ماه جاری خبر داد و گفت: «تولید انبوه این خودرو مطابق زمان‌بندی صورت گرفته در سال جاری آغاز شده است.» پژمان شادچهره با اشاره به اجرای دو مرحله پیش‌فروش مشارکت در تولید خودرو پارس‌نوآ توسط شرکت پارس خودرو افزود: «بر اساس رویکرد مشتریان، استقبال

نگاه

View



میشم مظفر

رئیس کمیته بودجه شورای اسلامی شهر تهران

تخصیص ۱۳ همت به خرید اتوبوس، میدل باس و مینی‌بوس شهری

شهرداری تهران برای بودجه سال ۱۴۰۵ پیشنهاد ۳۲۲ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومانی در خواست کرده است، این رقم نسبت به بودجه امسال ۳۹ درصد و نسبت به متمم بودجه امسال ۲۸ درصد رشد داشته است. این اعتبارات هزینه‌ای ۱۲۹ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان معادل ۴۰ درصد بودجه است، ۱۷۴ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان معادل ۵۶ درصد به تملک‌داری سرمایه‌ای و ۱۹ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان معادل ۶ درصد به تملک‌داری مالی اختصاص دارد. تا پایان دی‌ماه امسال ۷۸ درصد از بودجه محقق شده است، میزان درآمد شهرداری تهران از ابتدای سال تا پایان دی‌ماه ۱۸۰ هزار میلیارد تومان است. ۶۴ همت از درآمدها به مالیات بر ارزش افزوده، ۳۶ همت به تسهیلات و اوراق مشارکت، ۴۴ همت به مولدسازی املاک، ۱۴۴ همت به شهرسازی، ۱۱۰ همت به درآمد مازاد از سال جاری انتقالی به سال آینده و ۲۴ همت به سایر درآمدها اختصاص دارد.

سهام حمل و نقل با ۱۵۳ هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان معادل ۴۸ درصد، توسعه مدیریت و هوشمندسازی با ۶۴ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان معادل ۱۵ درصد، خدمات شهری و محیط زیست با ۴۹ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان معادل ۱۵ درصد، اجتماعی و فرهنگی با ۳۲ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان معادل ۱۰ درصد، ایمنی و مدیریت بحران با ۱۴ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان معادل پنج درصد و شهرسازی و معماری با ۷ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان معادل دو درصد است. در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۵ به منظور بهبود سیستم‌های حمل و نقل عمومی و نیمه عمومی برای توسعه و تجهیز زیرساخت‌های حمل و نقل و ترافیک در زمینه مترو، احداث و تکمیل خطوط ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۰ و ۱۱ از محل منابع عمومی، اوراق مشارکت و صدور پروانه ۲۴ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان اختصاص یافته است اختصاص ۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان به احداث و تکمیل خطوط ۱، ۲، ۳ و ۴ برای تعمیرات اساسی و بهسازی تجهیزات ثابت و مراکز فرمان مترو سه هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان، بازپرداخت سود اوراق و وام مترو هشت هزار میلیارد تومان، کمک فنی و اعتباری بازسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و انسان محور دو هزار میلیارد تومان پیش‌بینی شده است. پرداخت مابه‌التفاوت و یارانه بلیت مترو و اتوبوس و بلیت اتوبوس‌بخش خصوصی ۳ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان است.

زاپاس

Spare Tire



ME16 و گیربکس دستی 5F18 و دارای امکاناتی نظیر سیستم کنترل پایداری، مالتی مدیای لمسی ۱۷ اینچی به دوربین و سنسور پارک دنده عقب، سیستم تهویه نیمه اتوماتیک، غربلیک فرمان D-TYPE مجهز به کلیدهای کنترلی، سیستم فرمان چندحالت، کیسه هوای راننده و سرنشین و بسیاری امکانات و قابلیت‌های ایمنی و رفاهی دیگر به تولید انبوه رسیده و به بازار عرضه خواهد شد.

تحویل پارس نوآ در سال جاری، با برنامه‌ریزی به‌عمل آمده برای تولید حداقل ۱۵ هزار دستگاه در سال آینده، تمامی تعهدات دو طرح پیش‌فروش قبلی که مربوط به تحویل خودرو در اواخر سال آینده است، زودتر از موعد زمانی تعیین شده، انجام خواهد شد. گفتنی است پارس‌نوآ محصول جدید شرکت پارس خودرو با برخورداری از قوای محرکه شامل موتور



کوپرالتون «VZTCR» هاچ‌بک داغ ۳۲۵ اسب‌بخاری



«کوپر ابارونمای از لئون VZTCR، قدرتمندترین هاچ‌بک دیفرانسیل جلوی تاریخ خود را به جهان‌بان معرفی کرد. این نسخه ویژه که با الهام از خودروهای مسابقه‌ای تورینگ ساخته شده، با قدرت ۳۲۵ اسب‌بخار و تولید محدود به تنها ۴۹۹ دستگاه، ترکیبی بی‌نظیر از هیجان بیست و کارایی روزمره را ارائه می‌دهد. قلب تپنده این هاچ‌بک آتشین اسپانیایی، پیشرانۀ نام‌آشنای ۲ لیتری توربوشارژ چهار سیلندر گروه فولکس‌واگن با کد EA888 است که در این مدل، توانایی تولید ۳۲۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. این دقیقاً همان

پیش‌رانۀ ای است که در فولکس‌واگن گلف GTI ادیشن ۵۰ نیز استفاده شده است. نیروی موتور از طریق یک گیربکس هفت سرعته دوکلاچه و یک دیفرانسیل لغزش محدود با کنترل الکترونیکی به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. این مشخصات فنی، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را در ۵.۶ ثانیه برای لئون VZ TCR ممکن می‌سازد. نکته جالب توجه این است که کوپرا هیچ‌گونه محدودکننده سرعتی روی این خودرو نصب نکرده و حداکثر سرعت آن را نامحدود اعلام کرده است. ماهیت مسابقه‌ای VZ TCR در جزئیات آن به‌وضوح دیده می‌شود.

ویژه‌ها

احتمال پرداخت بسته حمایتی دولت به تولید



وزیر صمت گفت: «بانک‌ها در حال پردازش اطلاعات هستند که امیدواریم طی هفته جاری پرداخت بسته حمایتی ۷۰۰ همتی به بخش تولید آغاز شود.» سید محمد اتابک اظهار کرد: «بسته حمایتی دولت برای تولیدکنندگان در ۱۷ دی ماه امسال توسط هیات دولت ابلاغ شد؛ همچنین آیین‌نامه این بسته توسط سه وزارتخانه صمت، جهاد کشاورزی و اقتصاد تدوین و به بانک مرکزی ارسال شد. محل این تسهیلات از محل منابع داخلی بانک‌ها برای تامین سرمایه در گردش و جبران نقدینگی از طریق اعطای تسهیلات، ابزارهای تامین مالی زنجیره تولید و تعهدی مانند اوراق گام، برات الکترونیکی و اعتبارات اسنادی، است.»

دیگه چه خبر؟

حمایت دولت از سرمایه‌گذاران منجر به رونق تولید می‌شود



هادی محمدپور، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس به سرمایه‌گذاری برای تولید و لزوم حمایت دولت از فعالان بخش خصوصی اشاره کرد و گفت: «حمایت از سرمایه‌گذاران می‌تواند در اقتصاد کشور تحول اقتصادی ایجاد کند و قطعاً با این اقدام زمینه برای مهار تورم هم مهیا می‌شود؛ بی‌شک اگر بوروکراسی‌های پیچیده اداری از سر راه سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان برداشته شود مسیر توسعه و رشد اقتصادی هموار خواهد شد، همچنین ماده ۶ برنامه هفتم توسعه هم که بر اشتغال‌زایی تأکید دارد عملیاتی می‌شود.» قطعاً با رونق تولید سهم صادرات هم افزایش پیدا می‌کند.

تونپترا

بسته حمایتی ۷۰۰ همتی؛ کدام تولیدکنندگان مشمول می‌شوند؟



طبق مصوبه هیات وزیران، تولیدکنندگانی که به دلیل انتقال نرخ ارز از تالار اول مرکز مبادله به تالار دوم و افزایش هزینه واردات مواد اولیه با کمبود سرمایه در گردش مواجه شده و تولیدکنندگان مواد اولیه، واردکنندگان روغن موتور، لاستیک، قطعات ناوگان حمل‌ونقل، هواپیما، کشتی و قطار از جمله گروه‌هایی هستند که مشمول بسته حمایتی ۷۰۰ همتی دولت شده‌اند. همچنین بانک مرکزی و گمرک موظف‌اند برای کالاهایی که پیش از ۱۵ دی ماه سال جاری وارد اما ترخیص نشده‌اند، تخصیص اعتبار صادر کنند و در نهایت، امکان تعدیل قراردادهای دولتی متأثر از تغییر نرخ ارز نیز پیش‌بینی شده است.

در ۹ ماهه نخست سال جاری محقق شد؛

رشد ۲۳ درصدی تولید و فروش کامیون‌های ایران خودرو دیزل



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بر اساس گزارش منتشرشده توسط شرکت ایران خودرو دیزل در سامانه کدال، تولید و فروش این شرکت در ۹ ماهه ابتدایی سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد داشته است. طبق این گزارش، در دوره مورد بررسی، تولید شرکت با رشد ۹ درصدی به ۷ هزار و ۵۸۳ دستگاه و فروش آن با رشد ۶ درصدی به ۷ هزار و ۱۹۵ دستگاه رسیده است. در این بین، عملکرد بخش کامیون‌های سنگین با رشد قابل توجه ۲۳ درصدی در هر دو شاخص تولید و فروش همراه بوده است. ایران خودرو دیزل در این بخش ۵ هزار و ۹۲۶ دستگاه تولید و ۵ هزار و ۴۱۶ دستگاه فروش داشته است. سایر محصولات شرکت شامل اتوبوس، کامیون سبک، ون و پیکاپ بوده‌اند. بر این اساس، تولید اتوبوس ۲۴۱ دستگاه و فروش آن ۴۳ دستگاه ثبت شده است. همچنین ۳۷۲ دستگاه کامیون سبک تولید و ۳۲۴ دستگاه فروخته شده است. در بخش ون و پیکاپ نیز آمار تولید ۲ هزار و ۲۴۴ دستگاه و فروش یک هزار و ۴۱۲ دستگاه اعلام شده است. بررسی عملکرد ۹ ماهه ابتدایی سال جاری شرکت ایران خودرو دیزل، نشان‌دهنده تحرک مثبت و قرارگیری این شرکت در مسیر رشد عملیاتی است. روند مثبت حاضر در صورت تداوم می‌تواند پیامدهای مطلوبی برای شرکت به همراه داشته باشد. یکی از نقاط قوت اصلی این گزارش، رشد هماهنگ و قابل توجه ۲۳ درصدی در بخش کامیون‌های سنگین است.

اینفوگرافشی

Infography

افزایش درآمد شرکت «فارسازی خاور»

میزان درآمدی ماه

۱۳۹ میلیارد تومان

شرکت فنر سازی خاور
KHAVAR SPRING Mfg.co

میزان رشد درآمد ۱۰ ماهه

۱۴٪

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

۷۰۰ میلیارد تومان

شرکت فنر سازی خاور در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۷۰۰ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تلند؟

جهش هزینه نگهداری خودرو

فشار تورم بار دیگر گریبان مصرف‌کنندگان خودرو را گرفت. اجرای سیاست جدید ارزی و جهش عجیب قیمت اقام و قطعات مصرفی خودرو، سونامی گرانی تازه‌ای را رقم زده که نتیجه آن افزایش بیش از ۵۰ درصدی هزینه نگهداری و خدمات خودرو برای مالکان وسایل نقلیه است.

چرا؟

ریشه گرانی کجاست؟

در مجموع به‌نظر می‌رسد ریشه اصلی افزایش قیمت قطعات و اقلام مصرفی خودرو را باید در سیاست‌های ارزی، مشکلات تامین ارز و دشوار شدن روند واردات مواد اولیه جست‌وجو کرد؛ چالشی که آسیب اصلی آن متوجه مصرف‌کنندگان خودرو بوده و می‌تواند ایمنی و سلامت جامعه را با خطرات جدی مواجه کند.

برای چپ؟

جزئیات پیشنهاد انجمن بازار پراشتهاب قطعات یدکی

لوازم یدکی و قطعات پرمصرف خودرو در روزهای اخیر یکی از پرنوسان‌ترین دوره‌های خود را تجربه می‌کنند. شوک ارزی، فشار تحریم‌های ظالمانه و تصمیمات خلق الساعه و سیاست‌های متناقض ارزی، دست‌به‌دست هم داده‌اند تا بازاری که در ماه‌های پایانی سال باید پشتوانه پویایی صنعت خودرو و آرامش خاطر مالکان خودرو باشد، به یکی از پریسک‌ترین عرصه‌های اقتصادی تبدیل شود.

دلبه يك

First gear

عزم جزم شاسی‌بلندها برای حذف سدان‌های کلاسیک از اروپا

حاضر جواب: به نظر می‌رسد شاسی‌بلندها تصمیم گرفته‌اند سدان‌های کلاسیک را به موزه‌های تاریخ طبیعی خودروها بسپارند! انگار قرار است قاره اروپا فقط با خودروهای بلندقامت و اصطلاحاً «باوقار» دیده شود. جالب است که برخی از این سدان‌های قدیمی، هنوز هم با وقار خاصی در خیابان‌ها پرسه می‌زنند و انگار به شاسی‌بلندها می‌گویند: «عزیز من، ما هنوز هم می‌دوست‌داشتنی‌سعی دارم با ترکیب قدرت و پایی، مسیر کرده‌اند تا خیابان‌ها را به پارکینگ‌هایی پر از خودروهای با ابهت تبدیل کنند. بگذریم که گاهی پارک کردنشان دردسر خودش را دارد!

آیا کامیون هیبریدی جدید یکن می‌تواند مسیر آینده حمل‌ونقل سنگین را تغییر دهد؟

حاضر جواب: کامیون جدید هیبریدی یکن مثل یک دانش‌آموز درس‌خوان پرانرژی وارد میدان شده و قصد دارد به همه کامیون‌های دیزلی قدیمی بگوید: «آقایان، کمی به محیط زیست فکر کنیم!» این کامیون دوست‌داشتنی‌سعی دارد با ترکیب قدرت و پایی، مسیر حمل‌ونقل سنگین را به سمت آینده‌ای سبزتر هدایت کند. تصورش را بکنید، کامیونی که هم می‌تواند بارهای سنگین را جابه‌جا کند و هم در حالی که موسیقی ملایمی پخش می‌کند، به محیط زیست احترام بگذارد. شاید روزی برسد که رانندگان کامیون به جای دود، بوی گل از آگروز خودروهایشان بلند شوند!

تهران در دود: نبرد نابرابر برای هوای پاک

حاضر جواب: ایمن روزها هوای پاک مثل یک گنج کمیاب شده که همه به دنبالش هستند، اما انگار نقشه گنج گم شده است. خودروها هر روز به نبرد نابرابر با آلودگی می‌روند، اما بعضی‌ها هنوز ترجیح می‌دهند در دود غرق شوند! شاید اگر خودروها کمی تجهیز شوند و تصمیم بگیرند هوای تازه تولید کنند، وضعیت بهتر شود. تا آن زمان، شاید بهترین کار این باشد که چترهای ضد دود اختراع شوند!

ضرب شماره پلاک جدید خودرو برای تهرانی‌ها

حاضر جواب: شماره پلاک جدید خودرو برای تهرانی‌ها مثل یک بازی شانس آزمایشی جذاب است. هر کس منتظر است ببیند چه شماره‌ای برایش می‌آید؛ انگار قرار است در قرعه‌کشی بزرگ خودرو برنده شود. برخی شماره پلاک‌های جدید را مثل یک مدال افتخار روی خودروی خود نصب می‌کنند و با غرور خاصی رانندگی می‌کنند. بعضی‌ها هم منتظرند ببینند آیا شماره پلاکشان خوش‌یمن خواهد بود یا نه. به هر حال، این شماره‌ها حالا بخشی از هویت خودروها شده‌اند و هر کدام داستان خودشان را روایت می‌کنند.

رشد کیفیت و توسعه در گرو آزادسازی قیمت خودرو

حاضر جواب: آزادسازی قیمت خودرو و انگار جادویی است که می‌خواهد کیفیت و توسعه را به دنیای خودروها بیاورد. خودروسازان حالا با انگیزه بیشتری به فکر بهبود کیفیت افتاده‌اند، چون می‌دانند مشتریان هوشمندتر شده‌اند. خودروها هم انگار از این تغییر استقبال کرده‌اند و سعی می‌کنند با ویژگی‌های جدید و جذاب، توجه همه را جلب کنند. شاید روزی برسد که خودروها با افتخار بگویند: «من محصول آزادسازی قیمت هستم و بهترین کیفیت را دارم!» البته که این راه پرپیچ‌وخمی است، اما حداقل امیدواری برای آینده‌ای بهتر وجود دارد.



اصولی پژو در کانسپت پولیگان، روی کابین و تجربه راننده است. نسل جدید طراحی داخلی پژو موسوم به Cockpit-i در این جا به اوج خود رسیده است. نقطه عطف این طراحی، فرمان مستطیلی-شکلی به نام هایپر اسکوتر است که به لطف فناوری فرمان با سیم، هیچ اتصال فیزیکی مستقیمی با چرخ‌ها ندارد. این سیستم که شبیه به کنترلرهای بازی‌های ویدئویی عمل می‌کند، به مهندسان اجازه می‌دهد تا ضرب چرخش فرمان را به صورت هوشمند تغییر دهند؛ برای مثال، در سرعت‌های پایین و هنگام پارک، برای چرخاندن کامل چرخ‌ها به کمتر از یک دور چرخش فرمان نیاز خواهد بود.

«پژو با رونمایی از کانسپت پولیگان، در پجهای به آینده محصولات خود، به‌ویژه نسل بعدی هاچ‌بک محبوب ۲۰۸ گشوده‌است. این خودرو مفهومی با طراحی رادیکال و فناوری‌های پیشرو، بیش از هر چیز با فرمان مستطیلی و سیستم فرمان تمام‌الکترونیکی (فرمان با سیم) خود قصد دارد تعریف ما از رانندگی را برای همیشه تغییر دهد. اگر چه پژو مستقیماً نام ۲۰۸ را ذکر نکرده، اما تمام شواهد، از زبان طراحی گرفته تا زمان‌بندی معرفی، به این هاچ‌بک پر فروش اشاره دارند. پژو تأیید کرده‌است که فناوری‌های کلیدی این کانسپت، از جمله فرمان انقلابی آن، تا سال ۲۰۲۷ میلادی روی یک محصول تولید انبوه عرضه خواهد شد. تمرکز



ایده‌های «پژو» برای آینده سگمنت جمع‌وجور

نخستین خودرو بردافزای گروه «VW»



فولکس تصمیم دارد تاسری جدید خودروهای EREV را در آمریکا و اروپا عرضه کند. این کراس‌اور ۶ نفره براساس کانسپت ID. Era شکل گرفته و آماده تولید است. زبان طراحی فولکس باب میل چینی‌هاست و البته تاحدودی یادآور شاسی‌بلندهای رنجروو است. نگاهی به ابعاد خودرو نشان می‌دهد که ID. Era 9X با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۵،۲۰۷، ۱،۹۹۷، ۱،۸۱۰ و ۳،۰۷۰ میلی‌متری در ردیف بزرگ‌ترین خودروهای تولیدی توسط گروه فولکس، نظیر فولکس اطلس و بنتلی بنتایگا قرار می‌گیرد.

قطعه گمشده پازل خودروهای برقی فولکس کامل شد. چراکه بالاخره نخستین خودرو EREV یا بردافزای این شرکت عرضه شد. فولکس آی‌دی ار 9X زاده چین و حاصل جوینت‌ونچر فولکس واگن-سایک است. کراس‌اور جدید فولکس از آئودی Q7 بزرگ‌تر است و از زبان طراحی جدید شرکت بهره می‌برد. این کراس‌اور ۶ نفره یک موتور احتراق داخلی ۱،۵ لیتری دارد که پیش‌تر آن همچون سایر خودروهای EREV، نقش ژنراتور را بازی می‌کند و به لطف باتری ۶۵،۲ کیلووات-ساعت، قابلیت پیمایش ۴۰۰ کیلومتر دارد. اگر چه ممکن است فولکس ID. Era 9X به بازار سایر کشورها وارد نشود، اما بنابر گفته بلومبرگ، فولکس تصمیم دارد تاسری جدید خودروهای EREV را در آمریکا و اروپا عرضه کند. این کراس‌اور ۶ نفره براساس کانسپت ID. Era شکل گرفته و آماده تولید است. زبان طراحی فولکس باب میل چینی‌هاست و البته تاحدودی یادآور شاسی‌بلندهای رنجروو است. نگاهی به ابعاد خودرو نشان می‌دهد که ID. Era 9X با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۵،۲۰۷، ۱،۹۹۷، ۱،۸۱۰ و ۳،۰۷۰ میلی‌متری در ردیف بزرگ‌ترین خودروهای تولیدی توسط گروه فولکس، نظیر فولکس اطلس و بنتلی بنتایگا قرار می‌گیرد.

به‌روزرسانی «تانک» رضوانی برای سال ۲۰۲۶



هیولای جدید رضوانی با قیمت پایه ۱۷۵ هزار دلار عرضه شده است؛ اما اگر قدرت نسخه نهایی آن را بخواهید، باید ۸۵ هزار دلار بیشتر خرج کنید تا به پیش‌ترانه ۶،۲ لیتری V8 هزار اسب‌بخاری مجهز شود. رضوانی، تانک ۲۰۲۶ را به‌روزرسانی کرده است. نسخه جدید با سطوح زاویه‌دار و طراحی خشن‌تر، ایست بیشتری دارد. این به‌روزرسانی، بخش‌های ایمنی و امنیتی را نیز شامل می‌شود تا این شاسی‌بلند بیش از پیش برای مناطق جنگی آماده شود. در عین حال شاسی این خودرو با جیپ رانگلر مشترک است و در حالت استاندارد به پیش‌ترانه ۳،۶ لیتری V6 توربو مجهز است که ۲۸۵ اسب‌بخار قدرت را با کمک گیربکس ۸

سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. علاوه‌براین امکان سفارش پیش‌ترانه ۶،۴ لیتری V8 با قدرت ۵۰۰ اسب‌بخار و بانسجه ۷۰۷ اسب‌بخاری از پیش‌ترانه کپیج Armored نیز وجود دارد. رضوانی تانک با پیش‌ترانه ۵۰۰ و ۷۰۷ اسب‌بخاری نیز به ترتیب ۴۵ و ۶۵ هزار دلار از نسخه پایه گران‌تر هستند. سیستم تعلیق ۴ اینچی و تایرهای ۳۷ اینچی استاندارد هستند؛ اما با سیستم تعلیق ۱۶ اینچی، می‌توان تایرهای ۴۰ اینچی را نیز نصب کرد. برای تجربه آفرود بهتر می‌توان با پرداخت ۱۲،۵ هزار دلار، کمک‌فنرهای فاکس ریسینگ ۳ را سفارش داد.

مسیر برقی‌ها در ایالات متحده تغییر کرده است؛

در صنعت خودرو آمریکا چه گذشت؟

استلانتیس؛ متزلزل

استلانتیس که برندهای آمریکایی جیپ، رم، دوچ و کرایسلر را زیر چتر خود دارد، به‌علت کاهش فروش، حذف تعدادی از نمایندگی‌ها و تأمین‌کنندگان، افت روحیه کارکنان و نارضایتی مشتریان از قیمت بالا، دچار بحران شد.

در نهایت، کارلوس توارس از جایگاه مدیرعامل کنار رفت و استلانتیس بدون سرپرست به سال ۲۰۲۵ وارد شد. این تعلیق با انتصاب آنتونیو فیلوسا، مدیر آمریکای شمالی به پایان رسید؛ یعنی همان کسی که با اقداماتی از جمله بازگرداندن موتور همی V8 سعی دارد اوضاع را سامان بدهد.

برنامه‌های جدید نیسان پس از شکست مذاکرات ادغام با هوندا

نیسان برای عبور از شرایط دشوار، به‌دنبال ادغام با هوندا بود. این معامله که می‌توانست صنعت خودرو را متحول کند، شکست خورد و مدیرعامل استغفا داد. ایوان اسپیتوزا که در ماه آوریل مسئولیت را بر عهده گرفت، معتقد است می‌تواند با احیای اینفینیتی، نیسان را دوباره به مسیر بازگرداند.

یورش مهاجرتی به هیوندای

هیوندای تصور می‌کرد با اعلام سرمایه‌گذاری‌های میلیاردی در آمریکا، نظر دولت ترامپ را جلب کرده است. اما تنها چند روز بعد، نیروهای فدرال ایالتی به‌محل ساخت کارخانه باتری در جورجیا یورش بردند و ۴۷۵ کارگر را که عمدتاً اتباع کره‌ای بودند، به اتهام تخلفات مهاجرتی بازداشت کردند.

هوش مصنوعی در صنعت خودرو

برخی از هوش مصنوعی به‌عنوان ناجی بهره‌وری و برخی دیگر از آن به‌عنوان تهدیدی برای مشاغل یاد می‌کنند. بسیاری از سامانه‌های رانندگی خودرو کار بر یادگیری ماشینی متکی هستند و دستیار صوتی هم در پیدا کردن رستوران، پاسخ به‌سوالات یا انتخاب بهترین حالت رانندگی به‌راننده کمک می‌کند. بدون شک، نقش هوش مصنوعی در آینده صنعت‌خودرو پررنگ‌تر خواهد شد.

بازگشت قدرت و عملکرد

در کنار رقابت خودروهای برقی در ثبت رکوردهای جدید، استلانتیس نیز موتور V8 همی را بازگرداند و جنرال‌موتورز هم شورولت کوروت ZR1 را معرفی کرد تا علاقه‌مندان به ادامه حیات پیش‌ترانه‌های درون‌سوز نیرومند، امیدوار باقی بمانند.

چین، رقیب جدی!

ترس خودروسازان باسابقه از رقبای چینی بی‌دلیل نیست. گذشته از مدل‌های ارزان برای بازار داخلی، برندهایی مثل بی‌وای‌دی نیز وجود دارند که مدل‌های باکیفیت، ارزان و ملو از فناوری را برای صادرات تولید می‌کنند. چینی‌ها بازار اروپا را به هم ریخته‌اند و احتمال تکرار این اتفاق در آمریکای شمالی هم وجود دارد.

تسلا در وضعیت آشفته

ایلان ماسک، مدیرعامل تسلا بخش ابتدایی سال را به‌عنوان «فوق‌اول» و ترامپ و رئیس‌اداره بهره‌وری دولت (DOGE) گذراند که تمرکز او بر تسلا را کاهش داد. حتی بعد از جدایی پر حاشیه از ترامپ و پایان نقش سیاسی‌اش، ماسک بیشتر به فناوری خودران و ربات‌ها توجه دارد. در نتیجه مواضع سیاسی، عدم عرضه محصولات جدید هیجان‌انگیز و برخی حواشی، فروش و سودآوری تسلا افت کرد. البته ماسک موفق شد بسته حقوقی یک تریلیون دلار را برای خودش تثبیت کند.

افت فروش خودروهای برقی

فروش خودروهای برقی در ابتدای سال ۲۰۲۵ افزایش یافت که البته با توجه به افزایش تنوع مدل‌ها، طبیعی به نظر می‌رسد. هر چند این رشد فروش از میزان مورد انتظار کمتر بود، اما پس از حذف کمک دولتی ۷ هزار و ۵۰۰ دلاری در ۳۰ سپتامبر، فروش خودروهای برقی به‌شدت سقوط کرد. البته هنوز هم تعدادی گزینه جذاب در میان خودروهای برقی وجود دارد.

افزایش محبوبیت هیبریدها

پس از کاهش تقاضا برای مدل‌های برقی، انواع سیستم‌های هیبریدی در حال پر کردن شکاف میان مدل‌های درون‌سوز و برقی هستند. هیبرید خفیف، پلاگین-هیبرید و هیبرید بردافزا که در آن‌ها، پیش‌ترانه بنزینی فقط نقش ژنراتور را دارد، مورد توجه خودروسازان قرار گرفته‌اند. فورس را می‌توان نمونه‌ای بارز از کنار گذاشتن برنامه تولید مدل‌های برقی و چرخش به‌سمت سامانه هیبرید دانست.



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

از نوسانات غیرمنطقی تعرفه‌ها و تغییر مسیر به سمت خودروهای برقی گرفته تا آشوب‌های سیاسی و تغییرات غیرمنتظره، سبب شد صنعت خودرو در سال ۲۰۲۵ به‌سختی بتواند تعادل خود را حفظ کند. در عین حال مدیران اجرایی این صنعت با ورود به سال جدید هنوز سرگردان هستند و نمی‌دانند که تجربیات سال ۲۰۲۵ در سال‌های بعد هم کاربردی خواهد داشت یا نه.

در ادامه، به مهم‌ترین اتفاقات صنعت خودرو در این سال پر ماجرا نگاهی می‌اندازیم که هر یک، نکات ارزشمندی را در خود دارد.

نوسان تعرفه‌ها

ترامپ به تعرفه علاقه زیادی دارد و البته صنعت خودرو سنگینی این علاقه را احساس کرد. شرایط زمانی پیچیده‌تر شد که قوانین مدام تغییر می‌کردند؛ حتی گاهی به صورت روزانه مشخص می‌شد کدام کالاها شامل تعرفه هستند، کدام کشورها هدف قرار گرفته‌اند و وضعیت توافق تجاری چگونه است؛ آن هم با درصدهای متغیر. تصمیمات ناگهانی برای صنعتی که از سال‌ها قبل برای محصولات جدید برنامه‌ریزی می‌کند، یک کابوس واقعی است.

مذاکرات تجاری؛ دوستان و دشمنان!

موضوع مهم این بود که در هر بازه زمانی، کدام کشور به‌عنوان شریک تجاری خوب آمریکا محسوب می‌شد یا در تیرس اقدامات تلافی‌جویانه قرار داشت. توافق تجاری USM-CA آمریکای شمالی که سال‌ها به خوبی برای صنعت خودرو فعالیت کرده است، دوباره مورد مذاکره قرار می‌گیرد؛ زیرا ترامپ قانع نشده که این سیستم بهترین راه‌حل باشد. اساس این توافق، استفاده از نقاط قوت هر کشور برای پایین نگه داشتن قیمت خودرو و تشویق تولید در داخل قاره است.

رکورد تاریخی قیمت خودروها

میانگین قیمت یک خودرو نو در آمریکا به ۵۰ هزار



تغییر استراتژی «تویوتا» برای حضور در مسابقات استقامتی

GR که اخیراً روی خودروهای جاده‌ای اسپرت متمرکز شده، حالا ماموریت متفاوتی دارد. طبق برنامه جدید که از ۱۷ دی ۱۴۰۴ (۷ ژانویه ۲۰۲۶) اجرایی می‌شود، نشان GR مختص مسابقات رالی و رویدادهای مربوط به مشتریان خواهد بود. در سمت دیگر، مسابقات سطح بالا و سنگین استقامت مانند لمان، تماماً زیر پرچم تویوتا ریسینگ مدیریت خواهد شد. این یعنی یک خط‌کشی شفاف که GR را برای هیجان در خاک و خیابان و تویوتا ریسینگ را برای جنگ‌های طولانی در پیست در نظر می‌گیرد. تصاویر اولیه نشان می‌دهد که طراحی این هیولا، به‌شدت وام‌دار کانسپت GR GT است که قرار است سال آینده وارد خط تولید شود. دماغه و بخش عقب خودرو تیزتر شده و چهره‌ای تهاجمی‌تر به‌خود گرفته است.

تویوتا هایپرکار لمان جدید TR010 خود را معرفی کرده که حالا نشان GR را کنار گذاشته و قرار است با نام قدیمی تویوتا ریسینگ راهی پیست شود. تویوتا تصمیم گرفته‌است تا هویت تیم‌های مسابقه‌ای خود را به‌کل دی‌گرو کند و نتیجه این تصمیم، تولد یک آبرخودرو جدید است. از فصل ۲۰۲۶ دیگر خبری از خودرو قهرمان GR010 در مسابقات جهانی استقامتی نخواهد بود. تویوتا با بازگرداندن نام قدیمی و پرآوازه تویوتا ریسینگ، هایپرکار جدیدی به‌نام TR010 HYBRID را به میدان می‌فرستد تا جایگزین مدل افسانه‌ای قبلی شود. این یعنی در مسابقات استقامتی دیگر خبری از نام گازو ریسینگ نخواهد بود. تویوتا در حال انجام یک جراحی دقیق روی بازوی موتور اسپرت خود است. داستان از این قرار است که برند



بنتلی «کانتینتال» منصوری؛ زیبا و خاص



«تیونر جنگالی و نام‌آشنای منصوری بار دیگر به‌سراغ یکی از اشرافی‌ترین خودروهای بریتانیایی رفته و این بار بنتلی کانتینتال GT را به‌کارگاه خود برده است. نتیجه، همان‌طور که انتظار می‌رود، یک تحول کامل و رادیکال است که وقار و آرامش ذاتی بنتلی را با جسارت و خشونت‌امضای منصوری جایگزین می‌کند. این پروژه جدید بارنگ خردلی و کیت بدنه‌ای از فیبر کربن فورج‌کاری‌شده، یک گزندتورر لوکس را به هیولایی تبدیل کرده که از کیلومترها دورتر حضورش را فریاد می‌زند. منصوری برای دگرگونی این کانتینتال GT چیزی کم نگذاشته

است. در نمای جلو، جلوپنجره‌ای جدید، کاپوت دارای ورودی‌های هوا و سپری کاملاً بازطراحی‌شده با قطعات آلرودینامیک متعدد و یک اسپویلر بزرگ، چهره‌ای تهاجمی به خودرو بخشیده‌اند. این تغییرات در نمای جانبی نیز ادامه دارد؛ جایی که قطعاتی به گلگیرهای جلو، درها و پنل‌های عقب اضافه شده است. راکب‌های جانبی و قاب آینه‌ها نیز کاملاً جدید هستند و پروفیل خودرو را از یک گزندتورر آرام به یک ماشین مسابقه‌ای خیابانی نزدیک‌تر کرده‌اند. در قسمت عقب، هنرنمایی منصوری به اوج خود می‌رسد.

شرط حساب و کالتی از ثبت‌نام وارداتی‌ها حذف شد؛

دعوت از عموم برای بخت آزمایی در ثبت‌نام خودروهای وارداتی



سیاست‌گذار خودرو شرط حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را از ثبت‌نام خودروهای وارداتی حذف کرد. در آخرین مرحله عرضه خودروهای وارداتی که از روز گذشته آغاز شده، سیاست‌گذار خودرو در اقدامی قابل تأمل، الزام افتتاح و مسدودسازی حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را برای متقاضیان این دوره کنار گذاشته است. این اقدام در شرایطی صورت گرفته که شورای رقابت تنها چند روز پیش از بازگشت محدودیت‌ها به فرآیند ثبت‌نام خودروهای داخلی خبر داده بود. اقدامی که از تداوم رویکردهای متناقض در سیاست‌گذاری بازار خودرو حکایت دارد. به این ترتیب به‌نظر می‌رسد در این دوره از ثبت‌نام خودروهای وارداتی، باید در انتظار حضور میلیونی متقاضیان باشیم؛ حضوری که مرزی روشن میان مصرف‌کنندگان واقعی و دلالان نخواهد داشت.

سیاست‌گذار خودرو شرط حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را از ثبت‌نام خودروهای وارداتی حذف کرد. در آخرین مرحله عرضه خودروهای وارداتی که از روز گذشته آغاز شده، سیاست‌گذار خودرو در اقدامی قابل تأمل، الزام افتتاح و مسدودسازی حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را برای متقاضیان این دوره کنار گذاشته است. این اقدام در شرایطی صورت گرفته که شورای رقابت تنها چند روز پیش از بازگشت محدودیت‌ها به فرآیند ثبت‌نام خودروهای داخلی خبر داده بود. اقدامی که از تداوم رویکردهای متناقض در سیاست‌گذاری بازار خودرو حکایت دارد. به این ترتیب به‌نظر می‌رسد در این دوره از ثبت‌نام خودروهای وارداتی، باید در انتظار حضور میلیونی متقاضیان باشیم؛ حضوری که مرزی روشن میان مصرف‌کنندگان واقعی و دلالان نخواهد داشت.



این دوره را به‌نوعی «لاتاری عمومی» برای متقاضیان تبدیل کرده است. انتظار می‌رود میلیون‌ها نفر از مصرف‌کنندگان واقعی تا دلالان، شانس خود را برای ثبت‌نام و کسب حواله‌های میلیاردری آزمایش کنند. وزارت صمت شرط حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را از فرآیند ثبت‌نام خودروهای وارداتی حذف کرد. در آخرین مرحله عرضه خودروهای وارداتی که از روز گذشته آغاز شده، سیاست‌گذار خودرو در اقدامی قابل تأمل، الزام افتتاح و مسدودسازی حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی را برای متقاضیان این دوره کنار گذاشته است. این اقدام در شرایطی صورت گرفته که شورای رقابت تنها چند روز پیش از بازگشت محدودیت‌ها به فرآیند ثبت‌نام خودروهای داخلی خبر داده بود. اقدامی که از تداوم رویکردهای متناقض در سیاست‌گذاری بازار خودرو حکایت دارد. به این ترتیب به‌نظر می‌رسد در این دوره از ثبت‌نام خودروهای وارداتی، باید در انتظار حضور میلیونی متقاضیان باشیم؛ حضوری که مرزی روشن میان مصرف‌کنندگان واقعی و دلالان نخواهد داشت.

آنچه مشخص است، حذف شرط حساب و کالتی، عملاً هزینه ورود به فرآیند ثبت‌نام را به صفر رسانده و ثبت‌نام را به یک آزمون شانس عمومی تبدیل کرده است؛ شرایطی که در آن، نه توان مالی متقاضی و نه قصد واقعی خرید خودرو سنجیده می‌شود. تجربه دورهای گذشته نشان می‌دهد در چنین فضایی، بخش قابل توجهی از برندگان، نه برای تحویل خودرو، بلکه با هدف فروش حواله وارد میدان می‌شوند؛ مسیری که به رشد بازار غیررسمی، افزایش قیمت حواله‌ها و تعمیق فاصله میان سیاست‌گذار و مصرف‌کننده واقعی منجر خواهد شد.

به تعبیری، حذف حساب و کالتی بیشتر شبیه دعوت‌نامه عمومی برای بخت‌آزمایی است تا اصلاح سیاستی. به اعتقاد بسیاری از فعالان این حوزه بهتر بود که وزارت صمت در سیاست‌گذاری وارداتی‌ها به‌جای حذف کامل فیلترهای عرضه، به سمت طراحی سازوکار هیئت‌مدیر حرکت می‌کرد؛ سازوکاری که هم امکان دسترسی مصرف‌کننده واقعی را حفظ کند و هم مانع ورود تقاضای صرفاً سفته‌بازی به این بازار شود. عملکرد وزارت صمت حالاً این پیام را به بازار محصولات وارداتی مخابره می‌کند که همچنان به‌جای اصلاح واردات به شکل واقعی، به تصمیمات مقطعی و نمایشی اکتفا می‌شود.

آن‌چه مشخص است حذف شرط حساب و کالتی ۵۰۰ میلیون تومانی از فرآیند ثبت‌نام خودروهای وارداتی، در نگاه اول می‌تواند به‌عنوان تسهیل دسترسی متقاضیان تعبیر نشود؛ اما با کمی فاصله گرفتن از ظاهر تصمیم، پرسش‌های

سفته‌بازانه تفکیک ایجاد کند. منطق این ابزار آن بود که فردی که توان یا اراده بلوکه کردن میلیی قابل توجه را ندارد، احتمالاً قصد خرید قطعی خودرو را نداشته و صرفاً به دنبال فروش حواله در بازار آزاد است. به این ترتیب، حساب و کالتی همزمان نقش فیلتر مالی، ابزار راستی‌آزمایی توان خرید و مکانیزم کاهش فشار بر سامانه‌های فروش را ایفا می‌کرد.

هرچند این سیاست در عمل نیز خالی از ایراد نبود، اما حذف کامل آن بدون جایگزینی سازوکار موثر، عملاً فلسفه اولیه طراحی حساب و کالتی را زیر سؤال برده و ثبت‌نام خودروهای وارداتی را بار دیگر در معرض همان آسیب‌هایی قرار داده است که این ابزار برای مهار آن‌ها شکل گرفته بود. اما در کنار عوامل یادشده، بانک‌ها نیز از منتفعان اصلی این روش فروش به‌شمار می‌رفتند.

مسدودسازی مبالغ قابل توجه در حساب‌های و کالتی، حجم بالایی از منابع کم‌هزینه را برای شبکه بانکی فراهم می‌کرد؛ منابعی که بدون پرداخت سود، در اختیار بانک‌ها قرار می‌گرفت و امکان استفاده از آن در عملیات کوتاه‌مدت مالی را فراهم می‌ساخت. به همین دلیل، حساب‌های و کالتی به ابزاری برای جذب نقدینگی سرگردان تبدیل شدند.

حتی در برخی مواقع که نرخ ارز اوج می‌گرفت به‌نظر می‌رسید که ثبت‌نام وارداتی‌ها به ابزاری برای جمع‌آوری نقدینگی بازارها تبدیل می‌شد. حالاً اما این ابزار از نظر سیاست‌گذار به‌نوعی ناکارآمد شده است.

جدی‌تری مطرح می‌شود. تصمیمی که همان‌طور که عنوان شد، درست در مقطعی اتخاذ شده که شورای رقابت محدودیت‌های ثبت‌نام خودروهای داخلی را تمدید کرده است، بنابراین به‌نظر می‌رسد این اقدام نه تنها به کاهش رانت و سوداگری منجر نمی‌شود، بلکه عملاً ثبت‌نام خودروهای وارداتی را به یک قرعه‌کشی بدون هزینه اولیه تبدیل می‌کند؛ قرعه‌کشی که برندگان آن می‌توانند حواله را به قیمت‌های میلیاردری در بازار غیررسمی واگذار کنند. در چنین شرایطی، این سوال بار دیگر مطرح می‌شود که آیا وزارت صمت به دنبال اصلاح واقعی سازوکار واردات است یا صرفاً قصد دارد ویتربینی پرزرق و برق از واردات خودرو بسازد؟ ویتربینی که بیش از آنکه مصرف‌کننده واقعی را هدف بگیرد، به کار آمارسازی و نمایش سیاستی می‌آید.

حساب و کالتی در فرآیند ثبت‌نام خودروهای وارداتی، نخستین بار در سال ۱۴۰۱ و هم‌زمان با بازگشایی محدود مسیر واردات، پس از ممنوعیت ۴ ساله به‌عنوان یکی از ابزارهای کنترلی سیاست‌گذار معرفی شد.

در آن مقطع، هدف اصلی از تعریف حساب و کالتی، مدیریت تقاضای انباشته و مهار ثبت‌نام‌های غیرواقعی بود؛ چرا که تجربه فروش خودروهای داخلی نشان داده بود حذف فیلترهای عرضه، ثبت‌نام را به بستری برای شانس‌آزمایی و سوداگری تبدیل می‌کند. سیاست‌گذار با الزام متقاضیان به مسدودسازی مبالغی مشخص در حساب و کالتی، تلاش داشت میان تقاضای واقعی و تقاضای

چالش‌های پیش روی صنعت موتورسیکلت در سال ۲۰۲۶

این امر به‌ویژه در بخش موتورسیکلت‌های اسپرت کوچک و متوسط مشهود است.

چالش‌ها و فرصت‌های آینده

- **تنظیم مقررات:** قوانین سختگیرانه‌تر آلاینده‌گی برای موتورهای احتراقی در بسیاری از کشورها.
- **ایمنی:** افزایش نگرانی‌ها به‌ویژه در شهرهای شلوغ کشورهای در حال توسعه.
- **رقابت:** شدت گرفتن رقابت قیمتی و فناوری به‌ویژه از سوی تولیدکنندگان چینی.
- در مقابل، فرصت‌های طلایی نیز شکار گرفته‌اند:
- **الکتریکی‌سازی:** بزرگ‌ترین فرصت رشد بلندمدت، با پیش‌بینی افزایش چشمگیر سهم بازار.
- **اقتصاد گیگ:** رشد صنعت تحویل کالا و پیک موتوری، بازاری باثبات برای موتورسیکلت‌های کاربردی ایجاد کرده است.
- **ارزش افزوده:** گرایش به موتورسیکلت‌های پریموم، هوشمند و دارای قابلیت‌های اتصال.

پیش‌بینی تحلیلگران از بازار جهانی موتورسیکلت تا سال ۲۰۳۵، حاکی از رشد ارزش این صنعت به بیش از ۱۷۸ میلیارد دلار است. این رشد، مستلزم گذار موفقیت‌آمیز به سمت الکتریکی‌سازی و همزمان تأمین نیازهای متنوع بازارهای در حال توسعه خواهد بود به نظر می‌رسد آینده از آن شرکت‌هایی است که بتوانند به‌طور همزمان در سه جبهه موفق عمل کنند: حفظ سهم در بازارهای انبوه سنتی، رقابت در عرصه فناوری‌های پاک و الکتریکی و ارائه محصولاتی مبتکرانه برای نسل جدید سوارکاران. سال ۲۰۲۵، نه نقطه پایان که آغازی بر فصل تازه‌ای از تحول در صنعت موتورسیکلت جهان بود.



برندهایی مانند کاوازاکی و هارلی-دیویدسون) کانون توجه هستند، پذیرش موتورسیکلت‌های الکتریکی به نسبت کندتر از اروپا پیش می‌رود.

با یگران اصلی و تغییر در معادلات رقابتی هوندا با سهمی حدود ۴۰ درصدی از بازار جهانی، بدون شک پیشتانز مطلق است. استراتژی این شرکت، تمرکز بر بازارهای انبوه آسیا در کنار سرمایه‌گذاری بلندمدت برای توسعه موتورسیکلت‌های الکتریکی است.

رقابت واقعی امابرای جایگاه‌های بعدی در جریان است. برندهای چینی با ارائه محصولات با طراحی جذاب، فناوری روز و قیمت رقابتی، به سرعت در حال افزایش سهم بازار خود در سطح جهانی هستند و مستقیماً با یاماها، کاوازاکی و سوزوکی رقابت می‌کنند.

برندهای هندی مانند باجاج و هیرو و برندهای چینی مانند CFMOTO، با محصولات رقابتی، نه تنها بازارهای داخلی را در اختیار دارند، بلکه به‌طور فزاینده‌ای به صادرات به اروپا و آمریکای لاتین روی آورده‌اند.

اروپا و آمریکای شمالی: کیفیت، فناوری و گذار به آینده سبز در اروپا، رشد بازار موتورسیکلت عمدتاً توسط تقاضای برای موتورسیکلت و اسکوترهای الکتریکی هدایت می‌شود. مقررات سختگیرانه آلاینده‌گی و حمایت‌های دولتی، این‌کاره را به سریع‌ترین بازار در حال رشد جهان برای موتورسیکلت‌های پاک تبدیل کرده است.

بازار آمریکایا مسیر متفاوتی را طی می‌کند. در حالی که موتورسیکلت‌های احتراقی اسپرت و کروزر (با پیشتازی

صنعت موتورسیکلت جهان در نخستین روزهای سال نو میلادی، چهره‌ای دوگانه از تحول و تداوم را به‌نمایش گذاشت. در یک سو، بازارهای سنتی و عظیم آسیا با رکوردشکنی‌های جدید، موتور محرک اصلی تولید و فروش به‌شمار می‌روند و در سوی دیگر، قوانین سختگیرانه زیست‌محیطی و تغییر ذائقه مصرف‌کنندگان در بازارهای بالغی مانند اروپا، موج سریعی از الکتریکی‌سازی را به‌پیش می‌رانند. این دگرگونی، نقشه رقابتی برندها را نیز دستخوش تغییر خواهد کرد؛ جایی که غول‌های دیرینه ژاپنی، اکنون باید در دو جبهه با چالش‌های برندهای چینی صعودکننده از یک سو و الزامات فناوری پاک از سوی دیگر مبارزه کنند. گزارش پیش‌رو براساس تازه‌ترین داده‌های بازار و گزارش‌های تحلیلی، تصویری جامع از آمار، روندها و چشم‌انداز این صنعت پویا ارائه می‌دهد.

دوسرعت متفاوت رشد در بازار موتورسیکلت

بازار جهانی موتورسیکلت، صحنه تقابل دو روند کلان است. از یک سو، بازارهای در حال توسعه آسیا بر حجم انبوه فروش و دسترسی قیمتی متمرکز هستند و از سوی دیگر، بازارهای بالغ غربی بر نوآوری، پاک‌سازی محیط‌زیست و ارزش افزوده تمرکز دارند.

آسیا: رشد سهم بازار بر پایه حجم

هند و چین با فروش ترکیبی نزدیک به ۴۰ میلیون دستگاه، بیش از ۷۵ درصد از بازار جهانی را در اختیار دارند. هند همچنان بزرگ‌ترین بازار جهان باقی مانده و پیش‌بینی می‌شود فروش آن تا پایان سال از مرز ۲۰ میلیون دستگاه عبور کند.

محرک اصلی در این بازارها، نیاز به حمل‌ونقل مقرون‌به‌صرفه و توسعه اقتصادی است. با این حال، روند رو به رشد موتورسیکلت‌های الکتریکی در این مناطق نیز چشمگیر است؛ به‌طوری که فروش این دسته در هند در سال ۲۰۲۴ رشدی ۱۷ درصدی را تجربه کرده است



سه شنبه ۷ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم

نزدیک‌ترین چیزی است که می‌توانید بدون پرداخت نیم میلیون دلار به دست آورید. نام کامل این مدل «دوکاتی پانیکاله ۷4 نسخه فرمان جهان ۲۰۲۵ مارکز» است. در نگاه اول، طرح و رنگ آمیزی بدنه دقیقاً مشابه موتور مسابقه‌ای مارکز در گرندپری است، اما تغییرات این موتور سیکلت به ظاهر آن محدود نمی‌شوند. دوکاتی اعلام کرده که تنها ۲۹۲ دستگاه از این موتور را تولید خواهد کرد. روی کربن فرمان و قاب سوئیچ هر موتور، نام مدل و شماره تولید (از یک تا ۲۹۲) حک شده است. باک بنزین هر موتور مزین به امضای اصلی مارکز است. خریداران گواهی اصالت، کاور مخصوص موتور و جعبه‌ای هماهنگ با طرح بدنه دریافت خواهند کرد.

غرش موتورهای ۷4 دوکاتی، به‌ویژه در سسری پانیکاله، صدایی ماورایی و دیوانه‌کننده است که آدرنالین را در رگ‌های هر موتورسواری به جریان می‌اندازد. اما آنچه امسسال برای اهالی بورگو پانیکاله (مقر دوکاتی) اهمیت بیشتری داشت، قدرت‌نمایی «مارک مارکز» در فصل ۲۰۲۵ مسابقات موتو جی‌پی بود. مارکز نه تنها رقبا را تار و مار کرد، بلکه با بازگشت‌های خیره‌کننده‌اش حتی مدیرعامل دوکاتی را هم شگفت‌زده کرد. حالا دوکاتی تصمیم گرفته این قهرمانی را به باشکوه‌ترین شکل ممکن جشن بگیرد. دوکاتی برای این جشن، نسخه تولید محدود پانیکاله ۷4S را معرفی کرده است. اگر چه این یک موتور سیکلت کاملاً مسابقه‌ای نیست، اما



نسخه ۱۰۰ هزار دلاری
از دوکاتی «پانیکاله»

۴ محصول «بی‌وای‌دی» توسط نیکا از شنبه به فروش می‌رسند؛

بازیگران جدید نوین ماهان (نیکا) برای مسیر سبز

شرایط بسیار جذابی برای تحویل آن‌ها، یعنی ۳۰ روزه و ۶۰ روزه در نظر گرفته شده است. این مهم برگ برنده نیکا در کارزار بسیار جدی بازار خودرو و کشورمان است.

و برقی خود جایگاه خاصی را در بازار از آن خود کند. بر این اساس شرکت نوین ماهان (نیکا) در اقدام اخیر خود ۴ محصول از کمپانی بی‌وای‌دی را به‌سپد محصولات خود اضافه کرده که فروش آن از روز شنبه آتی آغاز و

این روزها بازار خودرو کشور به گزینۀ‌های جدید روی خوش نشان می‌دهد؛ به‌ویژه اگر تلفیقی از هیبریدی و برقی باشند. شرکت نیکا به‌عنوان یکی از پیش‌تازان عرصه خودروهای پاک، توانسته با محصولات هیبریدی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

NEPCA
خودرو برقی نیکاNEPCA
خودرو برقی نیکا

است. بر این اساس کمپانی بی‌وای‌دی، مدل چین ال و چین پلاس را به‌تولید رسانده است. هر دو خودرو از نظر طراحی یکسان هستند و تنها در نسخه چین ال با فاصله محوری بیش‌تر و توان پیمایش بالاتر نسبت به چین پلاس مواجه هستیم.

نکته بسیار مهم درباره چین ال و چین پلاس فناوری منحصربه‌فرد «چشم‌خدا» است که سطح بالایی از هوشمندی را به‌راندگی خودران انتقال داده است. بر این اساس در نسخه چین پلاس شاهد یک موتور ۴ سیلندر بنزینی تنفس طبیعی ۱.۵ لیتری باتوان ۱۰۱ اسب‌بخار و گشتاور ۱۲۶ نیوتون‌متر هستیم. ناگفته نماند که در این مدل از یک موتور سنکرون مغناطیس دائم الکتریکی نیز بهره گرفته شده تا این سدان از ساختار پلاگین-هیبریدی برخوردار شود. این موتور الکتریکی حداکثر ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۱۰ نیوتون‌متر گشتاور را به‌ارمغان می‌آورد. ناگفته نماند که گیربکس ECVT به‌منظور انتقال قدرت نیز روی این مدل نصب شده است. ظرفیت باتری نیز در این مدل ۷.۶۸ کیلووات-ساعت است که می‌تواند به‌صورت تمام‌برقی ۵۵ کیلومتر را مطابق سیکل CLTC پیماید. در مقابل چین ال همچنان از مشخصات فنی مشابه چین پلاس بهره گرفته که قلب تپنده آن را یک موتور ۴ سیلندر تنفس طبیعی ۱.۵ لیتری باتوان ۱۰۱ اسب‌بخار و گشتاور ۱۲۶ نیوتون‌متر تشکیل می‌دهد.

کماکان روی این خودرو از موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم با قدرت ۱۶۳ اسب‌بخار (۱۲۰ کیلووات) و گشتاور ۲۱۰ نیوتون‌متر بهره گرفته شده است. سیستم انتقال قدرت نیز در این مدل از نوع ECVT است. اما تفاوتی که در چین ال دیده می‌شود، این است که ظرفیت باتری ۱۰۰.۸ کیلووات-ساعت است که می‌تواند حداکثر طبق استاندارد WLTP تا ۶۰ کیلومتر و طبق استاندارد CLTC تا ۸۰ کیلومتر مسافت را به‌صورت تمام‌برقی طی کند. بی‌وای‌دی چین ال و چین پلاس به فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی جدید مجهز شده‌اند تا در نظر مخاطبان کاملاً لوکس و ایمن به‌شمار بروند. هر دو سدان توسط نیکا در سه رنگ سفید صدفی، نوک‌مدادی و آبی روشن عرضه شده و به‌دست مشتریان می‌رسند.

درصدا ظرفیت باتری شارژ می‌شود. باتوجه به مشخصات فنی عالی بی‌وای‌دی سیگال، این خودرو با یک بار شارژ ۴۰۵ کیلومتر مسافت را می‌پیماید. شرکت نیکا به‌منظور جذابیت بیش‌تر، سیگال را در سه رنگ کرم روشن، مشکی و آبی به‌دست مشتریان خود می‌رساند.

دلفین؛ هاچ‌بک کراس جسور و خاص

کمپانی بی‌وای‌دی به‌منظور رقابت جدی با رقیب سرسخت خود یعنی تسلا، سبد محصولات خودروهای تمام‌برقی خود را گسترش داد. دلفین یکی از محصولات باکیفیت این برند بوده که به‌لطف طراحی جذاب و اسپرتش توانسته در بسیاری از بازارها موفق ظاهر شود. بر این اساس برگ برنده شرکت نیکا در بازار خودروهای تمام‌برقی هاچ‌بک دلفین خواهد بود. چرا که گزینه‌ای بسیار مناسب برای مصارف روزانه و همچنین مسافرت‌های کوتاه‌مدت به‌شمار می‌رود. دلفین تیپ Fashion با یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم در محور جلو به‌تولید رسیده است. این موتور به‌لطف تکنولوژی ساخت بالایی می‌تواند ۱۳۰ کیلووات (۱۷۷ اسب‌بخار) قدرت و ۲۹۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. این قدرت و گشتاور برای هاچ‌بکی مانند دلفین بسیار عالی و کارآمد است. همچنین این قدرت را مرمون باتری لیتیوم-یونی با ظرفیت ۴۵.۱۲ کیلووات-ساعت است. این باتری در صورت شارژ شدن امکان پیمایش ۴۱۰ کیلومتری را فراهم می‌کند. ناگفته نماند که به‌لطف استفاده از شارژ سریع تنها ۴۲ دقیقه زمان نیاز است که تا ۸۵ درصد باتری شارژ شود و با استفاده از شارژ استاندارد ۶ ساعت زمان برای شارژ کامل آن نیاز است. حداکثر سرعت این هاچ‌بک جذاب چشم‌پادامی ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت است. شرکت نیکا بی‌وای‌دی دلفین را در دو رنگ کرم روشن و آبی به‌دست مشتریان خود می‌رساند.

چین ال و چین پلاس؛ شاهکار لوکس بودن به روایت هیبریدی

استقبال از سدان‌های کامپکت خانوادگی هیبریدی همواره در بازارهای جهانی چشمگیر بوده

تازه‌نفس‌های بی‌وای‌دی در سبد محصولات نیکا

شرکت نوین ماهان (نیکا) ۴ محصول بی‌وای‌دی را در فهرست فروش خود قرار داده است. این ۴ محصول شامل سیگال تمام‌برقی، دلفین تمام‌برقی، چین پلاس پلاگین-هیبرید و چین ال پلاگین-هیبرید است. بر این اساس سیگال تمام‌برقی در کلاس هاچ‌بک‌های کوچک قرار می‌گیرد که در نسخه تمام‌برقی راهی کشورمان شده است. دلفین تمام‌برقی نیز که یک هاچ‌بک کراس به‌شمار می‌رود، در سبد محصولات نیکا قرار گرفته است. چین پلاس و چین ال نیز هر دو سدان کامپکت خانوادگی پلاگین-هیبرید هستند که از نظر سطح تکنولوژی در بالاترین جایگاه قرار دارند و بهترین گزینه پاک برای بازار کشورمان به‌شمار می‌روند.

شرایط فروش ۴ محصول بی‌وای‌دی توسط نیکا

شرکت نیکا فروش ۴ محصول بی‌وای‌دی وارداتی مدل ۲۰۲۵ را در روز شنبه ۱۱ بهمن‌ماه سال جاری از ساعت ۱۱ الی ۱۲ در سامانه فروش خود آغاز خواهد کرد. برای هر یک از این ۴ محصول باید در ابتدا ۵۰ درصد قیمت نهایی از سوی مشتری پرداخت شود و مابقی مبلغ نیز پس از ۱۵ روز از وی اخذ خواهد شد. فروش ۴ محصول به‌این شکل است که سیگال تمام‌برقی تیپ Fly با قیمت نهایی ۲ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به‌دست مشتریان خواهد رسید. تکمیل وجه برای این خودرو دو مرحله‌ای است؛ به‌این ترتیب که ابتدا پیش‌پرداخت یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومانی صورت می‌گیرد و پس از گذشت ۱۵ روز، با واریز مبلغ یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان دیگر به‌حساب شرکت، خودرو پس از ۳۰ روز تحویل مشتری خواهد شد. همین‌طور دلفین تمام‌برقی تیپ Fashion با قیمت نهایی ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان به‌فروش می‌رسد. به‌این ترتیب که در ابتدا مبلغ یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان از مشتری اخذ شده و در ادامه پس از گذشت ۱۵ روز، مبلغ یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان دیگر نیز با هدف تحویل خودرو از مشتری دریافت خواهد شد. زمان تحویل بی‌وای‌دی دلفین تمام‌برقی نیز ۳۰ روزه است. قیمت چین پلاس پلاگین-هیبرید تیپ Beyond 55km نیز از سوی شرکت ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان تعیین شده است که مبلغ پیش‌پرداخت آن یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون بوده و پس از ۱۵ روز مبلغ یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان دیگر نیز از مشتری اخذ خواهد شد. زمان تحویل این سدان پلاگین-هیبرید نیز ۳۰ روزه است. در نهایت چین ال پلاگین-هیبرید تیپ Beyond 80km با قیمت نهایی ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان به‌دست مشتریان می‌رسد. برای خرید چین ال پلاگین-هیبرید نیز در ابتدا مبلغ ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت از مشتری اخذ خواهد شد و پس از گذشت ۱۵ روز، با دریافت مبلغ ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان دیگر، خودرو پس از گذشت ۳۰ روز در اختیار مشتری قرار خواهد گرفت.

شرایط فروش خاص نیکا برای بی‌وای‌دی چین ال

شرکت نیکا به‌منظور ارتقای رضایت مشتریان برای فروش بی‌وای‌دی چین ال پلاگین-هیبرید تیپ Beyond 80km با قیمت نهایی ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، شرایط پرداخت سه‌مرحله‌ای را در دستور کار خود قرار داده است. به‌این معنا که مبلغ یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت از مشتری اخذ خواهد شد و پس از آن طی دو مرحله به‌فاصله ۱۵ روز و ۳۰ روز، مبالغ بعدی که به‌ترتیب شامل یک میلیارد و ۲۶۰ میلیون تومان و یک میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان می‌شود، از مشتری دریافت می‌شود و در نهایت خودرو پس از ۶۰ روز در اختیار مشتری قرار می‌گیرد.

نگاهی به چشم‌پادامی‌های نوین ماهان (نیکا)

سیگال؛ کوچولوی کاربردی و راحت

بی‌وای‌دی سیگال در کلاس هاچ‌بک قرار می‌گیرد و باتوجه به ابعاد بدنه بهترین گزینه برای مصارف شهری به‌ویژه کلان‌شهرها خواهد بود. این مدل تمام‌برقی بوده و از نظر طراحی بسیار جوان‌پسند و مدرن است. به‌لطف استفاده از موتور سنکرون مغناطیس دائم در محور جلو، این خودرو می‌تواند حداکثر ۱۷۵ اسب‌بخار قدرت (۵۵ کیلووات) و حداکثر ۱۳۵ نیوتون‌متر گشتاور را با گیربکس تک‌سرعته به چرخ‌های جلو منتقل کند. ناگفته نماند که این قدرت و گشتاور به‌لطف باتری‌های ۳۸.۸۸ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی امکان‌پذیر است. همچنین با استفاده از شارژ سریع تنها در ۳۰ دقیقه ۸۰ درصد باتری شارژ شده و با استفاده از شارژ استاندارد تنها ظرف ۵ ساعت ۱۰۰

بخشنامه فروش

بهمن ۱۴۰۴

خودرو برقی نوین ماهان

مشتریان محترم:

فروش اینترنتی، خودروهای بی‌وای‌دی وارداتی مدل ۲۰۲۵ در روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۱/۱۱ از ساعت ۱۰ الی ۱۲ صبح به شرح زیر در سامانه فروش نیکا فعال خواهد شد:

مدل	تیپ	رنگ	قیمت نهایی (ریال)	پیش‌پرداخت	ودیعۀ دوم (روزه ۱۵)	ودیعۀ سوم (روزه ۳۰)	زمان تحویل
سیگال تمام برقی Seagull	Fly	کرم روشن / مشکی / آبی	۲۶.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۳.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۳.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰		
دلفین تمام برقی Dolphin	Fashion	کرم روشن / آبی	۳۴.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۷.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۷.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰		
چین پلاس پلاگین هیبرید Qin plus	Beyond 55km	سفید صدفی / نوک مدادی / آبی روشن	۳۳.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۶.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۶.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰		
چین ال پلاگین هیبرید Qin L	Beyond 80km	سفید صدفی / نوک مدادی / آبی روشن	۴۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۲۱.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۲۱.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰		
چین ال پلاگین هیبرید Qin L	Beyond 80km	سفید صدفی / نوک مدادی / آبی روشن	۴۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۲.۶۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۲.۶۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۱۶.۸۰۰.۰۰۰.۰۰۰	۶۰ روز

توجه: جهت کسب اطلاعات بیشتر در خصوص مشخصات خودرو به وبسایت خودرو برقی نیکا به آدرس www.nebkaev.ir مراجعه فرمایید.

نکات مهم:

۱- تاریخ تایید پرونده ها، توسط شرکت ملاک اولویت تخصیص و ارسال خودروها می باشد.

۲- ثبت نام تنها از محل رنگ های فعال سیستم فروش امکان پذیر است.

۳- مالیات، عوارض، بیمه شخص ثالث، مالیات بر ارزش افزوده و سایر هزینه های که قانون پرداخت آن را به عهده مصرف کننده گذاشته است، بر اساس تعرفه های سال ۱۴۰۴ محاسبه و توسط مشتری پرداخت میگردد.

۴- مشخصات فنی، امکانات خودرو، مشخصات ظاهری بیرونی و داخلی، رنگ و ابعاد خودرو مطابق با کاتالوگ موجود در سایت خودرو برقی نیکا می باشد.



آدرس: آدرس: تهران، کیلومتر ۱۳ بزرگراه لشگری، خیابان امید، نیش پنجم شرقی، پلاک ۱۱
شماره تماس: ۰۲۱۷۴۴۹۱۸۳۹ ایمیل: info@nebkaev.ir وبسایت: www.nebkaev.ir

شرکت توسعه و ساخت خودرو برقی نوین ماهان
نیکا

جلونجره اتوماتیک در این نسخه است. ابعاد خودرو بدون تغییر باقی مانده و به ترتیب ۴۷۸۰ میلی‌متر طول، ۱۸۳۷ میلی‌متر عرض و ۱۵۱۵ میلی‌متر ارتفاع دارد. فاصله بین دو محور نیز ۲۷۱۸ میلی‌متر و حداقل شعاع گردش آن ۵.۵ متر است. سیستم پلاگین-هیبرید این خودرو از فناوری نسل پنجم DM بی‌وای‌دی بهره می‌برد که شامل یک موتور ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی و یک موتور الکتریکی در محور جلو است. موتور بنزینی حداکثر قدرت ۷۴ کیلووات (۹۹ اسب‌بخار) و گشتاور ۱۲۶ نیوتون‌متر تولید می‌کند. در حالی که موتور الکتریکی با حداکثر قدرت ۱۲۰ کیلووات (۱۶۱ اسب‌بخار) و گشتاور ۲۱۰ نیوتون‌متر، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را در ۷.۹ ثانیه ممکن می‌سازد.

بی‌وای‌دی از سبیل DM-i+۰۵ مدل ۲۰۲۶ با برد خیره‌کننده ۲۰۰۰ کیلومتری و قیمت ۱۱ هزار و ۲۰۰ دلاری رونمایی کرد. شرکت بی‌وای‌دی (BYD) رسماً از مدل ۲۰۲۶ سدان سبیل DM-i05 رونمایی کرد. این خودرو پلاگین-هیبرید با افزایش برد تمام‌الکتریکی CLTC از ۵۵ کیلومتر به ۱۲۸ کیلومتر و دستیابی به برد ترکیبی شگفت‌انگیز ۲۰۰۰ کیلومتری، همچنان با قیمت پایه ۷۹ هزار و ۸۰۰ یوان (معادل ۱۱ هزار و ۲۰۰ دلار آمریکا) به بازار عرضه می‌شود. این مدل جدید از نظر طراحی ظاهری و داخلی تغییرات چندانی را تجربه نکرده است. در بخش طراحی بیرونی، سبیل DM-i05 مدل ۲۰۲۶ همچنان از زبان طراحی «زیبایی‌شناسی اقیانوس» بی‌وای‌دی پیروی می‌کند. تنها تغییر قابل توجه، حذف



مانور «بی‌وای‌دی» روی توان پیمایش سدان‌های بنزینی



گذار به آینده سبز چگونه خواهد بود؟

رکود بازار و انقلاب برقی‌ها در صنعت کامیونت اروپا



آزمایشگاه‌های اصلی این تحول عمل می‌کنند. در مقابل، کشورهای جنوب اروپا مانند ایتالیا و اسپانیا، با سرعت کمتری در حال حرکت به این سمت هستند.

چشم‌انداز ۲۰۲۵ و چالش‌های پیش‌رو
با توجه به داده‌های ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۵، رشد بخش برقی نه تنها متوقف نشده است، بلکه با توجه به اجرایی شدن استانداردهای سخت‌گیرانه‌تر از آلودگی و ۷۰٪ از نیمه دوم سال، شتاب بیشتری به خود گرفته است. به نظر می‌رسد سال ۲۰۲۵، سال تثبیت سلطه فناوری‌های پاک به عنوان جریان اصلی آینده صنعت است.

چالش‌های جدی پیش روی گذار کامل:
با وجود خوشبینی نسبت به آینده، موانع عمده‌ای بر سر راه تحول کامل وجود دارد: هزینه سرمایه‌گذاری اولیه بالا: قیمت خرید یک کامیون برقی هنوز به طور قابل توجهی (گاهی تا دو برابر) از نمونه دیزلی هم‌رده آن بیشتر است. کمبود زیرساخت شارژ: توسعه شبکه‌های شارژ سریع مگاواتی برای وسایل نقلیه سنگین، به سرمایه‌گذاری کلان و زمان نیاز دارد و هم‌اکنون از رشد ناوگان برقی عقب است.

رقابت خارجی فزاینده: شرکت‌های چینی مانند SANY و BYD که در تولید انبوه باتری و خودروهای برقی تجربه زیادی دارند، به تدریج در حال ورود به بازار اروپا هستند و می‌توانند رقابت قابل توجهی برای سازندگان سنتی اروپایی ایجاد کنند. بازار کامیونت‌های اروپا در آستانه یک تحول تاریخی قرار دارد.

سال ۲۰۲۵ را می‌توان «سال گذار شتابان» نامید. در این سال، اگرچه چالش‌های اقتصادی کوتاه‌مدت، روند کلی خرید را با کندی مواجه ساخت، اما جهت‌گیری بلندمدت صنعت به طور قطعی به سمت الکتریکی شدن و کربن‌زدایی تعیین شده است. رشد سهم کامیونت‌های پاک، به ویژه در بخش‌های ناوگان شهری و حمل‌ونقل منطقه‌ای، نشان می‌دهد که آینده از آن فناوری‌های پاک است. موفقیت نهایی در این مسیر، علاوه بر نوآوری و سرمایه‌گذاری سازندگان خودرو، منوط به همراهی همه‌جانبه سیاست‌گذاران اروپایی برای ایجاد زیرساخت، ارائه مشوق‌های پایدار و تضمین امنیت انرژی و مواد اولیه مورد نیاز این تحول عظیم خواهد بود. آن‌چه مسلم است، صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا، هرگز به دوران قبل از ۲۰۲۵ باز نخواهد گشت.

الگوی ناهمسان در میان کشورهای
اگرچه بازارهای بزرگ اروپایی مانند آلمان (باقت ۱۷.۹ درصدی)، فرانسه (۱۳.۴ درصد-) و ایتالیا شاهد کاهش چشمگیر ثبت‌نام بوده‌اند، اما برخی اقتصادهای در حال رشد شرق اروپا روندی معکوس را تجربه می‌کنند. کشورهایی نظیر بلغارستان (با رشد ۱۶ درصدی) و لهستان (رشد ۳ درصدی) به دلیل جابه‌جایی نسبی برخی فعالیت‌های لجستیکی و رشد اقتصادی داخلی، نقاط امیدبخش این بازار هستند.

تحول خاموش حمل و نقل: طلوع کامیونت‌های پاک
در میانه این رکود عمومی، یک تحول ساختاری شتابان در حال وقوع است. رشد بخش خودروهای سنگین با انتشار صفر (ZE-HDV)، نویدبخش آینده‌ای کاملاً متفاوت برای صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای است.

آمارهای این تحول حاکی از آن است که در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۵، بیش از ۱۶ هزار دستگاه کامیون پاک در اتحادیه اروپا ثبت‌نام شده‌اند. این رقم، سهم این دسته از وسایل نقلیه را از کل بازار سنگین، از ۲.۱ درصد در سال ۲۰۲۴ به ۴.۲ درصد در سال جاری رسانده است. به بیان دیگر، سهم بازار کامیون‌های پاک در کمتر از یک سال، تقریباً دو برابر شده است.

بازیگران اصلی و نقشه راه رقابت
رقابت برای تصاحب سهم بازار در عصر جدید، به شدت در جریان است. در حال حاضر مرسدس بنز با مدل پرطرفدار eActros پیشتاز بازار کامیون‌های سنگین برقی است و در ۹ ماهه نخست ۲۰۲۵ حدود یک هزار دستگاه از این مدل را به فروش رسانده است. گروه TRATON (شامل برندهای اسکania و MAN) نیز به رغم مواجهه با کاهش کلی فروش، موفق شده تحویل خودروهای تمام‌برقی خود را با رشد خیره‌کننده ۸۶ درصدی نسبت به سال قبل، به ۳ هزار و ۲۳۰ دستگاه برساند.

این گروه استراتژی تهاجمی خود را برای دوره گذار اعلام کرده است. الگوی جغرافیایی پذیرش فناوری‌های پاک نیز یکسان نیست. کشورهای پیشرویی مانند هلند (با سهم ۱۱.۳ درصدی خودروهای سنگین پاک) و دانمارک (۱۳.۳ درصد)، به لطف سیاست‌های تشویقی قدرتمند مالیاتی، یارانه‌های خرید و سرمایه‌گذاری زود هنگام در زیرساخت‌های شارژ سریع، به عنوان

بازار کامیونت‌های اروپا
در سال ۲۰۲۵ صحنه یک تحول دوگانه بود. در حالی

که آمارهای کلی از کاهش تقاضا حکایت می‌کنند، رشد انفجاری کامیونت‌های پاک،

آینده‌ای متفاوت را رقم می‌زنند. بر اساس آخرین گزارش انجمن سازندگان خودروهای اروپا (ACEA)، ثبت‌نام کامیون‌های سنگین جدید در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۵ با کاهش نزدیک به ۱۰ درصدی مواجه شد. با این حال، در همین دوره، ثبت‌نام کامیون‌های با انتشار صفر (Zero-Emission) با رشد بیش از دو برابری، سهم خود را از بازار افزایش دادند. این گزارش تحلیلی، با بررسی ریشه‌های رکود فعلی، تحلیل جهش بخش برقی و ارائه چشم‌اندازی از تحولات آتی بازار تا پایان سال ۲۰۲۵، تصویری جامع از این صنعت در حال گذار ارائه می‌دهد.

رکود فراگیر در سایه چالش‌های اقتصادی
بازار کامیونت‌های سنگین اتحادیه اروپا در مسیر پایانی سال ۲۰۲۵، دوران دشواری را سپری کردند. داده‌های رسمی نشان می‌دهد در فاصله ماه‌های ژانویه تا سپتامبر، تنها ۲۲۵ هزار و ۴۸۳ دستگاه کامیون جدید با وزن بیش از ۳.۵ تن به ثبت رسیده که حاکی از کاهش ۹.۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۴ است.

کاهش نسبی فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در برخی کشورهای کلیدی، مستقیماً بر حجم حمل‌ونقل جاده‌ای و در نتیجه، سرمایه‌گذاری ناوگان‌داران برای نوسازی اثر گذاشته است. برآوردها حاکی از آن است که میانگین عمر ناوگان سنگین فعال در اروپا از مرز ۱۳ سال گذشته است.

این امر نشان می‌دهد بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل، خریدهای جدید خود را به دلیل عدم اطمینان از شرایط اقتصادی آینده به تعویق انداخته‌اند. تورم بالا در هزینه‌های عملیاتی از یک سو و ناآرامی‌های سیاسی در همسایگی اروپا از سوی دیگر، برنامه‌ریزی بلندمدت را برای بسیاری از فعالان این صنعت دشوار ساخته است.



محمد جواد نورایی

NOURAEI.MOHAMMAD.JAVAD@AUTOWORLD.IR

شرایط فروش کامیون فورس کابین خوابدار ۶ تن در بورس کالا

کالا اقدام کنند.

بهمن دیزل از آغاز پیش‌ثبت‌نام عرضه کامیون فورس کابین خوابدار ۶ تن در بورس کالا خبر داد.

زمان پیش‌ثبت‌نام از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۶ بهمن ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۸:۳۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۸ بهمن ۱۴۰۴ ادامه دارد.

در این طرح فروش، کامیون فورس کابین خوابدار ۶ تن با قیمت پایه ۲ میلیارد و ۶۱۲ میلیون تومان با موعد تحویل ۱۰ اسفند ۱۴۰۴ عرضه می‌شود.

متقاضیان خرید می‌توانند در بازه زمانی تعیین‌شده با مراجعه به سامانه فروش آنلاین شرکت به نشانی <https://Bahman.iranecar.com> ۶۱۲ میلیون تومان با موعد تحویل ۱۰ اسفند ۱۴۰۴ نسبت به انجام فرآیند پیش‌ثبت‌نام محصول عرضه‌شده در بورس

مشخصات فنی کامیون فورس کابین خوابدار ۶ تن

کامیون فورس ۶ تن بهمن دیزل از پیش‌رانه کامیون بهره می‌برد که از نوع ۴ سیلندر خطی با سوپاپ بالا، تزریق مستقیم ۱۶ سوپاپ، مجهز به توربوشارژر و اینتر کولر است. سیستم سوخت‌رسانی از نوع انژکتوری با کانال مشترک ساخت بوش آلمان بوده و حجم موتور ۳۷۶۰ سی‌سی است.

این موتور توان تولید ۱۵۵ اسب‌بخار قدرت در دور موتور ۲۶۰۰ دور در دقیقه و گشتاور ۴۹۱ نیوتون‌متر در بازه ۱۲۰۰ تا ۱۹۰۰ دور در دقیقه را دارد و نیروی موتور از طریق گیربکس دستی ۶ سرعته ZF



مدل 6S500 به چرخ‌ها منتقل می‌شود. سیستم کلاچ از نوع تک‌صفحه‌ای خشک با فنر دیافراگمی بوده و مکانیزم آن به صورت بادی - روغنی عمل می‌کند. در بخش سیستم تعلیق، محور جلو به فنر تخت پارابولیک و محور عقب به فنر تخت چندلایه مجهز به کمک‌فنر هیدروتلسکوپی مجهز شده است. همچنین سیستم فرمان از نوع ساچمه‌گردان هیدرولیکی است. سیستم‌های ترمز جلو و عقب از نوع کاسه‌ای پنوماتیک بوده و به ترمز ضد قفل ABS به همراه توزیع الکترونیکی نیروی ترمز EBD مجهز است تا پایداری و تعادل خودرو در سطوح لغزنده افزایش یابد. ترمز کمکی اگزوز و ترمز دستی با مکانیزم پنوماتیکی و بوستر چرخ‌های عقب نیز در این خودرو در نظر گرفته شده است.



بیشتری مواجه شده و افزایش قیمت آن ها محسوس تر است. به نظر می رسد خریداران امروزی آگاه تر عمل کرده و ترجیح می دهند برای محصولی با پشتیبانی مطمئن تر هزینه کنند. این روند نشان می دهد که کیفیت و خدمات به عنوان عوامل کلیدی، دوباره در کانون توجه مصرف کنندگان داخلی قرار گرفته اند و می توانند روی معادلات قیمتی بازار تاثیر مستقیم بگذارند.

قیمت برخی خودروهای پیکاپ در بازار مسیر صعودی را دنبال کرده است. بررسی ها نشان می دهد که این روند صعودی به صورت تصادفی و کلی نبوده، بلکه کاملاً هدفمند و متکی به شاخص های واقعی از سوی مشتریان است. خودروهایی که از خدمات پس از فروش مناسب، کیفیت ساخت قابل قبول و امکان تامین به موقع قطعات یدکی برخوردار بوده اند، با استقبال

تقاضای مشتریان، عامل صعود قیمت خودروهای پیکاپ با کیفیت



بازار خودرو در سراسری قیمت قرار گرفت

مصرف کنندگانی وارد می کند که به دنبال تنوع در انتخاب هستند و از سوی دیگر، کاهش قیمت برخی دیگر ممکن است نشان دهنده اشباع بازار یا کاهش تقاضا برای این مدل خودروها باشد.

در مجموع، بازار خودرو در شرایطی خاص قرار گرفته و ثبات نسبی خودروهای داخلی اگر چه امیدوار کننده است، اما نوسان های بخش واردات می تواند نشان دهنده عدم تعادل در سیاست های کلان این صنعت باشد. به نظر می رسد بازار خودرو در آستانه تحولی جدید قرار دارد که نتیجه آن می تواند بر روند کلی صنعت خودرو در ماه های آینده تاثیر گذار باشد.

جمله نوسان نرخ ارز، تغییر سیاست های گمرکی و تنوع در عرضه و تقاضا برای برندهای مختلف.

در این میان، تعداد اندک خودروهای مونتاژی اما مسیر متفاوتی را پیموده و روند صعودی قیمت را حفظ کردند. این موضوع می تواند نشان دهنده تمایل مصرف کنندگان به محصولات با قیمت میانه و کیفیت نسبتاً قابل قبول باشد. با این حال، نوسان قیمت خودرو در بخش واردات می تواند پیامدهای نگران کننده ای داشته باشد.

از یک سو، افزایش قیمت برخی خودروهای وارداتی فشار بیشتری بر

بازار خودرو روز گذشته صحنه ای از ثبات نسبی در قیمت خودروهای داخلی و نوسان بها در بخش وارداتی ها بود. این مساله به نوعی از سردرگمی بازار خبر می دهد و می تواند زنگ خطری برای آینده باشد.

در جریان معاملات دیروز، برخی از خودروهای تولید داخل ثبات قیمتی نسبی را تجربه کردند که می تواند نشان دهنده اشباع موقت بازار یا تنظیم سیاست های نظارتی باشد. با این حال، در بخش واردات شاهد یک پارادوکس جالب بودیم: هم زمان با افزایش قیمت برخی مدل های وارداتی، شاهد کاهش نرخ برخی دیگر بودیم. این نوسان متضاد را می توان به عوامل متعددی نسبت داد؛ از

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت های 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
اموی ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۶۲۰	۰	
اموی ام X33 کراس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	
اموی ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	یک میلیارد و ۹۴۰	۰	
اموی ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
فونیکس آریزو 6 GT (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد و ۲۸۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۴ میلیارد و ۸۵۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۷ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد و ۵۰	۰	
بک X3 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۵۹۰	۰	
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۳ میلیارد	۰	
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۴۵۰	۰	

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 ۶۰۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ام جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۳ میلیارد	۰	
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۷۰	۷ میلیارد و ۷۰۰	۰	
اینفینیت اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۷ میلیارد و ۲۵۰	۰	
بام و iX1e برقی (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد	۰	
بام و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بام و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۳۰ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۳۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۰	
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	
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	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	
تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیارد و ۴۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۶۲۷	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۶۳۰	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۷۹۸	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۸۹۲	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۶۷۱	۹۹۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۵۶۱	۹۰۸	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۹۶۰	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۹۹۲	۰	
اطلس اتومات (۱۴۰۴)	۹۶۸	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۸۰۲	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۸۲۳	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۸۴۲	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۷۹۳	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۷۹۶	۰	
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۸۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۳۳۰	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۴۴۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۴۹۴	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	یک میلیارد و ۷۴۰	۰	
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۸۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۸۰	۰	
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۸۸۰	یک میلیارد و ۱۹۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۳۸۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۳۶۰	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۷۵	۰	
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۹۸	یک میلیارد و ۱۵۶	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۸۷	یک میلیارد و ۲۵۴	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۹۲	یک میلیارد و ۲۵۲	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۲۴	۰	
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۸۳۳	یک میلیارد و ۲۹۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۶۰	یک میلیارد و ۳۴۹	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۸۵	یک میلیارد و ۳۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۲۲	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱	یک میلیارد و ۵۹۰	۰	
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۳۸۳	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۵۲	یک میلیارد و ۳۸۴	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۷۹	یک میلیارد و ۴۱۳	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۶	یک میلیارد و ۶۵۳	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۹۶۷	یک میلیارد و ۳۴۲	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۶۹	یک میلیارد و ۶۱۵	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۹۷	یک میلیارد و ۱۲۰	۰	
ریا (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	۲ میلیارد و ۲۵۵	۰	
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۶۵۰	۸۳۰	۰	



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد



دست یافتند. وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور که در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. به گزارش شهر آرانپور، سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر، اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سرنجهایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان

در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. به گزارش شهر آرانپور، سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر، اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سرنجهایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان

با تکیه بر بازارهای فرامرزی محقق شد؛

نفت سپاهان در میان صادر کنندگان

پروژه‌های توسعه‌ای در نفت سپاهان که مورد حمایت جدی صندوق بازنشستگی نفت نیز قرار دارد، احتمالاً با هدف تولید روغن‌های پایه نوین و روانکارهای پیشرفته (Synthetic) طراحی شده‌اند که نیاز میرم خودروهای نسل جدید در بازار ایران و منطقه است.

صنعت روانکارها در تقویم اقتصادی جهان، همواره به عنوان یکی از پیچیده‌ترین و در عین حال حیاتی‌ترین لایه‌های زنجیره ارزش انرژی شناخته می‌شود. در روزگاری که نوسانات بی‌درپی اقتصادی و تلاطم‌های سیاسی، بسیاری از غول‌های صنعتی را به لاک دفاعی فرو برده و استراتژی «حفظ وضع موجود» را به تنها گزینه میزمدیران تبدیل کرده است، پرسشی بنیادین ذهن تحلیل‌گران صنعت خودرو را به خود مشغول می‌کند: چگونه برخی مجموعه‌ها می‌توانند در میانه توفان، نه تنها بادبان‌های خود را برافراشته نگه دارند، بلکه مسیرهای جدیدی را در اقیانوس‌های ناشناخته ترسیم کنند؛ پاسخ به این پرسش را نباید صرفاً در مخازن عظیم روغن پایه یا تکنولوژی‌های پیچیده پالایشگاهی جست‌وجو کرد؛ بلکه کلید ماجرا در «تغییر پارادایم مدیریتی» نهفته است.

نبرد امروز در صفحه روانکارهای صنعت خودرو، دیگر نبرد صرف بر سر سهم بازار داخلی نیست؛ بلکه نبرد «اعتبار» و «حضور مستمر» در بازارهای بین‌المللی است. تبدیل شدن به یک بازیگر تراز اول در بازاری که استانداردهای آن هر روز سخت‌گیرانه‌تر می‌شود، مستلزم عبور از نگاه‌های سنتی و پیوند زدن منافع ذینفعان با شاخص‌های رشد جهانی است.

وقتی از مدیریت استراتژیک در صنایع پایین‌دستی نفت صحبت می‌کنیم، منظور همان توانایی تبدیل محدودیت‌ها به سکوهایی پرش است. شرکتی که بتواند در دشوارترین سال‌های تبادلالت ارزی، جایگاه خود را به عنوان یک صادرکننده پیشرو تثبیت کند و هم‌زمان، طرح‌های توسعه‌ای خود را با دقتی مینیاتوری پیش ببرد، در واقع در حال بازنویسی استانداردهای جدیدی برای صنعت است. این

موفقیت، تصادفی نیست؛ بلکه برآیند یک نگاه توسعه‌محور است که «سودآوری» را نه یک هدف کوتاه‌مدت، بلکه نتیجه منطقی «کیفیت و جسارت» می‌داند. گزارش اخیر حسین حسین‌زاده، رئیس هیأت رئیسه صندوق‌های بازنشستگی صنعت نفت، از ابعاد جدیدی در کارنامه موفقیت‌های شرکت نفت سپاهان پرده برداشته است که برای فعالان حوزه روانکار در صنعت خودرو، پیامی فراتر از آمارهای معمول مالی دارد. تحلیل دقیق این اظهارات نشان می‌دهد که رشد ۴۸ درصدی سود این شرکت در سال جاری، تصادفی نبوده و محصول یک همگرایی دقیق میان «حمایت‌نهادی» و «عملیات هوشمندانه در بازارهای فرامرزی» است.

وقتی عالی‌ترین مقام یک نهاد حاکمیتی -صنفی بر توسعه بین‌المللی به عنوان یک کلیدواژه اصلی تأکید می‌کند، یعنی استراتژی تولید در این بخش از حالت سنتی خارج شده و به تراز جهانی چشم دوخته است. حسین‌زاده به درستی اشاره کرد که عبور از فیلترهای گزینشی میان ۵۰۰ شرکت و ایستادن در جمع ۵ صادرکننده برتر ایران، کار ساده‌ای نیست. این موفقیت در واقع مُهر تأییدی بر استاندارد دسزای محصولات داخلی است. برای خودروسازی که به دنبال روانکارهای تخصصی با تکیه بر زنجیره تأمین داخلی است، این موضوع به معنای امنیت خاطر از بابت کیفیت است؛ چرا که محصولی که در چهار قاره جهان جای پای محکمی پیدا کرده، بی‌شک آزمون‌های کیفی را در مقیاس بین‌المللی با موفقیت پشت سر گذاشته است. نکته کلیدی دیگر در سخنان رئیس هیأت رئیسه صندوق‌های بازنشستگی نفت، نوید بهر مبرداری از یک پروژه بزرگ و استراتژیک در

آینده نزدیک است. در صنعت روانکار، پروژه‌های توسعه‌ای معمولاً به معنای حرکت به سمت تولید روغن‌های پایه گروه ۲ و ۳ و روانکارهای تمام‌سنتتیک است. با توجه به رویکرد توسعه‌محوری که حسین‌زاده به آن اشاره کرد، می‌توان پیش‌بینی کرد که نفت سپاهان به دنبال پر کردن خلأهای باقی‌مانده در بازار داخلی برای خودروهای لوکس و نسل جدید است. این پروژه بزرگ، نه تنها سودآوری شرکت را تثبیت می‌کند، بلکه با ایجاد ارزآوری بیشتر، تراز تجاری صنعت روانکار را بهبود می‌بخشد. حمایت تمام‌قد صندوق بازنشستگی نفت از فعالیت‌های فرامرزی، نشان‌دهنده یک تغییر پارادایم در مدیریت دارایی‌های ملی است. به گفته حسین‌زاده، ارزش افزوده این فعالیت‌ها باید مستقیماً به چرخه تولید و ذینفعان بازگردد. این رویکرد به معنای تزریق مداوم سرمایه برای نوسازی تکنولوژیک است؛ امری که در دنیای رقابتی روانکارها، یک انتخاب نیست بلکه یک ضرورت



برای بقا است. حضور فعال در بازارهای جهانی به نفت سپاهان این قدرت را داده است که نوسانات ارزی را که معمولاً برای صنایع یک تهدید محسوب می‌شود، با اهرم صادرات به یک فرصت برای رشد سود ۴۸ درصدی تبدیل کند. تحلیل پیامد دستاوردهای نفت سپاهان از زبان رئیس صندوق‌های بازنشستگی نفت، نشان‌دهنده یک بلوغ مدیریتی است. این همکاری دوجانبه میان نهاد حمایتی و واحد تولیدی، مدلی موفق از توسعه صنعتی را ارائه می‌دهد که در آن، سودآوری مالی با اعتبار بین‌المللی گره خورده است.

اکنون با هموار شدن مسیر صادرات و پروژه‌های در دست اقدام، باید منتظر شکسته شدن رکوردهای جدیدی از این غول روانکار در سال‌های پیش رو بود. در دنیای پیچیده رقابت‌های صنعتی، دستیابی به رشد سودآوری هم‌زمان با توسعه بازارهای صادراتی، هنری است که تنها با مدیریت هوشمندانه منابع و نگاه دقیق به بازار هدف میسر می‌شود.

خبر اخیر پیرامون عملکرد شرکت نفت سپاهان و رشد ۴۸ درصدی سود این مجموعه، فراتر از یک گزارش مالی ساده، پیامی روشن برای فعالان بازار روانکارها و صنعت خودرو دارد: «ثبات در کیفیت و جسارت در بازاریابی بین‌المللی». نفت سپاهان در حالی به عنوان یکی از ۵ صادرکننده ممتاز کشور معرفی شده است که عبور از فیلترهای سخت‌گیرانه انتخاب از میان ۵۰۰ شرکت بزرگ صادرکننده، خود گویای رعایت استانداردهایی است که در کلاس جهانی تعریف می‌شوند.

حضور فعال این شرکت در چهار قاره جهان، نشان از آن دارد که محصولات تولیدی در داخل کشور، قدرت رقابت با غول‌های جهانی صنعت روانکار را پیدا کرده‌اند. برای صنعت خودروی ایران که این روزها در مسیر نوسازی و ارتقای استانداردهای فنی حرکت می‌کند، وجود یک تأمین‌کننده داخلی با این تراز بین‌المللی، یک موهبت و تکیه‌گاه استراتژیک محسوب می‌شود. نکته حائز اهمیت در اظهارات حسین حسین‌زاده، رئیس هیأت رئیسه صندوق‌های بازنشستگی نفت، تأکید بر کلیدواژه «توسعه فرامرزی» است. واقعیت این است که در فضای تحریمی، حرکت از صادرات خام‌فروشی به سمت صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا (مانند انواع روغن‌های نهایی تخصصی)، تنها مسیری است که می‌تواند بقای اقتصادی مجموعه‌های بزرگ را تضمین کند.

رشد ۴۸ درصدی سود نشان می‌دهد که نفت سپاهان توانسته است با بهینه‌سازی زنجیره فروش و تنوع‌بخشی به سبد محصولات، تهدیدهای ناشی از نوسانات نرخ ارز را به فرصتی برای ارزآوری تبدیل کند. علاوه بر جنبه‌های مالی، نوید بهره‌برداری از پروژه‌های جدید در این شرکت، نقطه عطف دیگری است که باید به آن توجه داشت. در صنعت روانکار، توقف در تکنولوژی‌های قدیمی به معنای حذف تدریجی از بازار است.

پروژه‌های توسعه‌ای در نفت سپاهان که مورد حمایت جدی صندوق بازنشستگی نفت نیز قرار دارد، احتمالاً با هدف تولید روغن‌های پایه نوین و روانکارهای پیشرفته (Synthetic) طراحی شده‌اند که نیاز میرم خودروهای نسل جدید در بازار ایران و منطقه است.





"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



در دنیای خود، و گاهی یووها آن قدر جذاب هستند که حتی اگر در حد یک طوطی همفوقی باشد، یا بمباند، قلب آدمیستان را به تیش می‌آورد. به تازگی که طرح خود یک طوطی در وینسلا پر و کوک با انتشار درهای خیره‌کننده، این سوال در همه ایجاد کرد: «آه دادست که همه چی شد! اگر دلیلی برین، بی‌واسطه آسفاتی بود، دایلو را دوباره زدن می‌کرد» (۱۰۰ تصویر که در لایپزیگ مدرن را به جیدترین شی‌خود و شی‌خود می‌بینی و رولتو به نمایش می‌گذارند، به سرعت در شبکه‌های اجتماعی مورد توجه قرار گرفته‌اند. و البته به تازگی تأکید کرد که این صراف یک طوطی و زارید بخندن این مورد نیست و است و لایپزیگ در حال حاضر چهره زانم رسمی برای زارید بخندن این نام کلاسیک اعلام



طراحی مناسب برای بازتولید لامبورگینی «دابلو»

لامبورگینی «دیابلو»

[illegible]

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

هشدار!



توقیف محموله لاستیک قاچاق ۱۲۰ میلیاردی در فلاورجان



«سردار حسین باسالی در گفت‌وگو با خبرنگار تسنیم در اصفهان از کشف ۸۸ حلقه لاستیک ماشین آلات راهسازی قاچاق خبر داد و گفت: «در راستای طرح سرکشی از انبارها و صنوف به‌منظور مقابله با قاچاق کالا، مأموران فرماندهی انتظامی شهرستان فلاورجان حین بازدید از یکی از انبارهای سطح شهرستان موفق شدند ۸۸ حلقه لاستیک مربوط به ماشین آلات راهسازی را کشف کنند.» وی افزود: «لاستیک‌های کشف‌شده به دلیل مغایرت با اطلاعات ثبت‌شده در سامانه جامع انبارها و براساس تبصره ۶ ماده ۱۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا به‌عنوان

واکاوی چالش‌های استراتژیک صنعت تایر؛

ناترازی ارزی بلای جان تولیدتایر است



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«صنعت تایر ایران امروز با حقیقتی تلخ روبه‌روست؛ فاصله میان «آن‌چه هستیم» و «آن‌چه می‌توانیم باشیم»، شکافی ۱۵۰ هزار تنی است که زیر سایه سیاست‌های ارزی نامنظم و قیمت‌گذاری‌های غیرکارشناسی دهان باز کرده است. در حالی که هفدهمین همایش صنعت لاستیک با شعار «تولید در کلاس جهانی» برگزار شد، آمارهای ارائه‌شده از سوی زی‌نعلی، رئیس انجمن صنفی صنعت تایر، نشان می‌دهد که ۲۳ درصد از ظرفیت منصوبه این صنعت در کشور عملاً راکد مانده است. این گزارش، واکاوی دقیق چالش‌هایی است که باعث شده سرمایه‌گذاری‌های عظیم ملی در این حوزه، به جای فتح بازارهای صادراتی، در گیر آفتاب بقا و تامین مواد اولیه باشند.

پارادوکس ظرفیت: سرمایه‌هایی که خاک می‌خورند یکی از تکان‌دهنده‌ترین آمارهای مطرح‌شده در نشست اخیر، تفاوت فاحش میان ظرفیت تولید و خروجی واقعی کارخانجات است. نخستین و جدی‌ترین چالش مورد اشاره ریاست انجمن صنفی، مساله تضاد میان «ظرفیت منصوبه» و «تولید واقعی» است. در حالی که ظرفیت نصب‌شده در کارخانجات تایر ایران ۴۵۵ هزار تن برآورد می‌شود، پیش‌بینی تولید برای سال جاری تنها ۳۰۵ هزار تن است. این به معنای راکد ماندن حدود ۳۳ درصد از ظرفیت صنعتی کشور است؛ سرمایه‌ای عظیم که به دلیل عدم تخصیص به‌موقع منابع ارزی و ناتوانی در تامین سرمایه در گردش، زیر بار نرفته است. زی‌نعلی با انتقاد از الگوی غیرکارشناسی تخصیص ارز، خطاب به مدیران وزارت صمت خاطر نشان کرد که وقفه‌های سه‌ماهه در پرداخت ارز و سپس ابلاغ ناگهانی مبالغ کلان، عملاً امکان تامین معادل ریالی را از تولیدکننده سلب کرده و منجر به کاهش تولید ملی می‌شود. راهکار پیشنهادی در این بخش، تشکیل کارگروه‌های استانی به ریاست استانداران برای احیای سرمایه‌های راکد و جلوگیری از خواب سرمایه‌ای است که می‌تواند جایگزین واردات شود. راکد ماندن بیش از ۱۵۰ هزار تن ظرفیت صنعتی در صورت فعال شدن، نه تنها نیاز وارداتی کشور را به‌طور کامل پوشش می‌دهد، بلکه ایران را به قدرت اول صادراتی منطقه تبدیل می‌کند. ریشه این بن‌بست تولیدی را باید در عدم تخصیص به‌هنگام ارز جست‌وجو کرد.

سیستم فعلی ترخیص و تخصیص که بسا وقفه‌های سه‌ماهه و سپس ابلاغ ناگهانی مبالغ کلان همراه است،

عملاً توان تامین ریالی را از شرکت‌ها سلب کرده و منجر به افت تولید ملی شده است. در چنین شرایطی، تشکیل کارگروه‌های استانی برای احیای این ظرفیت‌های راکد، نه تنها یک پیشنهاد، بلکه یک ضرورت برای جلوگیری از اتلاف سرمایه‌های ملی است. رئیس انجمن صنفی صنعت تایر در بخش اول تحلیل خود به بررسی وضعیت صنعت خودرو به عنوان محرک اصلی تقاضا در بازار روانکارها و تایر پرداخت و خاطرنشان کرد که در سال ۲۰۲۴ بالغ بر ۹۲ میلیون دستگاه خودرو در سطح جهان تولید شده است که در این میان کشور چین با تصاحب ۳۳ درصد از سهم بازار، همچنان پیشتازی خود را حفظ کرده است. وی با مقایسه تیراژ تولید در ایران و جهان، پیش‌بینی کرد که تولید خودرو در ایران تا انتهای سال جاری و در آستانه سال ۲۰۲۵ به حدود یک میلیون و ۲۳۰ هزار دستگاه برسد، هرچند که آمارهای جهانی نشان‌دهنده چشم‌اندازی کاهشی در تیراژ کل تولید نسبت به سال میلادی گذشته است.

زی‌نعلی همچنین به پویایی بازار جهانی تایر اشاره کرد و حجم فروش این کالا در دنیا را تا سال ۲۰۲۵ حدود ۲۰۲ میلیارد دلار برآورد کرد که بارشده سالیانه بیش از ۴ درصد همراه بوده است. وی با نقد رویکرد مدیریتی کلان، خطاب به مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد که صنعت تایر یکی از جذاب‌ترین حوزه‌ها برای سرمایه‌گذاری است و در صورت حمایت عملی، می‌تواند آورده اقتصادی چشمگیری داشته باشد. وی در همین راستا به تمرکز قدرت در بازار جهانی اشاره کرد و افزود که پنج غول بزرگ تایرسازی جهان شامل میشن، بریجستون، گودیر، کانتیننتال و پیرلی، به تنهایی ۴۷ درصد از حجم کل تولید جهان را در اختیار دارند.

فقدان قیمت‌گذاری بر درهای توسعه چالش قیمت‌گذاری دستوری، همچنان به عنوان بزرگ‌ترین مانع در برابر نوسازی فناوری‌های فرسوده خودنمایی می‌کند. در حالی که هزینه‌های تولید شامل انرژی، دستمزد، حمل‌ونقل و مواد اولیه با تورم روزافزون در حال حرکت است، سرکوب قیمت فروش، سوددهی بنگاه‌ها را به زیر حداقل‌های اقتصادی کشانده است. اجرای دقیق ماده ۴۸ قانون که قیمت‌گذاری دولتی را به استثنای کالاهای اساسی و انحصاری ممنوع کرده، راهکار قانونی است که صنعتگران از دولت مطالبه می‌کنند. عدم تعادل مالی باعث شده است که طرح‌های توسعه‌ای متوقف شده و ناتوانی در نوسازی ماشین‌آلاتی که برخی از آن‌ها بیش از سه دهه قدمت دارند، کیفیت تولید را در برابر رقبای جهانی به چالش بکشد. با ماشین‌آلات ۳۰ ساله، شعار تولید در کلاس جهانی تنها در حد یک آرزو باقی خواهد ماند و پیامد مستقیم آن، بهره‌وری پایین و ضایعات بالا خواهد بود. در حوزه تراز تجاری، آمارها نشان‌دهنده یک نقطه

عطف در مدیریت واردات است. در حالی که ارزش واردات تایر در سال ۱۴۰۳ به رقم بی‌سابقه ۹۲۶ میلیون دلار رسیده بود، با پیگیری‌های انجمن و همراهی معاونت‌های وزارت صمت، این رقم در سال جاری حدود ۴۰۰ میلیون دلار کاهش یافته است. این اقدام پیشگیرانه مانع از سقوط صنعت داخلی و بسته‌شدن درب کارخانجات شد؛ چرا که حجم واردات سال گذشته معادل ظرفیت دو کارخانه بزرگ ۵۰ هزار تنی بود که بازار داخلی را اشباع کرده بود. با این حال، در بخش صادرات، رقم ۳۱ میلیون دلاری پیش‌بینی شده برای امسال که تنها ۴.۳ درصد تولید کشور را شامل می‌شود، نشان‌دهنده سهم ناچیز ایران در بازارهای جهانی است که بخش عمده آن نیز به تایر موتورسیکلت اختصاص دارد

بحران سرمایه انسانی؛ مهارت‌فدای سنوات در کنار چالش‌های سخت‌افزاری، صنعت تایر با بحران جدی در حوزه سرمایه انسانی روبه‌روست. مهاجرت نخبگان از شهرستان‌ها به مرکز و از آن‌جا به خارج از کشور، در کنار کمبود شدید نیروی متخصص «ماهر»، بقای بنگاه‌ها را تهدید می‌کند. سیستم فعلی نظام پرداخت در کشور که بر پایه سنوات و ارشیدیت استوار است، انگیزه کسب مهارت را در نیروهای جوان از بین برده است. پیشنهاد کلیدی صنعتگران در این بخش، اصلاح قانون کار و اضافه شدن ستون «حق مهارت» به جداول حقوقی است تا تفاوت میان فرد متخصص با دانش کاربردی و فرد فاقد تجربه مشخص شود. تا زمانی که نظام پرداخت عادلانه بر اساس بهره‌وری شکل نگیرد، ریزش نیروهای کیفی ادامه خواهد داشت.



واردات؛ شمشیر دلبه تولید

بخش مهمی از سخنان زی‌نعلی به موضوع واردات و مدیریت بازار اختصاص داشت. وی ضمن تشکر ویژه از دکتر شیخ و مهندس نباتی برای کنترل پیک واردات، عنوان کرد که ارزش واردات در سال ۱۴۰۳ به بیش از ۹۲۶ میلیون دلار رسیده بود، اما با اقدامات حمایتی صورت گرفته، حدود ۳۹۲ میلیون دلار از این حجم کاسته شده است. وی صراحتاً اعلام کرد که اگر این میزان کنترل واردات انجام نمی‌شد، بسیاری از کارخانجات داخلی با خطر تعطیلی مواجه می‌شدند؛ چرا که این کاهش واردات در واقع فرصتی معادل ایجاد دو کارخانه ۵۰ هزار تنی را در اختیار اقتصاد کشور قرار داده است. وی تأکید کرد که برای تولیدکننده قیمت‌آرز در اولویت دوم قرار دارد و اولویت اصلی، حمایت از تداوم تولید و مدیریت هوشمندانه صادرات است. بررسی روند تجارت خارجی تایر نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۳، ارزش واردات به رقم نگران‌کننده ۹۲۶ میلیون دلار رسیده بود که معادل صد هزار تن تایر با ظرفیت دو کارخانه عظیم ۵۰ هزار تنی است. هرچند با پیگیری‌های انجمن و مدیریت وزارت صمت، میزان واردات در سال جاری حدود ۴۰۰ میلیون دلار کاهش یافته است، اما همچنان سایه واردات بی‌رویه بر سر تولید ملی سنگینی می‌کند. در حوزه صادرات نیز سهم ۴.۳ درصدی از تولید کل کشور (معادل ۳۱ میلیون دلار) که بخش عمده آن نیز تایر موتورسیکلت است، نشان‌دهنده ضعف جدی در دیپلماسی تجاری و ثبات مقررات است. تا زمانی که صادرکننده با بخشنامه‌های متغیر و ریسک‌های ناگهانی مواجه باشد، امکان برنامه‌ریزی برای حضور در بازارهای فرامرزی وجود نخواهد داشت.

مطالبات معوق؛ بن‌بست نقدینگی در تعامل با خودروسازان

زی‌نعلی در بخش دیگری از سخنان خود، به یکی از ریشه‌ای‌ترین بحران‌های مالی میان صنعت تایر و خودروسازان اشاره کرد که به گفته وی، نه یک معضل جدید، بلکه زخمی کهنه بر پیکره زنجیره تامین است. وی با نگاهی انتقادی به مدل مالی حاکم بر خودروسازی کشور، از یک پارادوکس بزرگ پرده برداشت؛ جایی که خودروسازان در ابتدای فرآیند فروش، بالغ بر ۳۰ درصد از قیمت تمام‌شده خودرو را به عنوان پیش‌پرداخت از مشتریان دریافت می‌کنند، اما زمانی که نوبت به تسویه حساب با تامین‌کنندگان تایر می‌رسد، دوره انتظار به بیش از چهار ماه افزایش می‌یابد.

این تأخیر در پرداخت‌ها در حالی صورت می‌گیرد که بر اساس اصول پایه‌ای نظام پیمانکاری، فلسفه دریافت پیش‌پرداخت، تجهیز کارگاه، خرید قطعات و تامین پیش‌نیازهای تولید است، نه صرف هزینه‌های جانبی که هیچ سودی برای تامین‌کننده نهایی ندارد.

رئیس انجمن صنفی صنعت تایر، این رفتار مالی را نوعی بی‌عدالتی در توزیع منابع نقدینگی دانست و خاطرنشان کرد که تولیدکننده تایر امروز در یک محاصره دوجانبه گرفتار شده است؛ از یک سو بخشی از نقدینگی و سرمایه در گردش آن‌ها در حساب‌های خودروسازان رسوب کرده و به مطالبات معوق تبدیل می‌شود و از سوی دیگر، برای جبران این نقدینگی از دست‌رفته، ناچار به استمداد از نظام بانکی هستند. این جاست که فاجعه اصلی رخ می‌دهد؛ در حالی که نرخ‌های مصوب بانکی اعداد مشخصی را نشان می‌دهند، اما واقعیت‌های پشت پرده حاکی از آن است که تولیدکننده برای تامین سرمایه در گردش، گاه ناچار به پذیرش هزینه‌های مالی بسیار گزافی می‌شود که نه در شان نظام بانکی کشور است و نه با منطق تولید همخوانی دارد.

وی با طرح این پرسش کلیدی که «این مبالغ عظیم پیش‌پرداخت دقیقاً در کجا هزینه می‌شود؟»، بر لزوم شفاف‌سازی در این بخش تأکید کرد.

به باور زی‌نعلی، استمرار این روند که در آن تایر سازان با وجود عدم دریافت به موقع مطالبات، همچنان به تعهدات خود برای توقف نکردن خطوط تولید خودرو عمل می‌کنند، از حد تحمل صنعت گذشته است. این ناترازی مالی عملاً توان نوسازی فناوری و سرمایه‌گذاری بر روی نسل‌های جدید تایر را از تولیدکننده سلب کرده و در درازمدت، کل زنجیره ارزش صنعت خودرو را با خطر فرسودگی و کاهش کیفیت روبه‌رو خواهد کرد. راهکار گریز از این بن‌بست، نه در وعده‌های جدید، بلکه در اصلاح ساختاری مدیریت وجوه در صنعت خودرو و الزام به پرداخت‌های نقدی یا کوتاه‌مدت متناسب با نقدینگی تریق شده توسط مصرف‌کننده نهایی است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاقی تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰- سایپا ۱۳۱- سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶- پژو ۴۰۵- پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی- زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند- تندر ۹۰- دنا- ساندرو- ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - جک S3 - چری X22- تیوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60 - ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶- آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیوتا کمری- سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S- هایما S5 - خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان - سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵- سوزوکی ویتارا- BYD S6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس- صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9





آن‌ها را برای کسانی معرفی می‌کند که «دوکاتی را با شور و اشتیاق زندگی می‌کنند و برتری را در نگاه اول تشخیص می‌دهند». البته این اشتیاق بهایی هم دارد؛ قیمت هر دو مدل در بازار آمریکا برابر با ۳۹ هزار و ۹۹۵ دلار اعلام شده است. دوکاتی معرفی مولتی‌استرادا و دیاول را آن قدر جدی می‌داند که برای معرفی رسمی آن دو، ویدئویی با حضور قهرمانان موتوجی پی تیم لنوو دوکاتی، «مارک مارکز» و «یکو باگنایا» را با جلوه‌ای سینمایی منتشر کرده است. دوکاتی برای دیاول جدید خود چهار حالت رانندگی (Wet و Race، Sport، Touring) را در نظر گرفته است که روی میزان قدرت، کنترل کشش، Wheeli و عملکرد کوپیک‌شیفتر اثر می‌گذارد.

دوکاتی با تزریق DNA موتوجی پی به دو مدل محبوب خود، هیولاها و شماره‌گذاری شده V4 RS را برای سال ۲۰۲۶ معرفی کرد. دوکاتی برنامه معرفی محصولات ۲۰۲۶ خود را آغاز کرده و در اولین قدم آن، از دو مدل خاص از خانواده‌های مولتی‌استرادا و دیاول رونمای کرده است: «مولتی‌استرادا V4 RS» و «دیاول V4 RS». هر دو مدل یادشده به پیش‌رانه ۴ سیلندر ۷ شکل ۱،۱۰۳ سی‌سی (Desmosedici Stradale) مجهز شده‌اند؛ موتوری که ریشه در رقابت‌های موتوجی پی دارد و همراه با پیشرفته‌ترین سیستم‌های ترمز، تعلیق، الکترونیک و امکانات لوکس عرضه می‌شود. دوکاتی این موتورها را نماد «اوج برتری اسپرت در خانواده‌های خود» توصیف کرده و



«دوکاتی» روی شتاب‌گیری محصولاتش متمرکز شد

در گفت‌وگو با رئیس هیات‌مدیره «سیف صنعت» مطرح شد؛

رضایت‌مشتري؛ محور بقا در روزهای سخت قطعه‌سازی

استفاده از مواد اولیه استاندارد، تصمیم‌سازی بر پایه تجربه تعمیر کاران و تمرکز بر رضایت مشتری مسیری ترسیم می‌کند که تولید داخلی را در بازار حفظ خواهد کرد



«در شرایطی که صنعت قطعه‌سازی کشور با چالش‌های ارزی، گمرکی و نوسانات قیمتی دست‌وپنجه نرم می‌کند، برخی تولیدکنندگان تلاش کرده‌اند مسیر خود را بر پایه کیفیت و رضایت مصرف‌کننده تعریف کنند. تمرکز بر ارتباط مستقیم با تعمیرکاران و مصرف‌کنندگان نهایی، استفاده از بازخوردهای میدانی در تصمیمات فنی و مهندسی و تاکید بر دوام محصول به عنوان راهی برای جبران فشارهای اقتصادی، از جمله محورهایی است که در رویکرد بخشی از فعالان این صنعت دیده می‌شود. این نگاه، رضایت مشتری را نه یک شعار، بلکه ابزار اصلی تداوم و رشد تولید داخلی می‌داند.

تمرکز بر رضایت مشتری و ارتباط مستقیم با مصرف‌کننده

مهرداد آلان، رئیس هیات‌مدیره شرکت قطعه‌سازی «سیف صنعت» درباره محصولات و مسیر فعالیت این شرکت به خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «سیف صنعت، همان‌طور که از نامش مشخص است، بر پایه مفهوم ایمنی شکل گرفته و از سال ۱۹۹۱ میلادی، یعنی ۱۳۶۹ شمسی فعالیت خود را آغاز کرده است. امروز ما به عنوان نسل دوم این مجموعه در خدمت صنعت قطعات کشور هستیم و تلاش می‌کنیم همان مسیر اولیه، یعنی تمرکز بر ایمنی و کیفیت را با رویکردی علمی تداوم دهیم.»

وی با اشاره به دانش‌بنیان بودن این مجموعه اضافه کرد: «سیف صنعت یک شرکت دانش‌بنیان است و فلسفه فعالیت ما به شکلی ساده و شفاف بر محور رضایت مشتری تعریف شده است. تمام خطوط تولید، ساختارهای مهندسی و حتی نوع نگاه مدیریتی ما بر همین مبنا پایه‌گذاری شده‌اند و در آینده نیز تغییری در این رویکرد ایجاد نخواهد شد. ما بر این باور هستیم که هرگاه رضایت مصرف‌کننده نهایی به درستی تأمین شود، برند و محصول نیز به‌صورت طبیعی مسیر رشد، تثبیت و توسعه خود را طی خواهند کرد.»

آلان در پاسخ به پرسشی درباره نحوه ارتباط شرکت با مصرف‌کنندگان تصریح کرد: «یکی از مهم‌ترین مزیت‌هایی که حضور در رویدادهای تخصصی قطعه‌سازی برای ما ایجاد می‌کند، امکان برقراری ارتباط مستقیم و بی‌واسطه با مصرف‌کنندگان واقعی است. بخش قابل توجهی از مراجعه‌کنندگان را تعمیرکاران و مکانیک‌هایی تشکیل می‌دهند که سال‌ها به‌طور عملی با این قطعات کار کرده‌اند. من شخصاً در این گفت‌وگوها حضور دارم، دغدغه‌ها و نکات مطرح‌شده را می‌شنوم و همکاران بخش مهندسی نیز همین بازخوردهای میدانی را به عنوان مبنای برگزینی جلسات فنی و اصلاح و بهبود مستمر محصول مورد استفاده قرار می‌دهند.»

این مقام صنفی تأکید کرد: «خوراک فکری بسیاری از تصمیمات فنی و مهندسی ما از همین گفت‌وگوهای مستقیم به‌دست می‌آید. این ارتباط نزدیک باعث می‌شود مشکلات بازار را نه از پشت میز، بلکه از زبان افرادی که هر روز با خودرو و قطعه سروکار دارند، بشنوم و برای آن راه‌حل طراحی کنیم.»

چالش‌های ارزی، گمرک و نابرابری تعرفه‌ها

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره چالش‌های تولید قطعات کلاچ، به‌ویژه در حوزه تأمین ارز به «دنیای خودرو» گفت: «شرایط فعلی برای قطعه‌سازان از نظر ارزی جزو سخت‌ترین دوره‌هاست. تقریباً می‌توان گفت بخش عمده‌ای از فعالان این صنعت در تنگنای جدی قرار دارند. امروز قطعاتی داریم که ۲۰ تا ۳۰ درصد گمرکات کشور مانده و ترخیص نشده است؛ این وضعیت بدون اغراق فاجعه‌بار است.»

وی با تشریح پیامدهای تأخیر افزود: «در عمل می‌توان گفت نزدیک به یک سال است که برخی قطعه‌سازان نتوانسته‌اند کامپوننت‌های اصلی خود را وارد کنند. وقتی مواد اولیه یا قطعات پایه به خط تولید نرسد، کل زنجیره تولید متوقف می‌شود و این توقف، مستقیم به بازار و مصرف‌کننده منتقل خواهد شد.»

کیفیت، کاهش لرزش کلاچ و مدیریت افزایش قیمت رئیس هیات‌مدیره شرکت سیف صنعت در پاسخ به دغدغه خبرنگار «دنیای خودرو» درباره استهلاک، لرزش و عملکرد کلاچ‌ها گفت: «تمام برنامه‌ها و اهداف ما بر پایه کیفیت تعریف شده است. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات کیت‌های کلاچ، همان‌طور که اشاره کردید، لرزش در زمان درگیری است. در مجموعه سیف صنعت، این موضوع در دو ایستگاه کاملاً مجزا کنترل می‌شود؛ یکی کنترل لرزش و دیگری کنترل نیروی کلمپ.»

وی افزود: «کنترل دقیق این دو فاکتور نقش بسیار مهمی در پایداری و عدم لرزش کلاچ، به‌ویژه در لحظه درگیری دارد. ما این فرآیندها را به‌صورت مستمر پایش می‌کنیم تا محصول نهایی به استاندارد قابل قبول برسد.»

آلان درباره مواد اولیه مورد استفاده تصریح کرد: «استفاده از مواد درجه یک برای ما صرفاً یک شعار نیست. تلاش کرده‌ایم بهترین مواد اولیه و کامپوننت‌ها را شناسایی، تأمین و فرآوری کنیم. بخشی از لنت‌های مورد استفاده ما با فرمولاسیون فرانسوی از مراکش تأمین می‌شود و بخش دیگری نیز از یکی از معتبرترین شرکت‌های چینی، یعنی شرکت کما. فنرها از برندهای شناخته‌شده داخلی مانند فنرلول و امید فن تهیه می‌شود.»

وی ادامه داد: «سایر کامپوننت‌هایی با همین حساسیت انتخاب شده‌اند؛ به عنوان مثال کاور کلاچ از فولاد مبارک تأمین می‌شود. هدف ما این بوده که با جمع‌بندی بهترین مترال‌ها و تولید در یک خط کنترل‌شده، به کیفیتی برسیم که مصرف‌کننده بتواند به آن اعتماد کند.»

این قطعه‌ساز در پاسخ به سوال خبرنگار درباره احتمال افزایش قیمت قطعات در ماه‌های پایانی سال گفت: «متأسفانه باید بگویم بله؛ اما تمام تلاش ما این است که با مدیریت موجودی انبار و برنامه‌ریزی مناسب، شیب افزایش قیمت را کاهش دهیم تا فشار ناگهانی به شبکه فروش وارد نشود.»

وی در پایان تأکید کرد: «این شرایط مختص صنعت کلاچ یا قطعه‌سازی نیست و تقریباً تمام صنایع کشور با آن مواجه هستند. بارها این مشکلات، به‌ویژه در حوزه معیشت مردم و کارگران، به مسئولان منتقل شده است. با این حال، ما سعی کرده‌ایم با ارائه کلاچی با دوام بالاتر، بخشی از این فشار را جبران کنیم؛ به گونه‌ای که اگر مصرف‌کننده مجبور نباشد هر دو سال یک‌بار یا هر چند ماهی یک‌بار، کلاچ تعویض کند و محصول ما سه تا چهار سال دوام داشته باشد، بخشی از این هزینه‌ها برای او جبران خواهد شد.»



آلان با انتقاد از ساختار تعرفه‌ای موجود تصریح کرد: «نکنه تاسف‌بار دیگر این است که در شرایط فعلی، واردات یک کیت کامل کلاچ برای ما به‌صرفه‌تر از تولید آن تمام می‌شود. تعرفه واردات کیت کلاچ حدود ۲۰ درصد است، اما زمانی که بخواهیم کامپوننت‌ها، از جمله لنت کلاچ را وارد کنیم، تعرفه به ۴۵ درصد می‌رسد. این تناقض، تولید داخلی را عملاً تنبیه می‌کند.» وی ادامه داد: «مذاکراتی با مجموعه وزارت صمت انجام شده و امیدواریم اصلاحاتی در این حوزه صورت بگیرد، اما واقعیت این است که در شرایط فعلی کشور، این مشکلات به‌صورت جدی وجود دارد. من در این صحبت‌ها فقط به موضوع ارز اشاره کردم؛ افزایش عمومی قیمت‌ها نیز مشکل دیگری است که بر کسی پوشیده نیست.»

این مقام صنفی با اشاره به فشارهای اجتماعی ناشی از افزایش قیمت‌ها تأکید کرد: «افزایش قیمت‌ها فشار مستقیمی به شبکه فروش وارد می‌کند و در نهایت نارضایتی مردم را به دنبال دارد. لازم می‌دانم همین‌جا صادقانه از مردم عذرخواهی کنم. باور کنید ما قطعه‌سازان مقصر این افزایش‌ها نیستیم و هیچ علاقمندی به تغییر قیمت نداریم، اما به ناچار در شرایط فعلی، این اتفاق برای قطعه‌سازی و سایر صنایع رخ می‌دهد.»

تمام برنامه‌ها و اهداف ما بر پایه کیفیت تعریف شده است. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات کیت‌های کلاچ، لرزش در زمان درگیری است. در مجموعه سیف صنعت، این موضوع در دو ایستگاه کاملاً مجزا کنترل می‌شود؛ یکی کنترل لرزش و دیگری کنترل نیروی کلمپ

شرایط فعلی برای قطعه‌سازان از نظر ارزی جزو سخت‌ترین دوره‌هاست. تقریباً می‌توان گفت بخش عمده‌ای از فعالان این صنعت در تنگنای جدی قرار دارند. امروز قطعاتی داریم که ۲۰ تا ۳۰ درصد گمرکات کشور مانده و ترخیص نشده است؛ این وضعیت بدون اغراق فاجعه‌بار است

نویزلا

نویزلا

به مردم، دستگاه قضایی استان هر مزگان اقدامات ویژه‌ای را به منظور تسریع در روند ترخیص این محموله بزرگ انجام داد.» وی افزود: «بر این اساس ضمن صدور ابلاغ ویژه‌ای برای یکی از معاونین دادگستری استان در اوایل دی ماه سال جاری، مقام قضایی نظارت خود را جهت تسهیل فرآیند ترخیص، رفع موانع و کاهش هزینه‌های مربوط به محموله مذکور آغاز کرد که با پیگیری موضوع از مراجع ذیربط در استان و مرکز ضمن اخذ مجوزهای محیط زیست، استاندارد و سایر موارد مورد نیاز در حداقل زمان ممکن، امروز اولین سری از اتوبوس‌های برقی به مقصد تهران ترخیص شد و فرآیند ترخیص بقیه محموله نیز در حال انجام است.»

«مجتبی قهرمانی، رئیس کل دادگستری هر مزگان خبر داد: «با اتخاذ تدابیر ویژه قضایی و صدور دستورات لازم برای تسریع در ترخیص صدها دستگاه وسیله نقلیه خدمات شهری تهران، خوشبختانه فرآیند ترخیص آن‌ها آغاز شده و در حال انجام است.» رئیس کل دادگستری هر مزگان در خصوص جزئیات این خبر اظهار داشت: «با عنایت به ورود محموله وسایل نقلیه مربوط به خدمات شهری و ترافیکی شهر تهران شامل ۱۰۸۰ دستگاه واگن قطار شهری، ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی و ۲۷۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی به گمرک بندر شهید رجایی در راستای تسهیل تجارت و کاهش آلاینده‌های هوا، کاهش ترافیک شهری پایتخت و ارائه خدمات عمومی شایسته



صدها دستگاه وسایل نقلیه خدمات شهری تهران ترخیص شد



زوج و فرد، طرحی که نفس تهران را باز نکرد؛

مرهمی موقت بر زخم کهنه آلودگی!

تهران، کلان‌شهری که سال‌هاست در محاصره آبر سسمی آلودگی هوا قرار دارد، بار دیگر در روزهای گذشته شاهد اجرای سختگیرانه‌تر «طرح کنترل آلودگی هوا» (زوج و فرد) بود. این طرح که سال‌ها به عنوان یکی از اصلی‌ترین ابزارهای مدیریت ترافیک و آلودگی هوای پایتخت معرفی می‌شد، امروز در مرکز پرسش‌های جدی درباره میزان کارآمدی واقعی خود قرار گرفته است. پرسش اصلی این جاست: محدودیت تردد خودروها بر اساس شماره پلاک یا سهمیه‌بندی، تا چه اندازه توانسته است بر معضل عمیق آلودگی هوا تأثیر بگذارد؟ این گزارش با واکاوی ابعاد مختلف طرح، از داده‌های رسمی تا نقدهای بنیادین کارشناسی، در پی یافتن پاسخی مستند به این پرسش است.

تغییر چهره یک طرح: از زوج و فرد سنتی تا کنترل آلودگی هوا

طرح محدودیت تردد خودروها در تهران، سابقه‌ای طولانی دارد. نسخه کلاسیک «زوج و فرد» که تردد را صرفاً بر اساس زوج یا فرد بودن آخرین رقم پلاک در روزهای مختلف هفته مدیریت می‌کرد، از سال ۱۳۹۸ دچار تحولی اساسی شد. از آن تاریخ، «طرح کنترل آلودگی هوا» یا (Low Emission Zone یا LEZ) جایگزین شد که منطق آن نه بر تصادف شماره پلاک، که بر سهمیه‌بندی تردد رایگان و دریافت عوارض استوار است. در این سازوکار، هر خودروی پلاک تهران دارای سهمیه ۲۰ روز تردد رایگان در هر فصل در محدوده مرکزی شهر است و تردد بیش از آن، مستلزم

پرداخت عوارض خواهد بود. این تغییر، تلاشی برای عادلانه‌تر کردن طرح و هدفمند کردن آن بر اساس «تعداد دفعات تردد» به جای «شانس پلاک» عنوان شده است.

ادعاهای اثربخشی، نگاه مسئولان و آمارهای رسمی مسئولان شهری و حمل‌ونقلی بر دستاوردهای این طرح، به ویژه در نسخه جدید آن تأکید دارند. بر اساس گزارش معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، اجرای طرح کنترل آلودگی هوا (LEZ) منجر به کاهش ۲۴ درصدی متوسط ورود خودروها به محدوده مرکزی شهر نسبت به مدت مشابه سال گذشته شده است. از دیدگاه ثانویه، این کاهش حجم تردد می‌تواند به کاهش انتشار آلاینده‌های ناشی از ترافیک منجر شود.

همچنین، گزارش‌های رسمی حاکی از ایجاد انگیزه برای اخذ «معاینه فنی برتر» است. به عنوان مثال، اعلام شده در یک بازه زمانی مشخص، ۲۶ هزار خودروی کم‌کارکرد برای دریافت معاینه فنی برتر اقدام کرده‌اند که از دید مدیریت شهری، نشان‌دهنده تغییر رفتار مثبت رانندگان در راستای کاهش آلاینده‌ها است. این آمارها، ستون اصلی استدلال طرفداران تداوم و تشدید طرح است.

آیا هدف اصلی تحقق یافته است؟

در مقابل ادعاهای رسمی، صداهای انتقادی قوی و مستندی از سوی کارشناسان و اعضای سابق شورای شهر مطرح است که کارایی طرح را در کاهش معنادار آلودگی هوا زیر سؤال می‌برند. یکی از کارشناسان به صراحت اعلام

کرده است: «اجرای طرح زوج و فرد در عمل آن گونه که پیش‌بینی می‌شد، تاکنون جواب نداده است.» این انتقاد بر چند پایه استوار است:

۱. سهم ناچیز خودروهای شخصی در آلودگی: منتقدان استدلال می‌کنند که سهم خودروهای شخصی در آلودگی هوای تهران در مقابل منابع اصلی آلاینده مانند صنایع، نیروگاه‌ها و موتورسیکلت‌های فرسوده، بسیار ناچیز است. تمرکز بر محدودیت خودروهای شخصی، در حالی که به گفته کارشناسان «در برخی نیروگاه‌ها از مازوت استفاده می‌شود»، مانند مرهم نهادهن بر زخمی عمیق است و مساله اصلی را حل نمی‌کند.
۲. مشکل ریشه‌ای کیفیت خودرو و سوخت: نقد اساسی‌تر،



معطوف به کیفیت پایین ناوگان خودرویی کشور و سوخت عرضه شده است. کارشناسان صنعت خودرو می‌گویند: «سوختی که در جایگاه‌ها به مردم عرضه می‌شود، استاندارد نیست.» در چنین شرایطی، محدود کردن تردد خودرویی که ذاتاً به دلیل فناوری قدیمی و سوخت غیراستاندارد، آلاینده بالایی دارد، راه‌حل ریشه‌ای محسوب نمی‌شود. حل مساله، در ارتقای کیفی این دو عامل است. ۳. تبعات اجتماعی و بی‌عدالتی: طرح زوج و فرد، خانواده‌های کم‌درآمدی را که فقط یک خودرو دارند و به حمل‌ونقل عمومی کارآمد دسترسی ندارند، تحت فشار مضاعف قرار می‌دهد. این محدودیت در شرایطی که وسایل حمل‌ونقل عمومی نه از لحاظ کمی و نه کیفی پاسخگوی

نیازهاست، می‌تواند به ایجاد «تاهنجاری اجتماعی» و افزایش شکاف رضایت‌مندی بیانجامد.

۴. تغییر الگوی غالب آلودگی: نکته قابل تأمل دیگر، تغییر الگوی آلودگی هوای تهران است. بر اساس گزارش‌های شرکت کنترل کیفیت هوا، در سال‌های اخیر آلاینده اصلی از «ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون» به «اوزن» تغییر کرده است. آلاینده ازن عمدتاً بر اثر واکنش‌های شیمیایی زیر تابش خورشید و با حضور پیش‌سازها تولید می‌شود و ارتباط مستقیم آن با تردد لحظه‌ای خودروها به اندازه ذرات معلق نیست. این تغییر، تردیدها درباره بازدهی طرح‌های محدودکننده تردد را افزایش می‌دهد.

مسکن موقت در غیاب درمان ریشه‌ای

اجرای طرح‌هایی مانند کنترل آلودگی هوا (LEZ)، در بهترین حالت می‌تواند به عنوان یک اقدام فوری و اضطراری برای کاهش موقت ترافیک و شاید تعدیل آلودگی در روزهای بحرانی عمل کند. اما تجربه نزدیک به دو دهه اجرای این طرح‌ها در تهران به وضوح نشان می‌دهد که آنها قادر به درمان ریشه‌ای بیماری مزمن آلودگی هوای پایتخت نیستند. راه حل نهایی، نه در محدود کردن شهروندان، که در اصلاح زیرساخت‌های اساسی و کلان نهفته است. این راه حل شامل توسعه کمی و کیفی سریع و فراگیر حمل‌ونقل عمومی، اجبار صنایع و نیروگاه‌ها به رعایت سخت‌گیرانه استانداردهای محیط زیستی و حذف سوخت‌های مازوت، ارتقای اجباری کیفیت سوخت و استاندارددهای تولید خودروهای داخلی و در نهایت، تدوین و اجرای یک برنامه جامع، فرابخشی و بلندمدت با همکاری تمام نهادهای ذی‌ربط است. تا زمانی که این اصلاحات ساختاری محقق نشود، طرح‌هایی مانند زوج و فرد یا LEZ، تنها بار مسئولیت راز دوش نهادهای کلان برمی‌دارد و بر دوش شهروندانی می‌گذارد که خود، قربانیان سیستم معیوب حمل و نقل هستند.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix.official



Autoworld.ir

سه شنبه ۷ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۷۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب 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 ۱۰ 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

بیلپورد
Billboard

AUDI

وقتی زیبایی با آئودی در حرکت است!

کمپانی آئودی اواسط سال گذشته میلادی، هم‌زمان با معرفی نسل جدید سدان فستبک اسپرت خود یعنی S5، کمپین تبلیغاتی جذابی را نیز برای آن در نظر گرفت. این مهم با تمرکز بر ترکیب قدرت، طراحی احساسی و تکنولوژی پیشرفته تلاش داشت این مفهوم را به مخاطب منتقل کند که «زیبایی در حرکت با آئودی S5» تعریف می‌شود.

آثار غیرمستقیم سیاست‌های
ارزی روی سلامت شهروندان
و ایمنی خودروها

گاه پیامدهای یک سیاست اقتصادی فراتر از حوزه صرف مالی است و بر بافت روزمره زندگی و سلامت عمومی تاثیر می‌گذارد. تصمیم اخیر درباره انتقال و تغییر سازوکار معاملات ارز، یکی از این موارد است. اگرچه هدف اصلی، مدیریت بازار ارز عنوان شده، اما زنجیره تاثیرات این اصلاح ارزی قابل توجه است.

تغییر در کانال تامین ارز و انتقال آن به تالارهای جدید، در عمل به کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده منجر می‌شود. این کاهش تنها به معنای خرید کمتر کالای مصرفی نیست، بلکه نخستین قربانیان آن، کالاهای خدمات ضروری با اولویت به‌ظاهر کمتر هستند. هزینه تعمیر و نگهداری خودرو یکی از اصلی‌ترین این موارد است. هنگامی که قدرت خرید خانوار تضعیف می‌شود، در هزینه‌های مرتبط با نگهداری از خودرو مانند تعویض به‌موقع روغن، لاستیک، متعلقات سیستم ترمز و سیستم‌های کنترل آلاینده‌ها صرفه‌جویی خواهد شد که این امر می‌تواند روی سلامتی و امنیت کلیه شهروندان، از مالکان خودروها گرفته تا عابران پیاده تاثیرات نامطلوبی داشته باشد.

به‌عنوان مثال با تاخیر در انجام سرویس‌های دوره‌ای خودرو، مصرف سوخت آن افزایش می‌یابد و به‌این ترتیب مقادیر بیشتری از گازهای سمی مانند مونوکسیدکربن و اکسیدهای نیتروژن راهی جو می‌شود که این امر سلامتی شهروندان را به‌شدت تهدید می‌کند. این موضوع به‌ویژه در کلان‌شهرهایی که با معضل پایدار آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنند، همچون پاشیدن خاک روی زخمی کهنه است. به‌این ترتیب با توجه به‌آن چه گفته شد، ضروری به‌نظر می‌رسد که برای ارتقای قدرت خرید مصرف‌کننده فکر عاجلی شود؛ در غیر این صورت هزینه‌های سربار جامعه رفته‌رفته به‌قدری افزایش خواهد یافت که جبران آن از سوی نهادهای مسئول سخت و تا حد زیادی چالش برانگیز خواهد شد.

حرف آخر
Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار بدون تغییر باقی ماند

دیگنیتی پرستیژ
بدون تغییر قیمت در بازار
۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شدام‌وی‌ام X55 پرو
بدون تغییر قیمت در بازار
۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شدشاهین پلاس اتوماتیک
بدون تغییر قیمت در بازار
یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شددنا پلاس توربو اتوماتیک
بدون تغییر قیمت در بازار
یک میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شد

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵Autokhosravani.com
Auto.khosravaniنمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظاتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن