



عضو هیات رئیسه اتاق بازرگانی ایران
مطرح کرد:
بسته حمایتی ۷۰۰ همتی صنایع
باید دست کم دو برابر شود

صفحه ۴



طرح فروش مشارکت در تولید
خودروی جدید «آریا» آغاز شد

صفحه ۲

یک کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو مطرح کرد:

وضعیت بازار خودروهای وارداتی در شرایط خاص اقتصادی

بازار واردات خودرو در ماههای اخیر با چالشهای بی سابقه ای مواجه شده است. افزایش نوسانات ارزی، تغییرات مکرر در قوانین و مقررات، محدودیت های تعرفه ای و اختلال در ..

صفحه ۳

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:

ضرورت تفکیک
بیمه خودروهای
فعال و غیر فعال

صفحه ۳

گزارش «دنیای خودرو» از گذار فناوری
و فشار هزینه به قطعه سازان دنیا:

زنجیره تامین بین المللی
خودروسازان در سال
۲۰۲۵ باز آرای شد

صفحه ۱۴

در ۱۰ ماهه سال جاری رقم خورد:

تثبیت درآمد
پارس خودرو و ادامه
صادرات لوازم یدکی

صفحه ۵



عمده خودروهای پاک چین راهی بازار بلژیک و انگلستان شده است:

جابه جایی قدرت در بازار خودرو جهان

صفحه ۶

استارت Start

حسین نظریان
رئیس شورای سیاستگذاری

ماهی را هروقت
از آب بگیری تازه است!

برای دستیابی به هدف های توسعه در صنعت خودرو
و نیز قطعه سازی نگارنده به کرات و مرات طی مطالبی
که در «دنیای خودرو» می نوشت، بر ضرورت ...

صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

وقتی بورس برای تیرساز بزرگ اولویت پیدا می کند:

سرمایه گذاری ۱۰ درصدی «بارز»
در اوراق بهادار

صفحه ۱۳

شرایط فروش محصولات تجاری
بهمن دیزل در بورس کالا

صفحه ۹

ایربگ، ضامنی برای
حفظ جان سرنشینان

صفحه ۸

تحول آرام اما عمیق در بازار روانکارهای خودرویی اروپا:

فشار استانداردهای آلایندگی،
مسیر صنعت روغن موتور و
گیربکس را تغییر داد

صفحه ۱۱



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، ترسیده به میدان حافظ

اتاق خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

PERSIA MOBILITY GROUP

محصولات جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

PERSIA
PREMIUM

برای کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پرشیاخودرو مراجعه نمایید.

www.persiakhodro.ir @ Persiakhodro 021 4591



گineering BRZ CNF است که در سری مسابقات سوپر تایکو ژاپن شرکت می‌کند. سوپارو با انتقال مستقیم فناوری و قطعات از پیست به خیابان، تلاش کرده تا یک BRZ متمرکز تر، تیز تر و هیجان انگیز تر از همیشه بسازد. مهم‌ترین تغییرات این مدل زیر کاپوت و در بخش فنی پنهان شده‌اند. اگر چه موتور ۲.۴ لیتری تخت با کد FA24 همچنان تنفس طبیعی است و سوپارو به‌طور رسمی افزایش قدرت آن را نسبت به ۲۲۲ اسب‌بخار استاندارد تایید نکرده اما اجزای داخلی آن مستقیماً از نمونه مسابقه‌ای به عاریت گرفته شده‌اند.

سوپارو از یک نسخه ویژه و بسیار محدود از کوپه اسپرت BRZ رونمایی کرده است. این مدل که تایپ RA (مخفف Record Attempt یا تلاش برای شکستن رکورد) نام دارد، با مجموعه‌ای از قطعات مسابقه‌ای و بهینه‌سازی‌های فنی همراه شده تا تجربه‌ای نزدیک به رانندگی در پیست را برای مالکان خوش شانس خود به ارمغان بیاورد؛ اما خبر بد برای طرفداران جهانی این است که این خودرو فقط برای بازار ژاپن و در تیراژ بسیار محدود ۳۰۰ دستگاه تولید خواهد شد. الهام‌بخش اصلی این مدل، خودروی مسابقه‌ای Team SDA En-



قطعات مسابقه‌ای روی سوپارو «BRZ»

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

ضرورت تفکیک بیمه خودروهای فعال و غیر فعال



مهتری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری ناوگان بین‌شهری هر سال افزایش می‌یابد، اما ساختار بیمه خودروها همچنان یکسان و ناکارآمد باقی مانده است. کارشناسان معتقدند بازنگری در شیوه محاسبه حق بیمه، می‌تواند بخشی از فشار اقتصادی وارد بر مالکان را کاهش دهد و عدالت بیمه‌ای را بهبود بخشد. مرتضی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از شیوه فعلی بیمه ناوگان بین‌شهری گفت: «محاسبه حق بیمه فعلی تنها بر اساس نوع وسیله نقلیه و کاربری آن صورت می‌گیرد و هیچ توجهی به میزان فعالیت واقعی خودرو ندارد. در حالی که بخش قابل توجهی از اتوبوس‌ها و کامیون‌ها یا به‌صورت فصلی فعالیت می‌کنند و یا ماه‌ها به دلیل تعمیرات، فرسودگی یا نبود بار متوقف هستند.»

او این وضعیت را ناعادلانه و ناکارآمد می‌داند و توضیح داد: «خودرویی که عملاً در پارکینگ است، هزینه‌ای برابر خودروی پرتردد می‌پردازد. این موضوع نه تنها فشار مالی غیرضروری ایجاد می‌کند، بلکه منطق ریسک‌محوری بیمه را زیر سوال می‌برد. بیمه باید متناسب با احتمال وقوع حادثه باشد، نه صرفاً ظاهر خودرو یا کاربری آن.»

وی یکی از راهکارهای عملی را تفکیک خودروهای فعال و نیمه‌فعال می‌داند. او گفت: «در این مدل، خودروهایی با پیمایش مستمر، بارنامه فعال و ثبت تردد مشمول نرخ کامل بیمه می‌شوند و خودروهای غیرفعال یا کم‌کار از نرخ تعدیل‌شده یا پوشش محدودتر بهره‌مند می‌شوند.»

وی معتقد است: «این اصلاح نه تنها فشار مالی مالکان را کاهش می‌دهد،

بلکه به بیمه‌گر اجازه می‌دهد ریسک واقعی را مدیریت کند و از منابع صندوق خسارت‌های بدنی سوءاستفاده نشود.»

این کارشناس بیمه با انتقاد از کندی روند اجرایی این اصلاحات گفت: «سال‌هاست کارشناسان و فعالان ناوگان این پیشنهاد را مطرح کرده‌اند، اما سازوکار شفاف و هماهنگی میان بیمه مرکزی، سازمان راهداری و شرکت‌های بیمه شکل نگرفته است. به جای اصلاح واقعی، برخی شرکت‌ها از روش‌های صوری برای کاهش هزینه‌ها استفاده می‌کنند که در عمل اثربخش نیست.» آدینه‌وند افزود: «زیرساخت‌های لازم تا حد زیادی آماده است. سامانه‌های بارنامه الکترونیکی، پایش ناوگان و داده‌های تردد جاده‌ای می‌توانند به‌طور دقیق تعیین کنند کدام خودرو فعال و کدام غیرفعال است. اما مشکل اصلی، عدم اراده و هماهنگی نهادی میان نهادهای مسئول است.»

او هشدار داد: «اجرای ناقص این طرح می‌تواند زمینه سوءاستفاده ایجاد کند. خودرویی که به‌عنوان غیرفعال بیمه شده، اگر در عمل تردد کند، باید پوشش بیمه‌ای او باطل شود و جریمه‌های بازدارنده اعمال شود. در غیر این صورت، سیستم بیمه همچنان ناکارآمد باقی می‌ماند.»

وی افزود: «تفکیک بیمه‌ای ناوگان علاوه بر کاهش هزینه، می‌تواند به بهبود مدیریت تردد، کاهش تصادفات و افزایش ایمنی جاده‌ها کمک کند.»

او گفت: «وقتی مالک ناوگان بداند حق بیمه بر اساس فعالیت واقعی محاسبه می‌شود، انگیزه برای مدیریت بهتر خودروهای کم‌کار و کاهش سفرهای غیرضروری افزایش پیدا می‌کند.»

آدینه‌وند در پایان افزود: «اجرای تفکیک بیمه خودروهای فعال و نیمه‌فعال می‌تواند یکی از گره‌های اصلی صنعت بیمه و حمل‌ونقل بین‌شهری را باز کند. در غیر این صورت، فشار مالی و ناکارآمدی همچنان ادامه خواهد داشت و بازار ناوگان با مشکلات جدی روبه‌رو می‌شود.»

ماهی را هروقت از آب بگیری تازه است!

مرکز تحقیقات خودروسازان که بعضاً بیش از سه دهه سابقه دارند، کارنامه و عملکرد قابل دفاعی ندارند؛ زیرا به‌ندرت شاهد نوآوری‌های آن‌ها در محصولات هستیم. امیدواریم روزی برسد که مسئولان سیاست‌گذار صنعتی نکات مفید و به‌حق دستیابی به هدف‌های توسعه در صنعت خودرو و نیز قطعه‌سازی را از فکر به فعل درآورده و کاربردی‌اش کنند تا این نقیصه در دو رشته از صنایع مهم کشور برطرف شود.

کره و مالزی و کشور چین

که چون ما بوده‌اند روز نخستین

ز ایران گوی سبقت را ربودند

چه خودروها به ما صادر نمودند

برای جبران این نقیصه بزرگ و عقب‌ماندگی مسئولان صنعتی ما باید تجارب مفید کشورهای فوق و دیگر کشورهای صاحب صنعت پیشرفته خودرو جهان را نصب‌العین قرار داده و از آن بهره‌گیری تا این سد و مانع بزرگ توسعه برطرف شده و ما هم با حرکت بر اساس راهبرد مورد اجماع به هدف‌های خود برسیم.

با اتکال به آفریننده دانش و بینش و با عنایت به توانمندی‌های صنعتی موجود در کشور و نیز عناصر فرهیخته‌ای که در بخش سیاست‌گذاری صنعتی مشغول خدمت هستند، تصمیمات مطلوبی اتخاذ و اجرا شود تا کشور ما هم بتواند به حداقل‌هایی مانند: تامین ارز مورد نیاز خود و پاسخگویی به نیاز بازار داخلی و ... برسد و صنعت و بازار خودرو ما در اختیار کشورهای دیگر قرار نگیرد.

فرجام سخن این‌که: ماهی را هروقت از آب بگیری تازه است. هر چند فرصت‌سوزی‌هایی هم داشتیم، اما هنوز هم دیر نشده است. فقط تدوین راهبرد جامع و حرکت بر اساس آن می‌تواند هدف‌های توسعه در صنعت و بازار خودرو را در اختیار ما قرار دهد؛ و لا غیر.



حسین نظریان

استارت

Start

رئیس شورای سیاست‌گذاری



برای دستیابی به هدف‌های توسعه در صنعت خودرو و نیز قطعه‌سازی نگارنده به کرات و مراتب مطالبی که در «دنیای خودرو» می‌نوشت، بر ضرورت داشتن یک راهبرد و استراتژی جامع و مدون و حرکت بر اساس آن تاکید می‌کرد. چون هیچ‌گونه پاسخی از سوی بخش سیاست‌گذاری صنعتی دریافت نمی‌کرد، به تدریج آثار یأس و ناامیدی را به عیان می‌دید؛ تا این‌که هفته گذشته منوچهر منطقی که از چهره‌های شناخته‌شده جامعه فنی و مهندسی ایران بوده و سال‌ها تجارب مدیریتی بر یکی از بزرگ‌ترین واحدهای خودروسازی کشور رانیز دارد، در گفت‌وگویی با «دنیای خودرو» اعلام کرد که «صنعت خودرو و نیز قطعه‌سازی برای دستیابی به هدف‌های توسعه ناگزیر از داشتن یک راهبرد جامع و مدون مورد اجماع بوده تا برنامه‌های کاری خود را بر اساس آن تنظیم و به آن عمل کند که در آن صورت آسان‌تر می‌تواند به هدف‌های فوق دست یابد.» وی علاوه بر آن یادآور شد که «ایجاد تحول و اصلاحاتی در بخش تحقیق و توسعه نیز یک ضرورت و نیاز جدی است ...»

انتشار محتوای این گفت‌وگو می‌تواند راهگشای دوستداران صنعت خودرو و نیز قطعه‌سازی باشد؛ چرا؟ زیرا این یک اصل بدیهی است که:

عامل توسعه در این صنعت

واحد «آراندی» پویاست

گرچه ما هم از آن نشان داریم

جملگی و پترین و ناکارآست



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



شکایت به خاطر نقص فاجعه بار پیشران «سانتافه»



هیوندای با یک شکایت دسته جمعی جدید به دلیل نقص فاجعه بار موتور در برخی از مدل های سانتافه روبه رو شده است. مالکان ادعا می کنند موتور ۳.۳ لیتری V6 این خودرو موسوم به لامیدا II به شکلی ناگهانی و در کار کردهای پایین از کار می افتد و در مواردی، شکستن شاتون منجر به سوراخ شدن بلوک موتور می شود. این شکایت توسط زوجی ثبت شده است. آن ها یک هیوندای سانتافه مدل ۲۰۱۸ دست دوم را در سال ۲۰۱۹ با کارکرد حدود ۲۸ هزار کیلومتر خریداری کردند؛ اما در آوریل ۲۰۲۴ و درحالی که خودرو تنها حدود ۱۲۹ هزار کیلومتر کار کرده بود، موتور آن ناگهان از کار

یک کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

وضعیت بازار خودروهای وارداتی در شرایط خاص اقتصادی



نهاد علی بیگزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

«بازار واردات خودرو در ماه های اخیر با چالش های بی سابقه ای مواجه شده است. افزایش نوسانات ارزی، تغییرات مکرر در قوانین و مقررات، محدودیت های تعرفه ای و اختلال در زنجیره تامین داخلی و خارجی باعث شده است که واردکنندگان و مصرف کنندگان باریسک های گسترده ای روبه رو شوند. خطوط تولید خودرو بارها با توقف یا تاخیر مواجه شده و بسیاری از خودروسازان خارجی همکاری خود را متوقف کرده اند. تنها شرکت های چینی توانسته اند در پروژه های مونتاژ و تامین قطعات حضور مستمر داشته باشند. فردین آقاییزگی، کارشناس بازار سرمایه و فعال حوزه خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» توضیح داد: «تغییرات مکرر در نحوه تخصیص ارز، مقررات واردات قطعات و خودرو و همچنین تعرفه های تجاری باعث اختلال جدی در زنجیره تامین داخلی و خارجی شده است.» او افزود: «خطوط تولید بارها با توقف یا تاخیر مواجه شده اند و در نتیجه، بسیاری از خودروسازان خارجی همکاری خود را متوقف کرده اند و تنها شرکت های چینی در پروژه های مونتاژ و تامین قطعات حضور مستمر دارند. این وضعیت نه تنها به واردکنندگان آسیب زده بلکه

بازار خودرو را در شرایطی بی ثبات و نامطمئن قرار داده است و رفتار مصرف کنندگان را تحت تاثیر قرار داده است.» وی با تاکید بر این که نوسانات شدید نرخ ارز در ماه های اخیر یکی از عوامل اصلی فشار بر واردات خودرو است، گفت: «در شرایط فعلی، واردکنندگان باریسک های مالی و عملیاتی بسیار بالایی مواجه هستند. تغییرات لحظه ای قیمت ارز باعث شده است که بسیاری از واردکنندگان برنامهریزی بلندمدت برای خرید و ترخیص خودرو نداشته باشند و عملاً مجبور به تصمیم گیری های کوتاه مدت و اضطراری شوند. این بی ثباتی باعث افزایش قیمت خودروهای وارداتی در بازار آزاد شده و فاصله بین قیمت کارخانه و بازار بیش از همیشه شده است.» به گفته او، مصرف کنندگان با توجه به این نوسانات، ترجیح می دهند یا خرید خودرو را به تعویق بیاورند و یا به سمت خودروهای دست دوم و داخلی ارزان تر سوق پیدا کنند، زیرا ریسک مالی خرید خودروهای وارداتی بالا رفته است.

وضعیت بازار واردات خودرو در ماه های اخیر با توجه به نوسانات اقتصادی چگونه بوده است، چه چالش هایی در ثبت سفارش، ترخیص و تامین خودروهای خارجی وجود دارد؟

بازار واردات خودرو در شرایط فعلی با فشار بی سابقه ای روبه رو است. تغییرات مکرر در نحوه تخصیص ارز باعث شده است که واردکنندگان نتوانند برنامهریزی بلندمدت برای خرید و ترخیص خودرو داشته باشند و مجبور به

تصمیم گیری های کوتاه مدت و اضطراری شوند. این بی ثباتی منجر به توقف یا تاخیر در خطوط تولید و کاهش تعداد خودروهای وارداتی موجود در بازار شده است. بسیاری از برندهای خارجی، به جز برخی شرکت های چینی، همکاری خود را محدود یا متوقف کرده اند و این مساله تنوع محصولات وارداتی را کاهش داده است. علاوه بر این، محدودیت های ثبت سفارش و تغییرات قوانین واردات، فرآیند ترخیص و تحویل خودروها را پیچیده کرده و باعث افزایش هزینه ها و زمان انتظار برای واردکنندگان شده است.

نوسانات شدید نرخ ارز و تورم چه تاثیری بر قیمت خودروهای وارداتی و رقابت آن ها با خودروهای داخلی داشته است، این شرایط چگونه بر تصمیم خریداران اثر گذاشته است؟

نوسانات لحظه ای نرخ ارز باعث شده است که قیمت خودروهای وارداتی به صورت پیوسته افزایش یابد و فاصله قیمت کارخانه تا بازار آزاد به شکل چشمگیری افزایش پیدا کند. این وضعیت، تصمیم گیری خریداران را دشوار کرده و باعث شده که بسیاری از متقاضیان خرید خودروهای وارداتی را به تعویق بیاورند یا به سمت خودروهای دست دوم و داخلی کمریسک تر حرکت کنند. افزایش نااطمینانی در بازار قیمت ها، علاوه بر اثر مستقیم بر قدرت خرید، موجب کاهش اطمینان مصرف کنندگان نسبت به سرمایه گذاری در خرید خودرو شده است. همچنین این شرایط رقابت بین خودروهای وارداتی و داخلی را تحت

تاثیر قرار داده و خودروهای وارداتی، به دلیل هزینه بالاتر و عدم ثبات قیمت، جایگاه خود را در بازار کاهش داده اند

محدودیت های قانونی و تعرفه ای چه تاثیری بر بازار واردات خودرو و تنوع محصولات داشته است، آیا این محدودیت ها بازار را به سمت خودروهای داخلی یا دست دوم سوق داده اند؟

تغییرات مکرر در مقررات واردات خودرو و قطعات باعث شده است که بسیاری از واردکنندگان نتوانند برنامهریزی مشخص و طولانی مدت داشته باشند. تعرفه های متغیر و نحوه تخصیص ارز موجب افزایش هزینه های واردات شده و ریسک مالی واردکنندگان را به شدت بالا برده است. این محدودیت ها همچنین تاثیر مستقیم بر زنجیره تامین داخلی و خارجی گذاشته و تولید برخی خودروها را با توقف مواجه کرده است. در نتیجه، بازار به سمت خودروهای داخلی و دست دوم حرکت کرده است، چرا که خریداران به دنبال گزینه هایی هستند که قابل دسترس و کمریسک تر باشند. کاهش تنوع محصولات وارداتی، علاوه بر محدودیت انتخاب برای مصرف کننده، فشار رقابتی بر واردکنندگان را افزایش داده است و موجب تمرکز بازار بر خودروهای چینی شده است.

دسترسی به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش برای خودروهای وارداتی در شرایط فعلی چگونه است و واردکنندگان چگونه این چالش ها را مدیریت می کنند؟

دسترسی به قطعات یدکی و خدمات پس از فروش برای خودروهای وارداتی به دلیل محدودیت های واردات و بی ثباتی اقتصادی با مشکلات جدی مواجه خواهد شد. واردکنندگان برای تامین قطعات مجبور هستند با شرکت های واسطه ای و منابع جایگزین همکاری کنند که علاوه بر افزایش هزینه، ریسک تامین رانیز بالا می برد. این شرایط باعث کاهش اعتماد مصرف کنندگان نسبت به خدمات پس از فروش خودروهای وارداتی شده و برخی مشتریان به دلیل نگرانی از تامین قطعات، خرید خودروهای خارجی را کنار گذاشته اند. استراتژی واردکنندگان در شرایط فعلی بر کنترل موجودی و مدیریت دقیق سفارش ها تمرکز دارد، اما این اقدامات تنها بخشی از فشارهای بازار را کاهش می دهد و نمی تواند اختلالات ساختاری زنجیره تامین را جبران کند.

رفتار مصرف کنندگان خودروهای وارداتی در مواجهه با قیمت های بالا و نوسانات بازار چگونه تغییر کرده است، آیا تمایل بیشتری به خرید خودروهای داخلی یا دست دوم مشاهده می شود؟

با افزایش نوسانات قیمت و عدم اطمینان نسبت به آینده بازار، رفتار مصرف کنندگان به طور محسوس تغییر کرده است. بسیاری از خریداران به دنبال خودروهایی هستند که ریسک مالی کمتری داشته باشند و دسترسی به قطعات و خدمات پس از فروش برای آن ها مطمئن باشد. این موضوع باعث افزایش تقاضا برای خودروهای داخلی و دست دوم شده و بازار خودروهای وارداتی تحت فشار قرار گرفته است. خریداران با توجه به تجربه سال های اخیر، ترجیح می دهند گزینه هایی با پایداری و اطمینان بیشتر انتخاب کنند، حتی اگر کیفیت و امکانات آن کمتر از خودروهای وارداتی باشد. این تغییر رفتار، علاوه بر اثر کوتاه مدت بر فروش واردکنندگان، روند بلندمدت بازار رانیز به سمت کاهش تنوع محصولات وارداتی سوق داده است.





قلب تپنده این هیولا، همان پیش‌سراشه دو سیلندر ۷ شکل LC8 با حجم ۱۳۵۰ سی‌سی است که در مدل سسوپر دوک نیز به کار رفته و قادر به تولید ۱۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۱۴۵ نیوتون‌متر گشتاور است؛ اما چیزی که R 1400 را متمایز می‌کند، پوسته آن است. برابوس تقریباً تمام قطعات بدنه را با فیبر کربن جایگزین کرده است. از چراغ جلو که با دو نوار دی‌لایت عمودی (امضای طراحی برابوس) تزئین شده تا فلپ‌های جانبی غول‌پیکر و پوشش باک، همه جاد بای این ماده سبک و گران‌قیمت دیده می‌شود.

بار دیگر، همکاری میان تیونر افسانه‌ای آلمانی برابوس و موتورسازی اتریشی مشهور کی‌تی‌ام، به خلق یک هیولای تمام‌عیار منجر شده است. برابوس R 1400 نسخه سیگنیچر جدیدترین محصول این همکاری، موتورسیکلتی است که بر پایه مدل قدرتمند کی‌تی‌ام ۱۳۹۰ سوپر دوک R اوو ساخته شده اما روحیه‌ای از شناسایی بلندهای لوکس و عضلانی برابوس را در کالبد خود دارد. این اثر هنری مهندسی که تنها در ۱۰۰ دستگاه ساخته می‌شود، ترکیبی بی‌نظیر از عملکرد بی‌رحمانه و طراحی تهاجمی است.



«برابوس» ایده‌های جی کلاس را راهی «KTM» کرد

باز تنظیم قیمت در مسیر بقا؛

چرا تغییر مرجع ارزی، افزایش قیمت خودرو را اجتناب‌ناپذیر کرده است؟

در خواست خودروسازان برای بازنگری قیمت‌ها را باید بخشی از فرآیند هم‌راستاسازی سیاست‌های ارزی و صنعتی دانست؛ فرآیندی که بدون آن، اصلاحات اقتصادی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید



هزینه‌ای، نه تهدیدی برای تولید، بلکه ابزاری برای حفظ تداوم تولید و اشتغال تلقی می‌شود. بی‌توجهی به این واقعیت، می‌تواند هزینه‌های اجتماعی و صنعتی سنگینی به همراه داشته باشد.

شفافیت ارزی و ضرورت تطبیق قیمت یکی از اهداف اصلی انتقال معاملات ارزی به تالار دوم، افزایش شفافیت و کاهش رانت ارزی عنوان شده است. تحقق این هدف زمانی ممکن است که سایر اجزای اقتصاد، از جمله قیمت‌گذاری کالاهای صنعتی، با این منطق همسو شوند. استفاده از نرخ ارز نزدیک به واقعیت، بدون اصلاح قیمت نهایی محصول، عملاً سیاست ارزی را ناکارآمد می‌کند و بار آن را بر دوش تولیدکننده می‌گذارد. بنابراین، درخواست خودروسازان برای بازنگری قیمت‌ها را باید بخشی از فرآیند هم‌راستاسازی سیاست‌های ارزی و صنعتی دانست؛ فرآیندی که بدون آن، اصلاحات اقتصادی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

از بقا تا رقابت‌پذیری و ایستنه به قیمت‌گذاری در نهایت، افزایش قیمت اگر به‌صورت هدفمند، شفاف و مرحله‌ای انجام شود، می‌تواند زمینه را برای سرمایه‌گذاری در کیفیت، ایمنی و توسعه محصول فراهم کند. خودروسازی که درگیر زیان مستمر است، نه توان نوآوری دارد و نه امکان حضور موثر در بازارهای صادراتی. پذیرش واقعیت‌های هزینه‌ای امروز، شرط لازم برای ساختن صنعتی رقابت‌پذیر در آینده است. صنعتی که بتواند به‌جای اتکا به حمایت‌های مقطعی، بر پایه منطق اقتصادی و بهره‌وری حرکت کند. در شرایطی که مرجع ارزی تغییر کرده و هزینه‌های تولید افزایش یافته است، بازنگری در قیمت خودرو نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر به‌نظر می‌رسد. حمایت از تولید ملی، حفظ اشتغال و جلوگیری از تداوم زیان‌دهی، مستلزم تصمیماتی است که اگر چه ممکن است دشوار باشد، اما در بلندمدت به نفع صنعت و اقتصاد کشور خواهد بود.

نیز رشد قابل توجهی داشته است. هم‌زمان، قطعه‌سازان داخلی که ستون فقرات تولید خودرو به‌شمار می‌روند، با افزایش بهای مواد اولیه و محدودیت‌های نقدینگی مواجه شده‌اند. در چنین فضایی، تثبیت قیمت خودرو در سطوح قبلی عملاً به معنای انتقال فشار مالی از دولت و سیاست‌گذار به تولیدکننده است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده که این رویکرد، اگر چه ممکن است در کوتاه‌مدت مانع افزایش قیمت شود، اما در میان‌مدت به کاهش تیراژ، افت کیفیت و افزایش بدهی خودروسازان می‌انجامد.

زبان انباشته؛ پیامد قیمت‌گذاری غیر واقعی یکی از مهم‌ترین دلایل طرح مجدد موضوع افزایش قیمت، انباشت زیان در صورت‌های مالی خودروسازان است. زبانی که ریشه اصلی آن را باید در فاصله میان قیمت تمام‌شده و قیمت فروش جست‌وجو کرد. تا زمانی که این شکاف ترمیم نشود، هر گونه انتظار برای بهبود کیفیت، توسعه محصول یا سرمایه‌گذاری جدید، انتظاری غیر واقع‌بینانه خواهد بود. افزایش قیمت متناسب با هزینه‌های واقعی، می‌تواند گامی در جهت کنترل زیان‌دهی مزمن و بازگرداندن تعادل به صورت‌های مالی خودروسازان باشد. این تعادل، پیش‌شرط هر نوع اصلاح ساختاری در صنعت خودرو است.

حفظ تولید و اشتغال؛ دغدغه‌ای فراتر از قیمت صنعت خودرو تنها یک نگاه تولیدی نیست؛ بلکه زنجیره‌ای گسترده از قطعه‌سازان، پیمانکاران، خدمات لجستیک و نیروی انسانی را در بر می‌گیرد. هر اختلال در جریان نقدینگی خودروسازان، مستقیماً به این زنجیره منتقل می‌شود. تجربه نشان داده که فشار قیمت‌گذاری دستوری، در نهایت خود را به شکل تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان و کاهش توان تولید آن‌ها نشان می‌دهد.

از این منظر، افزایش قیمت کنترل‌شده و مبتنی بر اسناد

در هفته‌های اخیر، درخواست خودروسازان داخلی به‌ویژه یکی از خودروسازان بزرگ کشور برای افزایش قیمت محصولات بار دیگر به یکی از موضوعات اصلی بازار خودرو تبدیل شده است. این درخواست در شرایطی مطرح می‌شود که سیاست ارزی کشور با تغییراتی مهم همراه بوده و مرجع محاسبه ارز از تالار اول به تالار دوم مرکز مبادله منتقل شده است؛ تغییری که مستقیماً بر ساختار هزینه تولید اثر می‌گذارد. بررسی این تحول نشان می‌دهد افزایش قیمت، بیش از آن که یک تصمیم اختیاری باشد، واکنشی ناگزیر به واقعیت‌های جدید اقتصادی است.

تغییر ارز مبنای تغییر صورت‌مساله تولید سال‌هاست صنعت خودرو در ایران با شکاف مزمن میان هزینه واقعی تولید و قیمت فروش دستوری مواجه است. در چنین شرایطی، هر تغییری در متغیرهای کلان، به‌ویژه نرخ ارز، می‌تواند این شکاف را عمیق‌تر کند. انتقال ارز مبنای تامین قطعات و مواد اولیه از تالار اول به تالار دوم، به تالار دوم با نرخ توافقی و نزدیک‌تر به واقعیت بازار، عملاً هزینه واردات بخش مهمی از نیازهای تولید را افزایش داده است. خودروسازانی مانند ایران خودرو که همچنان بخشی از قطعات، مواد اولیه، تجهیزات و خدمات فنی خود را از خارج تامین می‌کنند، ناچارند هزینه‌های جدید را در ساختار مالی خود منعکس کنند. ادامه قیمت‌گذاری بر مبنای نرخ‌های قبلی، به معنای تحمیل زیان مستقیم به تولیدکننده و تضعیف توان مالی شرکت است؛ مساله‌ای که در نهایت نه تنها به زیان خودروساز، بلکه به زیان مصرف‌کننده و کل زنجیره تامین تمام می‌شود.

هزینه تولید؛ فشاری فراتر از ارز اگر چه تغییر مرجع ارزی نقش مهمی در افزایش هزینه‌ها دارد، اما تنها عامل نیست. در سال‌های اخیر، هزینه نیروی انسانی، انرژی، حمل‌ونقل، خدمات، مالیات و تامین مالی

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید

رحمت‌زاده پشتپوری
رئیس فراکسیون نظارت بر مناطق آزاد و ویژه اقتصادی مجلس شورای اسلامی

بازی خودروسازان با بازار تمام شد

در پی تداوم نوسانات و افزایش حساسیت‌ها نسبت به بازار خودرو، سعید رحمت‌زاده پشتپوری، رئیس فراکسیون نظارت بر مناطق آزاد و ویژه اقتصادی مجلس شورای اسلامی در خصوص ضرورت اجرای بی‌وقفه مصوبات مجلس برای شکستن انحصار خودرو به بیان نظرات خود پرداخت:

با توجه به نوسانات اخیر بازار خودرو، مجلس شورای اسلامی چه رویکردی را دنبال می‌کند؟

متأسفانه باید بگویم دوران شوخی با بازار و بازی با معیشت و روح و روان مردم به پایان رسیده است. خانه ملت در دو سال گذشته ابزارهای قانونی لازم برای ایجاد تحول در بازار خودرو و پایان دادن به رفتارهای انحصاری را فراهم کرده است. دولت موظف به اجرای این قوانین است و مجلس نیز از این پس با دقت و جدیت بیشتری بر اجرای آن‌ها نظارت خواهد کرد.

برخی معتقدند مصوبات مجلس در حوزه خودرو به‌درستی اجرا نشده است. نظر شما چیست؟

علیرغم مصوبات مجلس شورای اسلامی در سال گذشته، متأسفانه کمتر از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شده است. این در حالی است که هدف قانون‌گذار افزایش عرضه، ایجاد رقابت و مهار قیمت‌ها بوده، اما در عمل فاصله معناداری میان قانون و اجرا وجود دارد.

نقش مناطق آزاد در ساماندهی بازار خودرو چیست؟

بر اساس مصوبات جدید مجلس، مسیر واردات خودرو از کانال مناطق آزاد با تعرفه‌های ترجیحی هموار شده تا بخشی از نیاز بازار تامین و رقابت موثر ایجاد شود. این یک اقدام عملی و مشخص برای افزایش عرضه و ایجاد تعادل در بازار خودرو است.

مجلس چه ابزارهایی برای مقابله با سوداگری در بازار خودرو در اختیار دارد؟

طرح مالیات بر سوداگری که به تصویب مجلس رسیده، به‌طور ویژه بازارهای حساسی مانند خودرو را هدف قرار داده است. این قانون ابزار کارآمدی برای مقابله با افزایش‌های قیمتی کاذب و فعالیت‌های سفته‌بازانه است. کمیسیون اقتصادی مجلس بر اجرای جدی و بدون ملاحظه این قانون تأکید دارد.

زاپاس

Spare Tire

طرح فروش مشارکت در تولید خودروی جدید «آریا» آغاز شد

اعلام می‌شود.

پیش‌ثبت‌نام اقدام کنند. همچنین به منظور تسهیل و تسریع فرآیند ثبت‌نام، متقاضیان می‌توانند پیش از آغاز طرح، با مراجعه به سامانه فروش، نسبت به ثبت یا به‌روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند.

در این طرح، متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com> بدون نیاز به بلوکه کردن وجه در حساب بانکی، نسبت به



فروش مشارکت در تولید محصول جدید گروه سایپا

آریا با گریکس اتوماتیک و موتور ۱۰۰۰ سی‌سی

از ساعت ۹ صبح روز پنجشنبه ۹ بهمن تا ساعت ۲۴ یکشنبه ۱۳ بهمن‌ماه

«به گزارش سایپانیز، این طرح به مناسبت فرارسیدن نیمه شعبان و با هدف پاسخگویی به تقاضای مشتریان، از ساعت ۱۰ صبح امروز به‌صورت رسمی آغاز می‌شود و تا ساعت ۲۴ روز یکشنبه ۱۲ بهمن‌ماه ادامه دارد.

طرح مذکور ویژه متقاضیان طرح عادی، طرح جوانی



کیت کامل آفرود برای کیا «تاسمان»



پیکاپ جدید کیا تاسمان که از زمان رونمایی به دلیل طراحی بحث‌برانگیزش در مرکز توجه قرار داشته، اکنون با مجموعه‌ای از تجهیزات تخصصی آفرود، چهره‌ای کاملاً متفاوت و سرسخت به خود گرفته است. شرکت استرالیایی ARB که در زمینه تجهیزات آفرود شهرت جهانی دارد، طیف وسیعی از لوازم جانبی را برای این پیکاپ کره‌ای معرفی کرده که آن را از یک وانت شهری به یک ماشین ماجراجویی تمام‌عیار، تبدیل می‌کند. این تجهیزات نه تنها ظاهر تاسمان را متحول کرده، بلکه قابلیت‌های فنی و کارایی آن

ویژه‌ها

دستور رئیس‌جمهور برای بررسی موضوع افزایش قیمت خودرو



فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت گفت: «رئیس‌جمهور در این جلسه دستور داد موضوع افزایش قیمت خودرو که موافقان و مخالفانی را دارد در کارگروه ویژه بررسی شده و نتیجه آن به رئیس‌جمهور ارائه شود.» همچنین حجت‌الاسلام عابدی رئیس دیوان عدالت‌اداری گفت: «هرگونه تغییر در قیمت خودروهای سواری تابع ضوابط مقرر در دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری بوده و در مورد افزایش قیمت خودروهای سواری در حال حاضر دستور موقتی وجود ندارد و مراجع نظارتی از جمله سازمان تعزیرات حکومتی طبق وظایف قانونی خود صلاحیت بر خورد با تخلفات احتمالی را دارند.»

دیگه چه خبر؟

انحصار بازار خودرو باید با واردات شکسته شود



علیرضا زندیان، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس خطاب به مدیران صنعت خودرو توصیه کرد؛ خودروسازان به جای تمرکز بر افزایش مستمر قیمت و بهانه‌جویی، باید بر مساله کاهش هزینه‌های تولید و بهای تمام‌شده کار کنند تا فشار کمتری به مردم وارد شود. وی تاکید کرد: «امیدوارم مساله تنظیم بازار خودرو در کوتاه مدت به نتیجه برسد. البته باید توجه داشت که کلیدی‌ترین مولفه برای بازگشت آرامش به بازار، اجرای دقیق قانون مصوب مجلس مبنی بر واردات خودرو است. تنها با واردات است که شرایط رقابتی فراهم شده و منجر به افزایش کیفیت و تعدیل قیمت‌ها می‌شود.»

توئیتر!

پزشکیان: رفع مشکل نقدینگی صنایع و تولیدی‌ها در دستور کار است



رئیس‌جمهور گفت: «همه باید به یکدیگر کمک کنیم تا موانع از سر راه تولید کنندگان و صنعتگران برداشته شود.» مسعود پزشکیان در نشست رؤسای انجمن‌های تولیدی و صنعتی کشور با تاکید بر این که خود را موظف به پیگیری مشکلات و برطرف کردن موانع می‌کنیم، افزود: «معتمدی همه باید به یکدیگر کمک کنیم تا موانع از سر راه شما تولید کنندگان و صنعتگران برداشته شود، از این‌رو مسائل و سیاست‌های مطرح شده در این جلسه را پیگیری خواهیم کرد.» برخی از مسائل مانند گاز، برق و انرژی مشکلاتی بودند که در میان تمام تولید کنندگان مشترک بود.

در ۱۰ ماهه سال جاری رقم خورد؛

تثبیت در آمد پارس خودرو و ادامه صادرات لوازم‌یدکی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت پارس خودرو که سهام آن با نماد «خپارس» در بازار بورس اوراق بهادار تهران دادوستد می‌شود، گزارش فعالیت ماهانه منتهی به دی‌ماه ۱۴۰۴ را منتشر کرد؛ گزارشی که حاکی از تداوم جریان درآمدی، تثبیت فروش داخلی و تقویت تدریجی منابع درآمدی شرکت در ماه‌های اخیر است. بر اساس این گزارش، پارس خودرو در دوره ۱۰ ماهه منتهی به دی ۱۴۰۴ توانسته است از محل فروش محصولات و ارائه خدمات، درآمدی بالغ بر ۱۶ هزار و ۶۲ میلیارد تومان محقق کند. بررسی ترکیب این درآمد نشان می‌دهد که همچنان فروش داخلی نقش اصلی را در تامین منابع مالی شرکت ایفا می‌کند؛ به‌طوری‌که ۱۵ هزار و ۸۱۲ میلیارد تومان از کل درآمد دوره، از بازار داخل کشور به دست آمده است. در کنار آن، ۲۴۸ میلیارد تومان نیز از محل صادرات لوازم یدکی و تجهیزات شناسایی شده که بیانگر حرکت شرکت به سمت تنوع‌بخشی به بازارهای فروش است. عملکرد پارس خودرو در دی‌ماه نیز قابل توجه ارزیابی می‌شود. فروش داخلی شرکت در این ماه به رقم یک هزار و ۹۹۹ میلیارد تومان رسید که نسبت به میانگین ماه‌های گذشته، نشان‌دهنده حفظ سطح فروش و ثبات نسبی در درآمدزایی عملیاتی است. این موضوع از منظر بازار سرمایه اهمیت دارد، چراکه تثبیت



درآمد ماهانه می‌تواند نوسانات عملکردی نماد خپارس را کاهش داده و به افزایش قابلیت پیش‌بینی سودآوری شرکت کمک کند. در همین حال، صادرات لوازم یدکی و تجهیزات، هرچند سهم کوچکی از

درآمد کل را به خود اختصاص داده، اما از منظر راهبردی و بلندمدت، مزایای قابل توجهی برای پارس خودرو به همراه دارد. صادرات در این بخش می‌تواند موجب افزایش ارزآوری، کاهش وابستگی شرکت به شرایط بازار داخلی و محدودیت‌های تقاضا و همچنین ارتقای انعطاف‌پذیری مالی شرکت شود. علاوه بر این، فروش لوازم یدکی و تجهیزات در بازارهای خارجی معمولاً با حاشیه سود مناسب‌تری همراه است و نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین در خطوط تولید خودرو کامل ندارد؛ موضوعی که می‌تواند به بهبود سود عملیاتی و جریان نقد شرکت منجر شود. تداوم صادرات همچنین به تقویت برند پارس خودرو در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی کمک کرده و زمینه را برای توسعه همکاری‌های تجاری و افزایش سهم شرکت در زنجیره ارزش صنعت خودرو فراهم می‌سازد. این رویکرد، در صورت استمرار و گسترش، می‌تواند به کاهش ریسک‌های ناشی از نوسانات اقتصادی داخلی و افزایش تاب‌آوری مالی شرکت بینجامد. از منظر بازار سرمایه، تثبیت درآمد نماد خپارس در دی‌ماه و ثبت عملکرد قابل قبول در دوره ۱۰ ماهه، سیگنال مثبتی برای سهامداران و فعالان بازار تلقی می‌شود. چنین روندی می‌تواند اعتماد سرمایه‌گذاران را تقویت کرده، نگاه‌ها را نسبت به چشم‌انداز مالی شرکت بهبود بخشد و زمینه‌ساز افزایش توجه بازار به برنامه‌های عملیاتی و توسعه‌ای پارس خودرو شود. در صورت تداوم این وضعیت، همراه با کنترل هزینه‌ها، بهبود بهره‌وری و توسعه صادرات، انتظار می‌رود عملکرد مالی پارس خودرو در ماه‌های آتی با ثبات بیشتر و کیفیت بالاتری همراه باشد و آثار مثبتی بر ارزش‌گذاری نماد خپارس در بازار سهام برجای بگذارد.

دنده يك

First gear

صنعت خودرو بدون اصلاح قطعه‌سازی و خصوصی‌سازی واقعی به بن‌بست می‌رسد
حاضر جواب: قطعه‌سازی مثل پیچ چرخ شده؛ همه می‌دانند مهم است، اما تا نیفتد کسی به آن توجه نمی‌کند. خصوصی‌سازی واقعی هم ظاهراً همان خصوصی‌سازی‌ای است که کارخانه خصوصی می‌شود، اما مدیر، قیمت، دستورالعمل و در سرفه‌های همچنان دولتی باقی می‌ماند. نتیجه؟ خودرویی که نه خصوصی است، نه دولتی؛ بیشتر شبیه خودروهای مفهومی نمایشگاهی است که فقط دیده می‌شود، اما حرکت نمی‌کند.

برنامه‌نوسازی ناوگان به‌طور کامل محقق نشد
حاضر جواب: برنامه‌نوسازی ناوگان همیشه هست، فقط خودش هیچ‌وقت نمی‌شود. اتوبوس‌ها آن قدر قدیمی‌اند که راننده‌شان قبل از روشن کردن موتور، اول احوال‌پرسی می‌کند. نوسازی هم معمولاً در حد تعویض روکش صندلی یا نصب برچسب «این خودرو در حال نوسازی است» باقی می‌ماند. ناوگان جاده‌ای ما به مرحله‌ای رسیده که اگر یک اتوبوس سالم ببینید، ناخودآگاه فکر می‌کنید از موزه فرار کرده یا اشتباهی وارد جاده شده است.

۸۰ درصد موتورسیکلت‌ها فرسوده‌اند
حاضر جواب: ۲۰ درصد باقی‌مانده هم یا تازه از کار تن درآمده‌اند یا هنوز نفهمیده‌اند فرسوده‌اند. موتورسیکلت‌های فرسوده آن قدر با شهر یکی شده‌اند که اگر نباشند، راننده‌ها راه خانه را گم می‌کنند. بعضی موتورها آن قدر سابقه دارند که دودشان به چشم می‌آید. نوسازی موتورسیکلت در ایران بیشتر شبیه قصه‌های کودکان است؛ همه در باره‌اش شنیده‌اند، اما کسی آن را از نزدیک ندیده است.

بازگشت تدریجی سوخت پاک به سبد انرژی حمل‌ونقل
حاضر جواب: سی‌ان‌جی همیشه در حال «بازگشت» است، مثل خواننده‌های قدیمی که هر سال خداحافظی می‌کنند و سال بعد با کنسرت جدید برمی‌گردند. دوگانه‌سووزی رایگان هم یعنی خودرو می‌رود برای گازسوز شدن و وقتی برمی‌گردد، صاحبش تازه می‌فهمد باید چند ماه صبر کند تا موتور با خودش کنار بیاید. باین حال، سی‌ان‌جی هنوز امیدوار است روزی دوباره قهرمان میدان شود؛ فقط اگر نازل‌ها حوصله داشته باشند و صفا کوتاه‌تر شوند.

خودرو از سبد خانوار حذف شد!
حاضر جواب: خودرو از سبد خانوار حذف نشد؛ ارتقا پیدا کرد و رفت توی ویتن رویاها. حالا خانواده‌ها به جای «ماشین بخریم؟» می‌پرسند «عکسکش را ببینیم؟». خرید خودرو تبدیل شده به پروژه بلندمدت خانوادگی، شبیه خرید خانه، با این تفاوت که خانه حداقل پارکینگ دارد. خودرو حالا آن قدر گران شده که وقتی یکی می‌خرد، فامیل فکر می‌کنند ارنی چیزی رسیده است.

عصر برقی‌سازی، حریف خودروهای اسپرت نشد
حاضر جواب: خودروهای اسپرت هنوز زنده‌اند، حتی اگر فقط در ترافیک دیده شوند. اسپ‌بخارشان زیاد است، اما بیشتر وقت‌ها آرام آرام مثل بقیه حرکت می‌کنند. در عصر برقی‌سازی، این خودروها نقش نوستالژی را بازی می‌کنند؛ یادآور زمانی که صدا مهم بود، نه فقط شارژ. خریدارش هم معمولاً می‌داند کجا می‌خرد، ولی نمی‌داند کجا می‌تواند باز بدهد.

اینفوگرافشی

Infography

افزایش درآمد شرکت «تولیدمحور خودرو»

میزان درآمد دی‌ماه

487
میلیارد تومان



شرکت تولید محور خودرو

میزان رشد ۱۰ ماهه

30%

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

2.987
میلیارد تومان

شرکت تولید محور خودرو در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۲,۹۸۷ میلیارد تومان به دست آورد.

برای چه؟

جذابیت بازارهای موازی؛ مانع ورود سرمایه‌گذاران

به نظر می‌رسد افزایش قیمت خودرو به سطحی رسیده که جذابیت سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت را نیز کاهش داده است. بازارهای موازی مانند ارز، طلا و حتی سپرده‌های بانکی، در شرایط فعلی بازدهی کم‌ریسک‌تر و سودآورتری دارند. در گذشته، اختلاف قابل توجه قیمت‌ها می‌توانست سود مناسبی را در بازه زمانی کوتاه برای سرمایه‌گذاران ایجاد کند، اما امروز ریسک‌های بالا، بسیاری از سرمایه‌گذاران خرد را از ورود به بازار خودرو منصرف کرده است.

چرا؟

کاهش توان مالی بخش بزرگی از متقاضیان خودرو

به باور فعالان بازار، نخستین و شاید مهم‌ترین عامل رکود تورمی بازار خودرو، کاهش محسوس قدرت خرید مردم است؛ موضوعی که طی سال‌های اخیر به دلیل رشد هزینه‌های زندگی، افزایش نرخ تورم و عدم تناسب افزایش دستمزدها با سطح قیمت‌ها، توان مالی بخش بزرگی از متقاضیان خودرو را به شدت محدود کرده است. در این شرایط، اتهامات اقتصادی نیز نقش پررنگی در تداوم رکود بازار خودرو دارند.

چین تلند؟

حذف تدریجی خریداران و سرمایه‌گذاران از بازار خودرو

افزایش پی‌درپی قیمت‌ها و انتظارات بازار، در حالی که دستمزدها و قدرت خرید مردم به شدت کاهش یافته، عملاً بخش بزرگی از جامعه را از بازار خودرو حذف کرده است. به نوعی بازار خودرو بار دیگر شاهد انفجار قیمت‌ها و افزایش فاصله میان نرخ کارخانه و بازار آزاد است، گرانی‌ای که ناشی از تصمیمات اقتصادی، ریسک‌های سیستماتیک و افزایش نرخ تورم بوده، به‌طوری‌که هر روز خرید خودرو را برای بخش بزرگی از جامعه به آرزویی دور از دسترس تبدیل می‌کند.



توئین توربو دریافت می‌کند. این موتور در واقع همان هوریکین در قوی‌ترین حالت خود است. پیش‌ترانه مذکور ۵۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی خود را از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌کند. البته این موتور صدای چندان هیجان‌انگیزی ندارد و با این‌که از زیر کاپوت آوایی به گوش می‌رسد، اما به اندازه‌ای نیست که ضربان قلب شما را سریع‌تر کند یا لبخند بر لبانتان بنشاند؛ اما از نظر قدرت، این یک موتور فوق‌العاده است. چارجر جدید در خط مستقیم بسیار سریع است و ظرف ۳.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

پیش‌ترانه بنزینی به دوج چارجر بازگشته؛ اما حالا با سامانه چهار چرخ محرک همراه است تا تعریف جدیدی از خودرو عضلانی ارائه کند. شاید خیلی‌ها به جایگزینی موتور V8 همی با پیش‌ترانه ۶ سیلندر توربو در دوج چارجر جدید انتقاد داشته باشند؛ اما رانندگی با چارجر سیکس یک بسیار درگیرکننده‌تر از آن به نظر می‌رسد که دوج درباره آن سخن می‌گوید. این چارجر جدید هر چند ۵۵۰ اسب‌بخار قدرت زیر کاپوت خود دارد، اما به صورت استاندارد با سیستم چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. این چارجر که با نام اسکات یک سیکس یک شناخته می‌شود، نیروی محرکه خود را از یک پیش‌ترانه ۱.۲تری ۶ سیلندر خطی



بازگشت «چارجر» بنزینی با سامانه چهار چرخ محرک

فورد موستانگ دارک هورس «SC»



خبر معرفی فورد موستانگ دارک هورس SC یکی از هیجان‌انگیزترین اخبار دنیای عضلانی‌های آمریکایی است. این خودرو در واقع به‌عنوان جانشین معنوی Shelby GT500 معرفی شده و کلمه SC در نام آن مخفف Supercharged (سوپرشارژ) است. فورد برای معرفی موستانگ دارک هورس SC، در یک ویدئو تبلیغاتی از مکس ورشتین (قهرمان فرمول یک) و تیم ردبول استفاده کرد. در این ویدئو ورشتین پشت فرمان این خودرو می‌نشیند و آن را «پیشرفته‌ترین و قدرتمندترین نسخه دارک هورس که تا به حال ساخته شده» معرفی می‌کند. سفارش‌گذاری این خودرو از بهار ۲۰۲۶ آغاز شده و تحویل آن برای تابستان برنامه‌ریزی شده است. قیمت آن هنوز قطعی نیست، اما پیش‌بینی می‌شود در محدوده ۱۰۰ هزار دلار باشد. این نسخه به یک پیش‌ترانه ۵.۲ لیتری V8 سوپرشارژ مجهز شده است؛ مشابه موتور موسوم به Predator که در GT500 قبلی استفاده شده بود. اگرچه فورد عدد دقیق اسب‌بخار را در لحظه رونمایی مخفی نگه داشت، اما تخمین زده می‌شود قدرت آن چیزی بین ۷۸۰ تا ۸۰۰ اسب‌بخار باشد. این یعنی جایگاهی بالاتر از Dark Horse معمولی (۵۰۰ اسب‌بخار) و کمی پایین‌تر از مدل فوق‌خاص موستانگ GTD ۸۱۵ اسب‌بخار قدرت.

نيسان «Z» فیس لیفت شد



اگرچه تنها حدود سه سال از معرفی نیشان Z می‌گذرد، اما این خودرو اسپرت خوش‌تراش از همین حالا یک بازنگری ظریف را تجربه کرده است. نسخه به‌روز شده نیشان Z که در ژاپن با نام «Fairlady Z» شناخته می‌شود، در نمایشگاه خودرو توکیو (Tokyo Auto Salon) رونمایی شد و از نمای جلو بازطراحی شده و یک رنگ پدنه جدید و دلنشین پرده‌برداری کرد. نیشان Z به‌روز شده ابتدا در ژاپن (احتمالاً تا تابستان ۲۰۲۶) عرضه خواهد شد و سپس راهی بازارهای دیگری می‌شود. با وجود این‌که نیشان هنوز عرضه این نسخه فیس لیفت در ایالات متحده را تأیید نکرده است، اما تعجب‌آور نخواهد بود اگر اواخر امسال آن را به‌عنوان

مدل ۲۰۲۷ در بازار آمریکا ببینیم. خبر خوب برای کسانی که طرفدار جلوبینجره بیش از حد بزرگ آن نبودند این است که آن طرح دیگر حذف شده است. نیشان آن را با یک جلوبینجره دو تکه و ظرفیت‌تر جایگزین کرده که در بخش بالایی دارای خطوط افقی باریک است و در پایین ورودی هوای بازتری دارد؛ این دو بخش توسط یک پتل همرنگ پدنه از هم جدا شده‌اند تا ظاهر خودرو یکپارچه‌تر به‌نظر برسد. پدنه خودرو با رنگ بسیار زیبایی به‌نام سبز «Unryu» پوشانده شده که برداشتی مدرن از رنگ کلاسیک «Grand Prix Green» نیشان است.

عمده خودروهای پاک چین راهی بازار بلژیک و انگلستان شده است؛

جابه‌جایی قدرت در بازار خودرو جهان



سہیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

سال ۲۰۲۵ در تاریخ صنعت خودرو، نه به عنوان سال رشد صادرات، بلکه به عنوان سال «بازآرایی نقشه قدرت» ثبت خواهد شد. زمانی که عفریه‌های آمار از صادرات ۸.۳۲ میلیون دستگاهی چین خبر دادند، جهان متوجه شد که با یک رشد ۳۰ درصدی ساده روبه‌رو نیست؛ بلکه شاهد یک جابه‌جایی تمدنی در زیرساخت‌های حمل‌ونقل جهانی است. چین در سال ۲۰۲۵ موفق شد از سایه یک «تولیدکننده کپی‌کار» خارج شده و به مقام «دیگته‌کننده قیمت و تکنولوژی» برسد.

کاهش سهم خودروهای بنزینی به ۴۳ درصد و جهش خیره‌کننده ۷۰ درصدی در صادرات خودروهای انرژی نو (NEV)، پیامی صریح به پایتخت‌های صنعتی جهان داشت: عصر موتورهای احتراق داخلی با سرعتی بیش از پیش‌بینی‌ها در حال غروب است. اما آن‌چه این گزارش را از مستندات سال‌های قبل متمایز می‌کند، هوشمندی ژئوپلیتیک پکن در دور زدن دیوارهای تعرفه‌ای است.

صعود مکزیک به رتبه نخست صادرات و نفوذ عمیق به قلب خلیج فارس از طریق امارات، نشان می‌دهد که خودروسازان چینی حالا بازیگران ماهری در شطرنج تجارت بین‌الملل هستند. آن‌ها آموخته‌اند که چگونه از بن‌بست‌های تجاری غرب، پل‌هایی به سمت بازارهای نوظهور بسازند. در این میان، افت میانگین قیمت صادراتی به ۱۶ هزار دلار، تیر خلاصی بر پیکره رقابتی اقتصادی اروپایی و ژاپنی بود؛ قیمتی که نشان‌دهنده استقلال و زنجیره تأمین چین از برندهایی نظیر تسلا و تکیه بر توان داخلی برای تسخیر بازارهای طبقه متوسط جهانی است.

ازدھای چینی در میانه یک «انقلاب سرد» صنعت خودرو چین در سال ۲۰۲۵ میلادی با ثبت

درحالی‌که این کشورها در فهرست کلی واردات انواع خودرو جایگاه مشابهی ندارند، الگوی زمانی صادرات چین در سال ۲۰۲۵ نیز تحت تأثیر عوامل سیاسی و فصلی قرار داشت.

با وجود شروع قدرتمند در ژانویه، اعمال تعرفه‌های جدید از سوی ایالات متحده آمریکا باعث شد تا صادرات در بازه زمانی فوریه تا آوریل بار کودم مواجه شود؛ اما از ماه مه روند بهبود آغاز شد و تا پایان سال ادامه یافت.

هم‌زمان با این نوسانات، میانگین قیمت هر مدل خودرو صادراتی از ۱۹ هزار دلار در سال ۲۰۲۳ به ۱۶ هزار دلار در سال ۲۰۲۵ تقلیل یافت.

تحلیلگران بر این باورند که کاهش سهم تسلا در صادرات چین و افزایش عرضه خودروهای اقتصادی توسط برندهای بومی، عامل اصلی افت میانگین قیمت و افزایش توان رقابتی چین در بازارهای جهانی بوده است.

تغییر قطب‌نمای تجارت جهانی خودرو

آمار منتشر شده توسط انجمن خودروهای سواری چین (CPCA) برای سال ۲۰۲۵، فراتر از یک رشد عددی ساده، نشان‌دهنده یک تغییر پارادایم عمیق در ساختار قدرت صنعت خودرو جهان است.

صادرات ۸.۳۲ میلیون دستگاه خودرو و تجربه رشد ۳۰ درصدی، چین را در جایگاهی قرار داده که نه تنها به‌عنوان یک تولیدکننده انبوه، بلکه به‌عنوان «تعیین‌کننده استانداردهای جدید بازار» شناخته می‌شود.

صعود مکزیک به رتبه نخست مقاصد صادراتی چین با بیش از ۶۵ هزار دستگاه، صرفاً یک موفقیت تجاری نیست؛ بلکه یک مانور استراتژیک هوشمندانه برای حضور در حاشیه بازار آمریکای شمالی است.

در سوی دیگر، جهش خیره‌کننده امارات متحده عربی و بازگشت آن به جایگاه برتر در دسامبر ۲۰۲۵، نشان‌دهنده تمایل چین به تنوع‌بخشی به بازارهای هدف و استفاده از کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان هاب‌های توزیع منطقه‌ای است.

این تغییرات نشان می‌دهد که چین با هوشمندی، تمرکز خود را از بازارهای سنتی که با دیوارهای تعرفه‌ای (مانند ایالات متحده) محصور شده‌اند، به سمت بازارهای در حال توسعه و مناطق آزاد تجاری تغییر داده است.



بلژیک و استرالیا بودند؛ اما در سال ۲۰۲۵ با تغییر ساختار تقاضا، امارات با جهشی قابل توجه به‌ویژه در ماه دسامبر، توانست بار دیگر به صدر جدول واردکنندگان بازگردد. همچنین بازارهای بریتانیا و استرالیا وضعیت پایداری را حفظ کردند؛ درحالی‌که برزیل شاهد کاهش نسبی واردات از چین بود.

بررسی دقیق‌تر ترکیب خودروهای صادراتی نشان می‌دهد که دوران حکمرانی موتورهای احتراق داخلی به سرعت در حال سپری شدن است.

خودروهای تمام‌برقی ۲۸ درصد و مدل‌های پلاگین-هیبریدی ۱۳ درصد از کل صادرات را تشکیل دادند که هر دو نسبت به سال قبل با افزایش سهم روبه‌رو بودند. در مقابل، خودروهای بنزینی سنتی با تجربه کاهش ۱۱ درصدی، تنها ۴۳ درصد از حجم صادرات را به خود اختصاص دادند.

در حوزه خودروهای انرژی نو، بلژیک همچنان بزرگ‌ترین خریدار محصولات چینی باقی‌ماند و بریتانیا و مکزیک در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند.

نکته قابل تأمل حضور کشورهای نظیر تایلند، اندونزی و هند در میان ۱۰ واردکننده برتر خودروهای پاک است؛

رکوردی تازه، در مجموع ۸.۳۲ میلیون دستگاه خودرو را به بازارهای جهانی صادر کرد که این رقم نشان‌دهنده رشد ۳۰ درصدی نسبت به سال پیش از آن است. براساس داده‌های منتشر شده از سوی انجمن خودروهای سواری چین (CPCA)، سهم خودروهای انرژی نو در این میان بسیار چشمگیر بوده است؛ به‌طوری‌که ۳.۴۳ میلیون دستگاه از کل صادرات به این کلاس از خودروها اختصاص یافت.

این بخش از بازار با تجربه رشد سالانه ۷۰ درصدی، جهش بسیار بلندتری را نسبت به رشد ۱۶ درصدی سال ۲۰۲۴ تجربه کرد و توانست وزن استراتژیک خود را در سبد صادراتی چین به‌رخ بکشد. در رده‌بندی مقصد خودروهای چینی، تغییرات معناداری در جغرافیای صادرات رخ داده است.

مکزیک با جذب بیش از ۶۲۵ هزار دستگاه خودرو در رتبه نخست قرار گرفت و پس از آن کشورهای روسیه با ۵۸۲ هزار و امارات متحده عربی با ۵۷۱ هزار دستگاه، جایگاه‌های دوم و سوم را به خود اختصاص دادند.

این درحالی است که در بازه زمانی سال‌های ۲۰۲۳ تا ۲۰۲۴، بازارهای اصلی عمدتاً شامل روسیه، مکزیک،

محبوب‌ترین رنگ‌های خودرو در سال ۲۰۲۵

انتخاب رنگ خودرو فراتر از یک سلیقه شخصی ساده، بازتابی از روانشناسی اجتماعی، وضعیت اقتصادی و حتی روندهای تکنولوژیک در جهان است. گزارش جدیدی که براساس داده‌های سالانه شرکت «اکسالتا» (Axalta) به‌عنوان بزرگ‌ترین مرجع آمار رنگ خودرو در جهان منتشر شده، نشان می‌دهد که در سال ۲۰۲۵، بازار خودرو همچنان در سیطره رنگ‌های محافظه‌کارانه و خنثی باقی‌مانده است. این گزارش که توسط وب‌سایت Motor1 تحلیل شده، حقایق جالبی را از انتخاب‌های خریداران در سراسر دنیا فاش می‌کند.

با وجود این‌که سال ۲۰۲۵ با معرفی طیف‌های جسورانه‌ای از سبز یشمی،



بنفش‌های تیره و زردهای پرانرژی همراه بود و خودروسازان تلاش کردند تا روح تازه‌ای به خیابان‌ها ببخشند، اما آمارها حکایت از داستانی دیگر دارند. حدود ۷۴ درصد از کل خودروهای تولیدشده در این سال، تنها در سه طیف سفید، مشکی و خاکستری خلاصه شده‌اند. این موضوع نشان می‌دهد که خریداران هنگام پرداخت هزینه‌های گزاف برای خرید خودرو، ترجیح می‌دهند گزینه‌هایی را انتخاب کنند که علاوه بر حفظ ارزش در بازار دست‌دوم، ظاهری همیشگی و بدون تاریخ انقضا داشته باشند. رنگ سفید با تصاحب ۲۹ درصد از سهم بازار، همچنان به‌عنوان پادشاه بالمانازع رنگ‌ها شناخته می‌شود. اما نکته تامل‌برانگیز، تغییر ذائقه مشتریان در دل این رنگ سنتی است. حدود ۱۵ درصد از این آمار به «سفید صدفی» یا متالیک اختصاص یافته است. این یعنی خریداران دیگر به دنبال سفید گچی و ساده نیستند؛ بلکه به دنبال جزئیاتی هستند که حس لوکس بودن و عمق بیشتری به پدنه خودرو ببخشند. در رتبه دوم، رنگ مشکی با ۲۳ درصد قرار دارد. جذابیت رنگ مشکی در سال ۲۰۲۵ با یک جهش تکنولوژی یک همراه بوده است؛ چراکه ۸۰ درصد از خودروهای مشکی فروخته شده، دارای افکت‌های کریستالی یا الکلیلی هستند.

«فیلانته»، بزرگ‌ترین کراس‌اوور رنو بر پایه پلت‌فرم جیلی

رنو فیلانته – Renault Filante – دومین محصول استراتژیک رنو در کره جنوبی است که بر پایه پلت‌فرم CMA جیلی (همان پلت‌فرم مورد استفاده در ولوو XC40 و جیلی مونجیو) ساخته شده است. این مدل پس از موفقیت مدل گرند کولیوس معرفی شده و به‌عنوان پرچمدار جدید و لوکس رنو شناخته می‌شود. با طول ۴۹۱۵ میلی‌متر، عرض ۱۸۹۰ میلی‌متر و ارتفاع ۱۶۳۵ میلی‌متر، این خودرو رسماً بزرگ‌ترین محصول در سبد فعلی رنو است. طراحی آن ترکیبی از یک شاسی‌بلند (SUV) و کوپه است که با خط سقف شیب‌دار، جلوبینجره بدون قاب (Frameless) و چراغ‌های LED بسیار تیز و کشیده، ظاهری مدرن و تهاجمی پیدا کرده است. رنو این خودرو را در رنگ خاص از جمله «سفید کهکشانی مات» و «مشکی متالیک»

عرضه می‌کند. داخل خودرو از سیستم OpenR Panoramic استفاده شده که شامل سه نمایشگر ۱۲.۳ اینچی (پنل ابزار، مانیتور مرکزی و نمایشگر اختصاصی سرنشین جلو) به‌همراه یک هدآپ دیجیتال (AR-HUD) بزرگ ۲۵.۶ اینچی است. از دیگر امکانات آن می‌توان به دستیار صوتی مبتنی بر AI و سیستم حذف نویز فعال اشاره کرد. به‌رغم طول ۴.۹ متری، این خودرو تنها به صورت ۵ نفره عرضه شده تا فضای پای بسیار زیادی برای سرنشینان عقب و صندوق عقبی با ظرفیت ۶۳۳ لیتر (قابل افزایش تا ۲۰۵۰ لیتر) فراهم شود. سیستم هیبریدی فیلانته از نسل جدید پیش‌ترانه E-Tech 250 استفاده می‌کند که شامل یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژر بنزینی و دو موتور الکتریکی است.





۱۱۰۰ اسب بخار برای تنها استیشن «آودی»



شرکت تیونینگ آلمانی MTM که به خلق نسخه‌های دیوانه‌وار از محصولات آودی شهرت دارد، بار دیگر یک هیولای جنون آمیز خلق کرده است. جدیدترین شاهکار این شرکت، پانگیا GT نام دارد؛ یک آودی RS6 استیشن که با بدنه‌ای از فیبر کربن و قلبی تپنده با قدرت ۱۱۰۰ اسب بخار، تعریف خودرو خانوادگی را برای همیشه تغییر می‌دهد. این هیولای منحصر به فرد تنها در ۲۵ نسخه تولید خواهد شد. مهندسان MTM موتور ۴ لیتری ۸ سیلندر توربووی استاندارد RS6 را به‌طور کامل بازنگری کرده‌اند تا به قدرت شگفت‌انگیز ۱۱۰۰ اسب بخار و گشتاور ۱۲۰۰ نیوتون‌متر دست یابند. برای درک بهتر این جهش، کافی است بدانید که نسخه

استاندارد آودی RS6 تنها ۶۳۰ اسب بخار قدرت دارد. این قدرت عظیم، حتی از بوگاتی و ورون نیز بیشتر است. این ارتقای فنی، پانگیا GT را به قلمرو هایپرکارها وارد می‌کند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این استیشن وحشی تنها ۲٫۶ ثانیه است و حداکثر سرعت آن نیز به بیش از ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. این اعداد وار قام، عملکردی در سطح برترین سوپراسپرت‌های جهان را در کالبد یک خودرو خانوادگی جادار به‌نمایش می‌گذارد. ظاهر پانگیا GT به‌اندازه باطن آن تهاجمی است. MTM یک کیت بدنه کامل از فیبر کربن سبک‌وزن برای آن طراحی کرده که ظاهری شبیه به خودروهای مسابقات قهرمانی DTM به آن بخشیده است.

حذف کامل خریداران و سرمایه‌گذاران با افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها؛

رشد نرخ محصولات ایران خودرو متوقف شده است؟

صمت در یک برنامه تلویزیونی عنوان کرده که افزایش قیمت محصولات ایران خودرو مورد تایید این وزارتخانه نیست.

به گفته زارعی سازمان حمایت با ارسال نامه‌ای به سازمان بورس، خواستار توقف افزایش قیمت‌ها شده است که در پی این اقدام، نماد معاملاتی خودرو ساز در سامانه کدال متوقف شد. فاطمه مهاجرانی، سخنگوی هیات‌دولت نیز در جلسه صبح هیات‌دولت از دستور رئیس جمهوری برای تشکیل کارگروهی با هدف بررسی موضوع افزایش قیمت خودروها و ارائه گزارشی در این زمینه به هیات‌وزیران خبر داد. واکنش‌ها از قوه مجریه به قوه قضائیه نیز رسید و احمد رضا عابدی، رئیس دیوان عدالت‌داری در حاشیه جلسه هیات‌عمومی در پاسخ به پرسش خبرنگاران مبنی بر این که آیا تصمیم به توقف افزایش قیمت بر اساس رای هیات‌عمومی بوده یا خیر؟ عنوان کرد: «دستور موقتی از دیوان عدالت‌داری در این زمینه وجود ندارد.»

رشد قیمت قابل توجه داخلی‌ها

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای قابل توجهی را بین ۵۰ تا ۵۴۵ میلیون تومان تجربه کردند. جایی که ری‌ا (۱۴۰۴) با ۵۴۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۳۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، تارا ۱۷۴ اتومات (۱۴۰۴) با ۲۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (در پیچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۹۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۸۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان و شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۷۷ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۶۱ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

خودروهای مونتاژی نیز رشد بهای قابل توجه ۴۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، اکستریم LX (۱۴۰۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۲۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای عجیب ۲۰۰ تا یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که ارزش بستیتون T77 (۲۰۲۳) با یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ ملیون تومان، بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵) با یک میلیارد تومان افزایش به ۱۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، آودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۸۵۰ میلیون تومان افزایش به ۸ میلیارد تومان و بی‌وای‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.



کارشناسان بی‌ثباتی، تغییر مکرر شیوه‌های فروش، ابهام در قیمت‌گذاری دستوری، عدم پیش‌بینی سیاست‌های بازار خودرو و تصمیمات متناقض و ناگهانی در حوزه واردات را از عوامل اصلی کاهش اعتماد عمومی می‌دانند. در چنین شرایطی، حتی افزایش قیمت رسمی شرکت‌ها و کاهش شکاف میان قیمت کارخانه و بازار نیز نمی‌تواند به‌عنوان سیگنال روشن برای فعالان و متقاضیان واقعی بازار تلقی شود؛ چرا که هیچ تضمینی برای تداوم وضعیت کنونی وجود ندارد.

از طرفی بعد از واکنش‌ها و انتقادهای به رشد قابل توجه قیمت‌ها از سوی ایران خودرو، خبرها حاکی از آن است که این رشد قیمت‌ها فعلاً متوقف شده است. قیمت‌های جدید محصولات ایران خودرو در حالی روز سه‌شنبه بر اساس مصوبه هیات‌مدیر این شرکت اعلام شد که در پی بالا گرفتن انتقادات و برخی واکنش‌ها، دیروز سخنگوی سازمان بازرسی کل کشور خبر داد که «فعلاً افزایش قیمت خودرو منتفی است.» ایران خودرو در حالی اقدام به، به‌روزرسانی قیمت محصولات تولیدی خود کرده که بررسی‌ها از ۲۶ مدل خودرو به‌نمایش درآمده در این فهرست، از رشد به‌طور میانگین ۴۹٫۱ درصدی حکایت دارد. داده‌ها نیز گویای این امر است که تورم تولیدکننده بخش خودرو در تابستان سال جاری نسبت به فصل قبل به میزان ۱۰٫۶ درصد افزایش یافته است. با این حال، تصمیم ایران خودرو و همچنین شرکت سایپا در خصوص افزایش قیمت محصولاتشان به‌استناد رشد قابل توجه هزینه مواد اولیه و تورم تولیدکننده، حالا با واکنش‌های زیادی همراه شده است. در این زمینه روز گذشته عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت

قیمت‌های

سرسام‌آور خودرو در ایران موجب حذف خریداران و سرمایه‌گذاران از بازار



شده است. این در حالی است که باید گفت سیاست‌های دستوری و کاهش قدرت خرید مردم در بازار خودرو ایران از جمله دلایل رکود معاملات در این بخش از بازار مطرح می‌شود.

افزایش پی‌درپی قیمت‌ها و انتظارات بازار، در حالی که دستمزدها و قدرت خرید مردم به‌شدت کاهش یافته، عملاً بخش بزرگی از جامعه را از بازار خودرو حذف کرده است. بازار خودرو ایران بار دیگر شاهد انفجار قیمت‌ها و افزایش فاصله میان نرخ کارخانه و بازار آزاد است؛ افزایش قیمتی که ناشی از تصمیمات اقتصادی و نرخ تورم بوده و هر روز خرید خودرو را برای بخش بزرگی از جامعه به آرزویی دور از دسترس تبدیل می‌کند. اما علت اصلی شرایط حاکم بر بازار خودرو چیست و آیا اقتصاد بازار کشش ادامه وضع موجود را دارد؟ در دوره‌های گذشته، افزایش قیمت خودرو در بازار موجب تحرک نسبی معاملات و هجوم تقاضای غیرمصرفی می‌شد؛ روندی که بازار را از رکود خارج می‌کرد. اما در ماه‌های اخیر، افزایش قیمت‌ها نه تنها نتوانسته بازار خودرو را از رکود خارج کند، بلکه در بسیاری از موارد به تعمیق رکود توری و کاهش محسوس حجم معاملات انجامیده است.

بازار خودرو ایران در هفته‌های اخیر نیز هم‌زمان با سایر بازارها، تحت‌تاثیر اتفاق مهمی یعنی یکسان‌سازی نرخ ارز بوده که مهم‌ترین ویژگی آن، عمیق‌تر شدن رکود در این بازار است. کارشناسان معتقدند افت شدید معاملات، تداوم شکاف میان قیمت‌های رسمی و انتظارات بازار و افزایش بی‌اعتمادی خریداران نشان می‌دهد که مشکل بازار خودرو ریشه در عوامل مختلفی دارد؛ جریانی که هم‌زمان با افزایش قیمت‌ها و کاهش شدید قدرت خرید مردم، منجر به حذف تدریجی خریداران و حتی سرمایه‌گذاران از بازار خودرو شده است.

به‌باور فعالان بازار، نخستین و شاید مهم‌ترین عامل رکود توری بازار خودرو، کاهش محسوس قدرت خرید مردم است؛ موضوعی که طی سال‌های اخیر به‌دلیل رشد هزینه‌های زندگی، افزایش نرخ تورم و عدم تناسب افزایش دستمزدها با سطح قیمت‌ها، توان مالی بخش بزرگی از متقاضیان خودرو را به‌شدت محدود کرده است. در این شرایط، ابهامات سیاسی و اقتصادی نیز نقش پررنگی در تداوم رکود بازار خودرو دارند. به‌دلیل متعددی مانند تحریک‌ها و تغییر مسیر تخصیص ارز، فضای انتظاری شدیدی بر بازار حاکم شده و این امر سبب شده است بسیاری از خریداران و حتی فروشندگان، با تصور احتمال کاهش قیمت‌ها در صورت بهبود شرایط فعلی یا ورود خودروهای خارجی، تصمیم‌گیری برای خرید خودرو را به تعویق بیندازند

گذار فناوریانه، فشار هزینه‌ها و بازگشت تدریجی تقاضا، عامل تغییر مسیر خودروسازان اروپایی؛

صنعت خودرو قاره سبز امسال وارد فاز «ثبات محتاطانه» شد

رقابت‌پذیری قیمتی، سرمایه‌گذاری فناوریانه و رعایت مقررات سخت‌گیرانه تعادل برقرار کنند؛ تعادلی که دستیابی به آن آسان نیست

سیاست‌گذاری؛ نیاز به واقع‌گرایی بیشتر

سال ۲۰۲۶ از منظر سیاست‌گذاری، سال آزمون واقع‌گرایی اتحادیه اروپا در حوزه خودرو خواهد بود. تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که اهداف بلندپروازانه بدون توجه به توان مالی صنعت و رفتار بازار، می‌تواند به تضعیف تولیدکنندگان داخلی منجر شود. از همین رو، نشانه‌هایی از انعطاف بیشتر در سیاست‌ها و تلاش برای همسوسازی اهداف اقلیمی با واقعیت‌های صنعتی مشاهده می‌شود.

تغییراتی که در خودروسازان قاره سبز ایجاد خواهد شد چشم‌انداز صنعت خودرو اروپا در سال ۲۰۲۶ را می‌توان «ثبات همراه با احتیاط» توصیف کرد. نه نشانی از بازگشت پرشتاب به دوران رونق دیده می‌شود و نه خطر فروغلتیدن دوباره به بحران عمیق. خودروسازان اروپایی در مسیری میانی حرکت می‌کنند؛ مسیری که در آن مدیریت هزینه، تطبیق تدریجی با فناوری‌های نو و بازتعریف رابطه با سیاست‌گذار، نقش تعیین‌کننده دارد. سال ۲۰۲۶ برای این صنعت، بیش از آن که سال جهش باشد، سال تصمیم‌های سخت و انتخاب‌های راهبردی است؛ تصمیم‌هایی که می‌تواند مسیر صنعت خودرو اروپا در دهه آینده را شکل دهد.

سنگین‌تر کرده است. هم‌زمان، رقابت فزاینده در بازار جهانی، به‌ویژه از سوی تولیدکنندگان آسیایی، حاشیه مانور شرکت‌های اروپایی را محدود می‌کند.

در چنین فضایی، خودروسازان اروپایی ناچار هستند میان حفظ



خروج از رکود عمیق است؛ اما رفتار مصرف‌کننده همچنان محتاطانه باقی مانده است. افزایش نرخ بهره در سال‌های گذشته، کاهش قدرت خرید خانوارها و نااطمینانی اقتصادی باعث شده تصمیم به‌خرید خودروهای جدید با تأخیر انجام شود. با این حال، ثبت‌نام خودروهای جدید در بسیاری از بازارهای اروپایی روندی صعودی اما محدود دارد. این رشد بیش از همه در بخش خودروهای برقی و هیبریدی دیده می‌شود؛ بخشی که به‌واسطه مشوق‌های دولتی و سیاست‌های محیط‌زیستی، همچنان مورد توجه مصرف‌کنندگان است.

خودروهای برقی؛ رشد ادامه دارد اما با تردید

الکتریکی‌سازی همچنان ستون اصلی استراتژی خودروسازان اروپایی در سال ۲۰۲۶ خواهد بود. سهم خودروهای تمام‌برقی و هیبریدی شارژی در ترکیب فروش بازار رو به افزایش است؛ اما سرعت این گذار نسبت به پیش‌بینی‌های اولیه کاهش یافته است. تعدیل برخی سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و بازنگری در اهداف زمانی، باعث شده خودروسازان با احتیاط بیشتری به سرمایه‌گذاری‌های جدید نگاه کنند. از سوی دیگر، چالش‌هایی مانند کمبود زیرساخت شارژ، قیمت بالای خودروهای برقی و رقابت شدید با برندهای غیراروپایی، مانع از شتاب‌گیری کامل این بخش شده است. در نتیجه، انتظار می‌رود سال ۲۰۲۶ سال «ثبت‌الکتریکی‌سازی» باشد، نه جهش بزرگ.

فشار هزینه‌ها و رقابت جهانی

یکی از مهم‌ترین متغیرهای تأثیرگذار بر چشم‌انداز صنعت خودرو اروپا در ۲۰۲۶، تداوم فشار هزینه‌هاست. افزایش قیمت مواد اولیه، هزینه نیروی انسانی و الزامات زیست‌محیطی، ساختار هزینه خودرو سازان را

صنعت خودرو اروپا پس از چند سال پر تنش که با پیامدهای همه‌گیری کرونا، اختلال زنجیره تأمین، جهش هزینه انرژی و نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک همراه بود، در آستانه سال ۲۰۲۶ وارد مرحله‌ای تازه از بازی شده است. اگرچه نشانه‌هایی از بهبود تولید و تثبیت بازار دیده می‌شود، اما این صنعت همچنان در معرض فشارهای ساختاری و سیاستی قرار دارد. داده‌ها و برآوردهای نهادهای اروپایی نشان می‌دهد که خودروسازان این قاره با «بازگشت آهسته» مواجه هستند؛ بازگشتی که نه به معنای رونق کامل، بلکه نشانه‌ای از خروج تدریجی از وضعیت بحرانی سال‌های اخیر است.

افزایش محدود، فاصله معنادار با دوران پیشابحران

برآوردهای صنعتی نشان می‌دهد تولید خودرو در اروپا در سال ۲۰۲۶ با رشدی ملایم همراه خواهد بود. این افزایش بیش از آن که ناشی از جهش تقاضا باشد، حاصل عادی شدن نسبی زنجیره تأمین و کاهش گلوگاه‌های تولیدی است. با این حال سطح تولید همچنان پایین‌تر از میانگین دهه گذشته باقی می‌ماند و صنعت خودرو اروپا هنوز نتوانسته به ظرفیت‌های پیش از بحران‌های اخیر بازگردد.

در این میان، کشورهایی مانند آلمان، فرانسه و ایتالیا همچنان نقش پیشرو را ایفا می‌کنند؛ اما فشار هزینه‌های تولید، دستمزد و انرژی، حاشیه‌سود خودروسازان را محدود کرده است. بسیاری از شرکت‌ها در سال ۲۰۲۶ تمرکز خود را بر تثبیت خطوط تولید موجود، به‌روزرسانی پلتفرم‌ها و مدیریت هزینه‌ها گذاشته‌اند، نه توسعه شتاب‌زده ظرفیت جدید.

بازار و تقاضا؛ بهبود آرام اما شکننده

در سمت تقاضا نیز تصویر مشابهی دیده می‌شود. بازار خودرو اروپا در حال



مشابه نسخه تمام برقی EQS سدان بوده که سه نمایشگر عریض در کابین منجر به ایجاد فضای مدرنی شده است. اما در بخش فنی این بار شاهد سه نسخه بنزینی با موتور ۶ سیلندر بای-توربو و یک نسخه ۸ سیلندر ۴ لیتری بای-توربو هستیم. هر چند که نسخه تمام برقی نیز برای این سدان فول سایز لاکچری در نظر گرفته شده تا بتواند طیف گسترده‌ای از مدل‌ها را در اختیار مشتریان خود بگذارد. نکته‌ای که نسخه‌های ۶ سیلندر S کلاس فیس لیفت W223 با ساختار هیبریدی مواجه هستند.

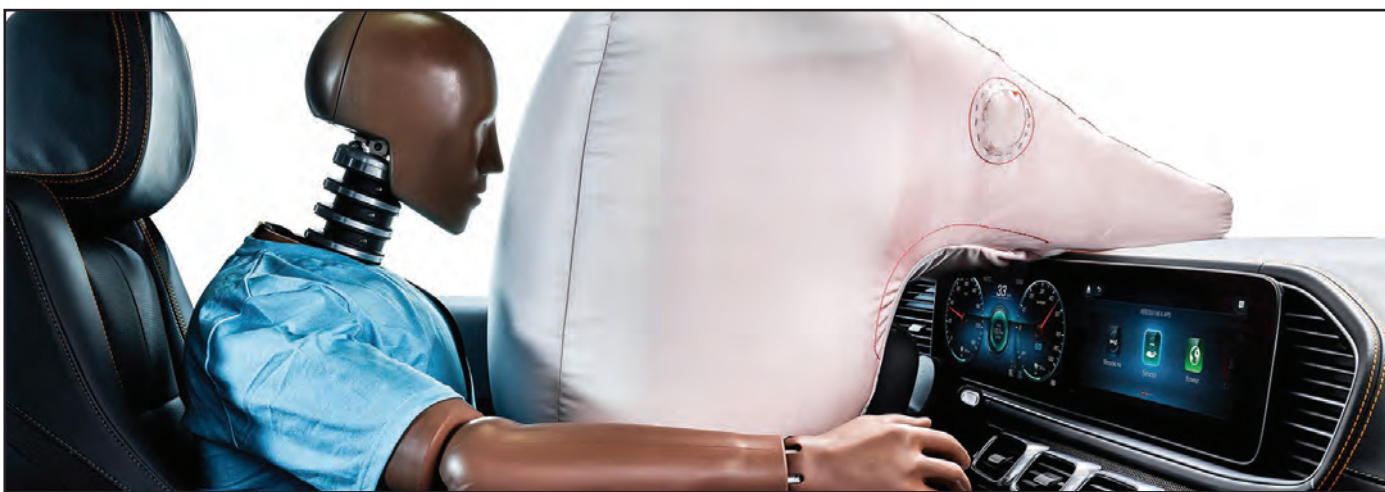
روز گذشته در دنیای خودرو اتفاق بسیار جالبی افتاد: آن هم رونمایی از مرسدس بنز S کلاس جدید بود (نسخه فیس لیفت از نسل هفتم موسوم به W223). در این نسخه شاهد استفاده از همان خطوط نرم و سیال روی بدنه هستیم که تنها خط کمربندی، لچکی عقب، چراغ‌های جلو و جلو پنجره، سپر جلو، چراغ‌های عقب و سپر عقب نیز دستخوش تغییرات قرار گرفته است. به لطف استفاده از لوگوی مرسدس بنز به شکل LED درون کاسه چراغ جلو و عقب تا حد زیادی شاهد چهره زیبا و نافذ این سدان فول سایز لاکچری هستیم. کابین W223 فیس لیفت نیز



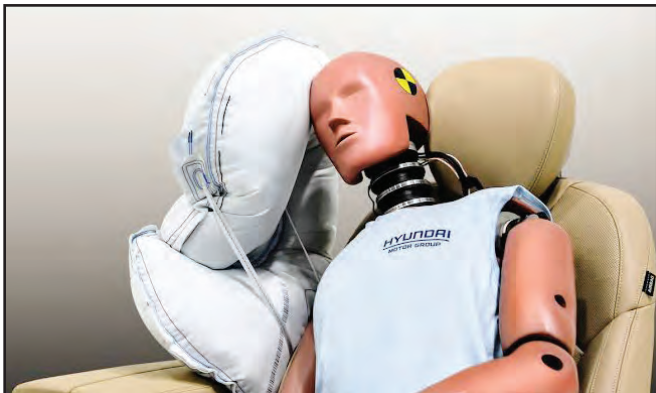
رونمایی از «مرسدس بنز» اس کلاس جدید

آیا کابین خودرو منطقه امنی است؟

ایربگ، ضامنی برای حفظ جان سرنشینان



هر گونه مشکلی، این ماده را با اکسید آهن واکنس می‌دهند تا تبدیل به اکسید سدیم شود. در بخش عملکرد فعال کننده چاشنی وجود دارد که درون آن یک سوخت جامد جاسازی شده است. این سوخت آزاد سدیم است که در اثر انفجار آن گاز نیتروژن آزاد می‌شود. این گاز می‌تواند ظرف مدت زمان کوتاهی کیسه‌ها را متورم کند. از طرفی خازن با توجه به فرمان صادر شده از مدول کنترل کننده، عمل تخلیه الکتریکی و جرقه زنی را انجام می‌دهد. پس از انفجار و باز شدن ایربگ،



سیستم مهار کننده تکمیلی (SRS) میزان باز شدن کیسه‌های هوای راننده و سرنشین جلو، پرده‌ای، جانبی، زانویی و میان صندلی‌ها (در خودروهای لوکس از سال ۲۰۲۰ به بالا) را به صورت بهینه کنترل می‌کند. در این مجموعه یک مدول کنترل کننده الکتریکی وجود دارد که متناسب با اطلاعات به دست آمده از سنسورهای ایربگ، عملکرد کیسه‌ها و پیش کشنده کمربند ایمنی را به صورت بهینه کنترل می‌کند. از سوی دیگر سوئیچ غیر فعال کننده به منظور غیر فعال کردن ایربگ‌ها توسط راننده تعبیه شده است. این سوئیچ معمولاً روی پل کناری داشبورد نصب شده تا راننده بتواند سیستم ایمنی کیسه‌های هوا را غیر فعال کند. در این سوئیچ، یک مقاومت مغناطیسی وجود دارد که مقدار مقاومت آن بر اساس شدت میدان مغناطیسی تغییر می‌کند. در حالتی که سوئیچ روشن است، میدان مغناطیسی ضعیف شده و مقاومت آن افزایش می‌یابد. در این حالت، ACU ایربگ را در حالت غیر فعال قرار می‌دهد.

ثبت اختراع مرسدس بنز در بخش طراحی و تولید ایربگ



سال ۲۰۱۸ میلادی بود که طراحان و مهندسان کمپانی هوندا ایربگی مشابه توپ بیسبال را طراحی کردند که بین دو صندلی جلو خودرو قرار می‌گیرد. این طرح کانسپت بعدها توسط کمپانی مطرح مرسدس بنز در سدان فول سایز لاکچری آن یعنی S کلاس (W223) به کار گرفته شد. در نهایت این طرح توسط شرکت معروف تاکاتا توسعه داده شده و روی خودروهای فوق لوکس نصب می‌شود. البته خودروهای به روز دارای ایربگ نسل پنجم هستند. در این نسل از ایربگ نیز با اندکی تغییرات، تنها ۳ هزارم ثانیه زمان نیاز است تا ایربگ‌ها در تصادف احتمالی فعال شوند؛ به این شکل که ACU با بهینه‌سازی سرعت پردازش و همچنین سرعت تخلیه نسبتاً بیشتر و جنس پارچه‌های الیاف منعطف پایه گیاهی، سرنشینان را از خفگی یا جراحات ناشی از باز شدن ایربگ‌ها در امان نگه می‌دارد.

الکترونیکی ایربگ (ACU) ارسال می‌کند. در این لحظه یک جریان الکتریکی که در اثر تخلیه یک خازن فراهم می‌شود، توسط واحد کنترل الکتریکی ایربگ ارسال می‌شود که باعث سوختن یک سوخت جامد و تولید گاز می‌شود. این گاز می‌تواند به سرعت کیسه‌های هوا را پر کرده و از برخورد سرنشینان با داشبورد، غربیل فرمان و سایر اوقات داشبورد جلوگیری کند. سرعت عکس العمل کیسه‌های هوا باید به حدی سریع باشد که مانع پر تاب شدن و برخورد با سرنشینان شود. به طوری که معمولاً از لحظه احساس شوک توسط سنسور تا باد شدن کیسه‌های هوا، کمتر از چند میلی ثانیه (طبق نتایج و بررسی‌های سازمان بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS این زمان ۳ هزارم ثانیه است) طول می‌کشد. محل تعبیه ایربگ‌ها در داخل غربیل فرمان، پوسته جلو سرنشین جلوری داشبورد، پوسته سستون A و B از C داخل، داخل صندلی‌ها، نمد زیر غربیل فرمان و اخیراً بین صندلی‌هاست. اما با توجه به محاسبه شوک و نیروی ضربه، کیسه‌های هوا آزاد شده و به سرعت پر باد می‌شوند. ناگفته نماند که موقعیت قرارگیری کیسه‌های هوا و نحوه باز شدن آن‌ها به گونه‌ای است که ضمن جلوگیری از وارد آمدن آسیب به سرنشینان، مانع خفگی آن‌ها می‌شود. زیرا در صورت نامناسب بودن موقعیت کیسه‌های هوا و نحوه باز شدن آن‌ها، احتمال برخورد کیسه‌ها با صورت سرنشینان خودرو وجود دارد. همچنین برخی بررسی‌ها توسط یورو انکپ نشان داده که این مساله باعث بیهووشی سرنشینان شده و در برخی موارد راه تنفس آن‌ها را سد می‌کند.

ایربگ (کیسه هوا) دارای چه ساختاری است؟

کیسه‌ها (Air Bag) همانند سایر قطعات الکترونیکی هوشمند در خودرو دارای یک بخش واحد کنترل الکتریکی موسوم به ACU، بسته به نوع سیستم شبکه برق خودرو و سنسور، عملکرد، خازن و ال‌مپ هشدار دهنده است. در حقیقت سنسورهای تشخیص تصادف، تشخیص وضعیت سرنشینان خودرو، تشخیص ضربه، شتاب‌سنج، تشخیص وزن سرنشین، تشخیص حضور سرنشین، تشخیص فاصله سرنشین و سنسور موقعیت صندلی در این سیستم فوق ایمنی پیشرفته نصب شده است. ناگفته نماند که در خودروهای قدیمی تنها یک یادو سنسور از جمله سنسور تشخیص ضربه و سنسور شتاب منفی وجود دارد. پس از اطلاعات به دست آمده توسط سنسور‌ها و از سال این اطلاعات به بخش واحد کنترل الکتریکی ایربگ ACU عملکردها آماده فعال شدن ایربگ می‌شوند. تنها یک عملکرد به نام متورم کننده یا فعال کننده ایربگ وجود دارد. علاوه بر واحد کنترل الکتریکی، سنسور‌ها و عملکرد، واحد الکتریکی دیگری به نام سوئیچ غیر فعال کننده نیز در این سیستم به چشم می‌خورد.

موضوعی که باید بدانید!

معمولاً در خودروهای مجهز به سیستم ایربگ، در بخش کناری داشبورد یا نمد آفتاب گیر درج شده است که کودک، به ویژه کودک زیر ۱۲ سال نباید روی صندلی جلو قرار بگیرد. بر این اساس شاید در ذهن شما این سوال مطرح شود که با توجه به نقش محافظتی ایربگ، چرا باز هم باید از نشستن کودک روی صندلی جلو خودرو جلوگیری شود؟ در پاسخ باید گفت پس از برخورد خودرو با جسم یا خودرو دیگر و محاسبه این نیرو توسط سنسورهای ضربه، تشخیص تصادف و شتاب‌سنج و سایر سنسورهای حاضر در مدار ایربگ، تنها ۳ هزارم ثانیه کافی است که ایربگ فعال شود. در این صورت ممکن است کودک با توجه به شرایط فیزیکی آن‌ها، به دلیل سرعت بالای فعال و باز شدن ایربگ خودرو به شدت آسیب ببینند. این در حالی است که ایربگ خودرو مجهز به سیستمی به عنوان مهار کننده تکمیلی (SRS) است.

ساختار ایربگ خودرو زیر ذره بین

در ساختار کیسه‌های خودرو، لایه‌ای نازک از منسوجات الیاف دار نایلونی به کار گرفته می‌شود که دارای ضخامت تقریبی نیم میلی متری است. قبل از فعال شدن ایربگ، گاز ناشی از احتراق سوخت جامد از نوع گاز نیتروژن است. گاز نیتروژن مورد نیاز برای پر کردن کیسه‌ها می‌تواند از سوختن سریع (واکنش شیمیایی) ماده آزید سدیم (نیتريد سدیم) حاصل شود. آزید سدیم یک ماده جامد سفید رنگ است که به عنوان سوخت جامد در قسمت متورم کننده کیسه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. فلز سدیم که از این انفجار حاصل می‌شود، ماده‌ای واکنش پذیر و خطرناک است که ممکن است به سرعت شعله ور نشود. به همین منظور برای جلوگیری از بروز

از دهه ۷۰ میلادی به بعد

ایمنی سرنشینان خودرو در محفظه‌ای به نام کابین در اولویت خودرو سازان مطرح قرار گرفت. همین مقوله سبب طراحی و تولید فناوری خاصی

به نام ایربگ یا همان کیسه هوا شد. بر این اساس در حال حاضر ایربگ خودرو سهم چشمگیر و غیر قابل انکاری در حفظ جان سرنشینان خودروها در تصادفات دارد. این سیستم به گونه‌ای طراحی شده تا در زمان تصادفات همانند یک فرشته نجات، جان راننده و سرنشینان را نجات دهد. اما ایربگ که این روزها به عنوان یک استاندارد ایمنی از آن یاد می‌شود، حاصل تلاش و زحمات مهندسان و طراحان خودرو است که سال‌ها قبل با به کارگیری روش آزمون و خطا و تست‌های فوق ایمنی توانستند به این تکنولوژی برسند. درواقع ایربگ را باید اولین تحویل بزرگ ایمنی در خودروها دانست. با ما همراه باشید تا در ادامه به پیشرفت‌های اخیر این تکنولوژی نگاه دقیقی ببندازیم.

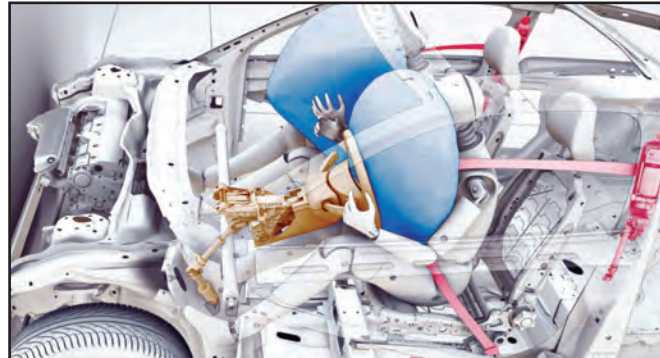


ایربگ چگونه ابداع شد؟



نخستین اختراع ایربگ به سال ۱۹۱۹ میلادی بازمی‌گردد؛ دو دندان پزشک بیرمنگامی به نام‌های آر تور پاروت و هارولد راند، به صورت آزمایشی کیسه‌های پر از هوایی را به منظور جلوگیری از جراحات ناشی از تصادفات خودرویی طراحی کردند. اما ایربگ اولیه آر تور پاروت و هارولد راند شکل ظاهری چندان کاربردی نداشت؛ تا این که سال ۱۹۵۱ میلادی یک مهندس آمریکایی به نام «جان دبلیو. هنتریک» توانست نخستین ایربگ کاربردی با شکل ظاهری مناسب و کارآمد را طراحی کند. اختراع ایربگ هنتریک در ۱۵ اگوست سال ۱۹۵۲ میلادی در سازمان ثبت اختراعات ایالات متحده به ثبت رسید. اما هم‌زمان با هنتریک، مهندس دیگر آلمانی به نام والتر لیندر که تحصیلکرده رشته مهندسی مکانیک بود، توانست در ششم اکتبر سال ۱۹۵۱ میلادی اختراع خود را که یک مدل کیسه‌ها برای خودرو بود، به سازمان ثبت اختراعات آلمان ببرد و در نهایت در ۱۲ نوامبر سال ۱۹۵۳ میلادی، یعنی سه ماه پس از ثبت اختراع هنتریک در ایالات متحده، این مهندس آلمانی اختراع خود را به ثبت رساند. ایربگ‌های هنتریک و لیندر هر دو مبتنی بر یک سیستم هوای فوق فشارده بودند که توسط یک فنر و یک دامپر توسط راننده آزاد می‌شد. اما این طرح به دلیل مکانیزم مکانیکی و سرعت کند باد نمی‌توانست حداکثر ایمنی را برای سرنشینان بهارمغان آورد. هر چند که ایربگ هنتریک در ایالات متحده به فروش نرسید و خودرو سازان از آن استقبال چندانی نکردند، تا این که در سال ۱۹۷۱ میلادی کمپانی فورد با احترام به ارزشمندترین اختراع ایالات متحده یعنی ایربگ هنتریک، نخستین خودرو خود را به این سیستم ایمنی مجهز کرد. تا سال ۱۹۶۴ میلادی یک مهندس ژاپنی به نام «ياسوزاבורو کوبوری» شروع به توسعه شبکه ایمنی کیسه‌ها کرد و این اختراع به ثبت ۱۴ کشور رسید؛ اما پس از آن این مهندس ژاپنی در گذشت. تا سال ۱۹۶۷ میلادی آن کی‌برد تمام مشکلات ایربگ را برطرف و با استفاده از سیستم یاسوزاבורو کوبوری، آپشن ایربگ به شکل فزاینده‌ای رشد و پیشرفت داشت. سپس این سیستم به کمپانی کرایسلر ارائه شد و نصب ایربگ از دهه ۷۰ میلادی روی انواع خودروها و فرایر و دنبال شد.

کارکرد سیستم ایربگ در کابین خودرو



عملکرد کیسه‌ها (Air Bag) به گونه‌ای است که ضربات ناگهانی و شدیدی که به خودرو وارد می‌شود، توسط یک سنسور الکترومکانیکی حساس به ضربه، حس شده و پالسی به سوی واحد کنترل

طرح پیش فروش کامیون های کشنده فوتون H4 و H5 ایران خودرو دیزل



و همراه با شرایط پرداخت مرحله ای عرضه می شوند. موعد تحویل خودروها ۳۰ اردیبهشت و ۳۰ خردادماه ۱۴۰۵ اعلام شده است. امکان ثبت نام در این طرح از تاریخ و ساعت مذکور در سایت اینترنتی ایران خودرو دیزل به نشانی esale.ikd.ir فراهم است.

ایکوپرس: شرکت ایران خودرو دیزل در نظر دارد طرح پیش فروش کامیون های کشنده فوتون H4 و H5 مدل ۱۴۰۵ را با قیمت علی الحساب و غیر قطعی از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه، دوازدهم بهمن ماه ۱۴۰۴ اجرا کند. در طرح فروش کامیون های کشنده فوتون H4 و H5 محصولات با قیمت علی الحساب



نگاهی به فروش اتوبوس های جاده ای در اروپا، آمریکا و آسیا؛

بازار اتوبوس های بین شهری جهان از پار سال جان تازه گرفت

برآیند داده ها و روندها نشان می دهد که فروش اتوبوس های بین شهری در سال ۲۰۲۵، در اروپا، آمریکا و آسیا (به جز چین) وارد مرحله ای تازه شده است



چرا چین حذف شد و چرا این حذف مهم است؟

حذف چین از این تحلیل، خود به روشن تر شدن تصویر بازار جهانی کمک می کند. چین به تنهایی بزرگ ترین بازار اتوبوس جهان است و آمارهای آن می تواند تصویر سایر مناطق را تحت تاثیر قرار دهد. تمرکز بر اروپا، آمریکا و سایر کشورهای آسیایی نشان می دهد که بازار جهانی اتوبوس های بین شهری بدون اتکا به چین نیز در سال ۲۰۲۵ توانسته به مسیر رشد بازگردد؛ رشدی که نه انفعاری، بلکه پایدار و مبتنی بر نوسازی ناوگان بوده است.

بازگشت عقلانی به سرمایه گذاری

برآیند داده ها و روندها نشان می دهد که فروش اتوبوس های بین شهری در سال ۲۰۲۵، در اروپا، آمریکا و آسیا (به جز چین)، وارد مرحله ای تازه شده است؛ مرحله ای که با احتیاط، عقلانیت اقتصادی و تمرکز بر بهره وری تعریف می شود. شرکت های حمل و نقل دیگر دنبال توسعه کمتی ناوگان نیستند، بلکه کیفیت، ایمنی و هزینه های بلندمدت را در اولویت قرار داده اند. برای صنعت خودروسازی و قطعه سازی جهانی، این تحول پیام روشنی دارد: آینده بازار اتوبوس های بین شهری نه در حجم بالا، بلکه در ارزش افزوده بالاتر رقم خواهد خورد؛ مسیری که اروپا آغازگر آن بوده و سایر مناطق جهان، هر یک با سرعتی متفاوت، در حال حرکت به سوی آن هستند.

چشم انداز ۲۰۲۶؛ احتیاط در فروش، تمرکز بر فناوری

ورود به سال ۲۰۲۶ برای اتوبوس سازان بزرگ اروپایی، آمریکایی و آسیایی با ترکیبی از ثبات نسبی و احتیاط سرمایه گذاری همراه شد. شرکت هایی مانند مرسدس بنز، MAN، ولوو و ایو کو پس از رشد قابل قبول فروش در ۲۰۲۵، تمرکز خود را از افزایش تیراژ به بهینه سازی سبد محصولات منتقل کردند. در اروپا، سفارش ها بیش از آن که افزایشی باشد، هدفمند و مبتنی بر جایگزینی ناوگان فرسوده شد؛ موضوعی که موجب شد بازار وارد فاز بلوغ شود.

در آمریکای شمالی نیز سال ۲۰۲۶ با رشد محدود اما با ثبات همراه بود. اپراتورها به دلیل هزینه های بالای تامین مالی و عدم قطعیت های اقتصادی، خریدهای بزرگ را به تعویق انداختند و به جای آن بر ارتقای فناوری، کاهش مصرف سوخت و افزایش ایمنی ناوگان تمرکز کردند. در آسیا (به جز چین)، روند توسعه اتوبوس های کم مصرف و هیبریدی ادامه یافت؛ اما فشارهای قیمتی و نوسان هزینه مواد اولیه، حاشیه سود تولید کنندگان را محدود کرد. در مجموع، ۲۰۲۶ برای اتوبوس سازان سال تثبیت دستاوردهای ۲۰۲۵ بود؛ سالی که در آن کیفیت، فناوری و بهره وری بیش از حجم فروش، تعیین کننده موقعیت شرکت هادر بازار جهانی شد.

جدید جایگزین ناوگان قدیمی شوند. این موضوع به ویژه در بخش بین شهری اهمیت بیشتری دارد؛ چرا که مسیرهای طولانی و سرعت های بالاتر، ریسک سوانح را افزایش می دهد. در نتیجه، بسیاری از شرکت های حمل و نقل اروپایی ترجیح دادند به جای بازسازی اتوبوس های قدیمی، سرمایه گذاری مستقیم در خرید اتوبوس های جدید انجام دهند؛ اقدامی که خود به افزایش فروش در سال ۲۰۲۵ کمک کرد.

آمریکای شمالی؛ بازار با ثبات با رشد آرام

بازار اتوبوس های بین شهری در ایالات متحده و کانادا در سال ۲۰۲۵، بر خلاف اروپا، با رشد شتابان همراه نبود؛ اما نشانه های روشنی از ثبات و احیای تدریجی را به نمایش گذاشت. صنعت موتور کوچ آمریکای شمالی که طی دوران کرونا آسیب جدی دیده بود، در سال های اخیر توانست بخش مهمی از تقاضای از دست رفته را بازیابی کند. اگرچه آمار رسمی متمرکز از تعداد دقیق فروش اتوبوس های بین شهری جدید در آمریکای شمالی نمی شود، اما داده های انجمن های صنفی نشان می دهد که شرکت های بزرگ حمل و نقل جاده ای در سال ۲۰۲۵ اقدام به نوسازی محدود اما هدفمند ناوگان کرده اند. تمرکز اصلی این بازار نه بر افزایش تعداد، بلکه بر افزایش کیفیت، کاهش هزینه نگهداری و بهبود مصرف سوخت بوده است. در آمریکا، اتوبوس های دیزلی پیشرفته با استانداردهای سخت گیرانه آلایندگی همچنان گزینه غالب هستند؛ اما علاقه به اتوبوس های گاز سوز و هیبریدی نیز در حال افزایش است. سیاست های حمایتی دولت فدرال و برخی ایالت ها، به ویژه در قالب مشوق های زیست محیطی، نقش مهمی در حفظ تقاضا ایفا کرده اند.

آسیا بدون چین؛ بازار ناهمگون اما رو به رشد

آسیا به جز چین در سال ۲۰۲۵ تصویری ناهمگون اما امیدوارکننده از بازار اتوبوس های بین شهری ارائه داد. کشورهای مانند ژاپن، کره جنوبی و هند سهم قابل توجهی از تولید و فروش اتوبوس های جاده ای را به خود اختصاص دادند. در این کشورها، رشد جمعیت شهری، توسعه شبکه های حمل و نقل منطقه ای و افزایش هزینه های سوخت شخصی، تقاضا برای سفرهای بین شهری عمومی را تقویت کرده است. در هند، به ویژه، برنامه های دولت برای توسعه حمل و نقل عمومی بین شهری و کاهش تصادفات جاده ای، موجب افزایش سفارش اتوبوس های جدید شد. ژاپن و کره جنوبی نیز با تمرکز بر ایمنی، کیفیت ساخت و فناوری های نوین، بازار با ثباتی را تجربه کردند؛ هر چند حجم فروش آن ها نسبت به اروپا محدودتر بود.

بازار جهانی اتوبوس های بین شهری که در سال های پس از همه گیری کرونا با افت تقاضا، توقف سرمایه گذاری و فرسودگی ناوگان مواجه شده بود، در سال ۲۰۲۵ نشانه های روشنی از بازگشت به مسیر رشد را بروز داد. احیای سفرهای جاده ای، افزایش قیمت سوخت های فسیلی، سیاست های حمایتی دولت ها برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و فشارهای زیست محیطی، همگی موجب شدند فروش اتوبوس های بین شهری در اروپا، آمریکا و شمالی و بخش هایی از آسیا (به جز چین) وارد فاز تازه ای شود؛ فازی که بیش از هر زمان دیگری بر بهره وری، ایمنی و فناوری های کم کربن تکیه دارد.

اروپا؛ رشد فروش در سایه نوسازی ناوگان و الزامات زیست محیطی

اروپا در سال ۲۰۲۵ همچنان مهم ترین بازار اتوبوس های بین شهری خارج از چین باقی ماند. براساس داده های رسمی انجمن خودروسازان اروپا (ACEA)، ثبت نام انواع اتوبوس در اتحادیه اروپا و کشورهای همکار به حدود ۳۸ هزار دستگاه رسید که نسبت به سال پیش از آن رشدی معنا دار را نشان می دهد. هر چند این آمار شامل اتوبوس های شهری نیز می شود؛ اما بررسی ترکیب سفارش ها نشان می دهد بخش قابل توجهی از تقاضا مربوط به اتوبوس های بین شهری و جاده ای (Coach) بوده است.

دلیل اصلی این رشد را باید در سه عامل جستجو کرد: نخست، فرسودگی ناوگان بین شهری در بسیاری از کشورهای اروپایی که طی سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ به دلیل رکود، نوسازی آن به تعویق افتاده بود. دوم، افزایش سفرهای منطقه ای و بین شهری به ویژه در کریدورهای پر تردد اروپای مرکزی و شرقی و سوم، سخت گیری های زیست محیطی که شرکت های حمل و نقل را به جای تعمیر ناوگان قدیمی، به سمت خرید اتوبوس های جدید با استانداردهای آلایندگی بالاتر سوق داد. در این میان، آلمان، لهستان و فرانسه بیشترین سهم را از فروش اتوبوس های بین شهری داشتند. خودروسازانی مانند دایملر (مرسدس بنز)، MAN، ولوو و ایو کو تمرکز ویژه ای روی موتور کوچ های کم مصرف، هیبریدی و حتی برقی برای مسیرهای کوتاه و متوسط بین شهری دارند. اگرچه اتوبوس های تمام برقی هنوز سهم غالب بازار بین شهری اروپا نیستند، اما روند سفارش ها نشان می دهد که این بخش به تدریج در حال ورود به مسیر برقی سازی است.

ایمنی و فناوری؛ نقطه ثقل تصمیم خریداران اروپایی

یکی از ویژگی های برجسته بازار اروپا در سال ۲۰۲۵، افزایش وزن مولفه ایمنی در تصمیم خرید بود. الزام های جدید اتحادیه اروپا برای نصب سامانه های کمک راننده پیشرفته، مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط و پایش خستگی راننده، باعث شد اتوبوس های نسل

شرایط فروش محصولات تجاری بهمن دیزل در بورس کالا - تحویل فوری ویژه بهمن ماه ۱۴۰۴

شرایط پیش ثبت نام مشتریان در سامانه فروش اینترنتی گروه بهمن به نشانی BAHMAN.IRANECAR.COM فراهم شده و متقاضیان می توانند تا روز عرضه، فرآیند پیش ثبت نام خود را انجام دهند.



علاقه مندان برای دریافت اطلاعات تکمیلی می توانند به نمایندگی های فروش محصولات تجاری گروه بهمن در سراسر کشور یا سایت بورس کالا به نشانی IME.CO.IR مراجعه کنند.

● کامیون فورس ۶ تن کابین بدون خواب
زمان عرضه: شنبه ۲۵ بهمن ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح
قیمت پایه: ۲۵ میلیارد و ۶۷۰ میلیون ریال

● کامیون امپاور ۱۹ تن BD300D
زمان عرضه: دوشنبه ۲۷ بهمن ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح
قیمت پایه: ۳۹ میلیارد و ۷۹۰ میلیون ریال

● کلیه محصولات بارنگ سفید و مدل ۱۴۰۴ عرضه می شوند.



● کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز (CNG)
زمان عرضه: یکشنبه ۱۲ بهمن ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح
قیمت پایه: ۱۵ میلیارد و ۶۸۰ میلیون ریال

● کشنده تک محور بایک X9
زمان عرضه: سه شنبه ۱۴ بهمن ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح
قیمت پایه: ۸۰ میلیارد و ۷۱۰ میلیون ریال

● کامیونت فورس ۳.۸ تن
زمان عرضه: دوشنبه ۲۰ بهمن ۱۴۰۴ ساعت ۹ صبح
قیمت پایه: ۱۴ میلیارد و ۷۳۰ میلیون ریال

شرکت بهمن دیزل شرایط عرضه جدید محصولات تجاری خود را در بورس کالا اعلام کرد. بر اساس این بخشنامه، مجموعه ای از کامیونت ها، کامیون ها و کشنده های بهمن دیزل در بهمن ماه ۱۴۰۴ و در قالب عرضه در بورس کالا در دسترس متقاضیان قرار می گیرند. تمامی این محصولات با شرایط تحویل فوری یک ماهه عرضه خواهند شد.

طبق اعلام بهمن دیزل، در صد پیش پرداخت سفارش خرید معادل ۱۰ درصد قیمت پایه تعیین شده است. بر این اساس، برنامه عرضه محصولات بهمن دیزل در بورس کالا به شرح زیر است:



تاثیر افزایش قیمت خودرو در کارخانه روی وضعیت بازار

این روزها برخی خودروسازان داخلی درصدد بسالای بردن قیمت محصولاتشان در کارخانه هستند. این مساله در شرایط فعلی که قدرت خرید مصرف کننده تا حد زیادی کاهش یافته است، می تواند روی معاملات در سطح بازار تاثیر منفی بگذارد و به حجم رکود در این بخش هرچه بیشتر دامن بزند. بر این اساس در صورت بالا رفتن نرخ خودرو در کارخانه، قیمت



مدل های کار کرده و دست دوم خودرو نیز سیر صعودی به خود می گیرد و همین امر رکود حداکثری را به دنبال خواهد داشت. بنابراین شایسته است پیش از اتخاذ هرگونه تصمیمی از سوی خودروسازان با هدف افزایش نرخ محصولاتشان، قدرت خرید مصرف کننده نیز مد نظر قرار گیرد تا رونق خرید و فروش از بازار خودرو به طور کامل رخت برنبد.

نوسان قیمت خودروهای پاک وارداتی در سایه تحرکات ارزی

نیز به رفتار محتاطانه خریداران دامن زده است. بسیاری از متقاضیان خرید خودرو، به ویژه در بخش وارداتی ترجیح داده اند تصمیم خود را به تعویق بیندازند تا تصویر روشن تری از روند نرخ ارز و سیاست های تنظیم بازار شکل گیرد. این تعلل، به طور خاص بر بازار خودروهای هیبریدی اثر گذار بوده و موجب کاهش تقاضای کوتاه مدت شده است. تازمانی که ثبات نسبی به بازار ارز بازنگردد، نمی توان انتظار آرامش پایدار در بازار خودروهای وارداتی را داشت. خودروهای برقی و هیبریدی به عنوان کالاهایی با وابستگی ارزی بالا، بیش از سایر بخش ها در معرض نوسانات قیمتی قرار دارند و هرگونه شوک ارزی می تواند به سرعت مسیر قیمت ها را تغییر دهد.

حمل و نقل، تعرفه ها و همچنین فناوری پیشرفته تر، حساسیت بیشتری نسبت به تغییرات ارزی دارند و همین موضوع باعث شد هرگونه نوسان در بازار ارز، سریع تر در قیمت نهایی آن ها منعکس شود. در مقابل، بازار خودروهای وارداتی هیبریدی در همین بازه زمانی با تعدیل نسبی قیمت ها مواجه شد. کاهش تقاضای مصرفی، به ویژه در شرایطی که قدرت خرید خانوارها تضعیف شده، عامل اصلی افت قیمت در این بخش بوده است. علاوه بر این، عرضه گسترده تر برخی مدل های هیبریدی در ماه های اخیر، باعث کاهش فشار قیمتی و ایجاد رقابت بیشتر میان فروشندگان شده است. از سوی دیگر، نااطمینانی نسبت به سیاست های آینده واردات و نحوه تخصیص ارز

بازار خودرو در پایان هفته گذشته با تغییرات قیمتی قابل توجهی در بخش خودروهای وارداتی همراه شد؛ به گونه ای که برخی مدل های تمام برقی با افزایش قیمت مواجه شدند و در مقابل، تعدادی از خودروهای هیبریدی کاهش نرخ را تجربه کردند. بررسی تحولات بازار نشان می دهد که این نوسانات بیش از آن که ریشه در تغییرات عرضه و تقاضای واقعی داشته باشد، تحت تاثیر مستقیم نوسانات نرخ ارز است. در روزهای اخیر، افزایش انتظارات تورمی و ناپایداری در بازار ارز، باعث شد قیمت خودروهای وارداتی، به ویژه خودروهای برقی که وابستگی بیشتری به نرخ ارز دارند، با شیب ملایم صعودی همراه شود. این خودروها به دلیل قیمت پایه بالاتر، هزینه های

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 ۷۵۰	۱۰۰	▲
اموی ام X33 کر اس دنده ای (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
اموی ام X33 کر اس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد	۴۰	▲
اموی ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
فونیکس FX پریموم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۷۳	۴ میلیارد و ۲۵۰	۲۱۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۰۵	۵ میلیارد و ۳۰۰	۵۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۱۱۴	۴ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۵ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۷ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۳۵	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیارد و ۵۰	۱۵۰	▲
کی ام سی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲۳۰	▲
کی ام سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۲۲۰	▲
کی ام سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کی ام سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۱۵	۵۰	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۲۰	۵۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۵۰	۱۰۸	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک میلیارد و ۲۰	۱۰۴	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۳۵	۹۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۲۹۰	۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۹۵	۸۶	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۳۰	۹۶	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۹۳	۱۹۶	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۳۲	۹۷	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۴۸	۱۰۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۷۲	۹۶	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۲	۹۷	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۵	۹۴	▲
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۱۰	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۴۹۵	۱۱۳	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۲۰	۱۳۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۸۰	۱۷۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۱۰	۱۷۷	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۲۳۰	۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۱۷۵	۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۷۵	۱۷۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۴۳۰	۱۵۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۵۲۰	۱۶۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۵۴۵	۱۹۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۷۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۳۵۵	۱۶۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۵۶۰	۱۷۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۶۴۰	۱۷۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۸۸	۱۸۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۱۷۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۹۲۰	۱۸۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۵۳۰	۱۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۷۱۵	۱۵۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۴۵	۱۵۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۴۰	۲۳۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۶۷۵	۲۰۵	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۹۹۰	۲۳۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۱۳۳	▲
ریا (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۹۴۰	۵۴۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۵۲	۶۰	▲

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	۴ میلیارد	۴۰۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
ام جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۹۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
ام جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۹۰	۳ میلیارد	۳۰۰	▲
ام جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۰	۴ میلیارد	۵۰۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۱۹۸	۱۳ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
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	۸ میلیارد	۸۵۰	▲
بام و iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیارد	۷۰۰	▲
بام و X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۴ میلیارد و ۹۰۰	۹۰۰	▲
بام و X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۵۰۰	یک میلیارد	▲
بام و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۱۰۰	۱۶ میلیارد	۲۰۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۷۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۷۰۰	یک میلیارد و ۳۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۱۵۹	۳ میلیارد و ۵۰۰	یک میلیارد و ۵۰۰	▲
بی‌وی‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۶ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۳۰۰	▲
تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۵۲۰	۷ میلیارد و ۸۰۰	۶۰۰	▲
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۸۶	۴ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۹۰۰	۴۰۰	▲
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۳۵۰	۱۰ میلیارد و ۸۰۰	۳۰۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
تویوتا ابلدندر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۷۰۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پریموم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیارد	۰	▲

وی افزود: «با شناسایی محل دپو سوخت، مأموران انتظامی این شهرستان با هماهنگی قضائی محل مورد نظر را بازرسی و موفق به کشف ۱۶ هزار لیتر گازوئیل قاچاق شدند.»

فرمانده انتظامی شهرستان ساوه با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه اظهار کرد: «ارزش سوخت مکشوفه برابر ارزیابی صورت گرفته حدود سه میلیارد ریال می باشد که در این راستا یک متهم با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.»

«فرمانده انتظامی شهرستان ساوه از کشف ۱۶ هزار لیتر گازوئیل دپو شده در یکی از شرکت های صنعتی در این شهرستان خبر داد.

سرهنگ مجتبی جمالی در تشریح این خبر بیان کرد: «در ادامه روند مبارزه با قاچاق فرآورده های نفتی، مأموران انتظامی شهرستان ساوه در تحقیقی از دپوی مقادیر زیادی سوخت قاچاق در یکی از شرکت های صنعتی در اطراف شهرستان ساوه مطلع شدند.»



کشف سوخت قاچاق در ساوه



تحول آرام اما عمیق در بازار روانکارهای خودرویی اروپا؛

فشار استانداردهای آلایندگی، مسیر صنعت روغن موتور و گیربکس را تغییر داد

«بازار روغن موتور و روغن گیربکس در اروپا طی سال ۲۰۲۵ وارد مرحله ای تازه از تحول فناورانه شد؛ مرحله ای که نه با افزایش حجم مصرف، بلکه با تغییر ماهیت محصولات، فرمولاسیون ها و انتظارات خودروسازان تعریف می شود. سخت گیرانه تر شدن استانداردهای آلایندگی، رشد فناوری های انتقال قدرت و گسترش خودروهای هیبریدی و برقی، صنعت روانکار را ناگزیر کرده است تا از الگوهای سنتی فاصله بگیرد و به سمت محصولات کم ویسکوزیته، پربازده و سازگار با محیط زیست حرکت کند. در این میان، اروپا به دلیل نقش پیشرو در مقررات زیست محیطی و فناوری خودرو، به یکی از مهم ترین آزمایشگاه های جهانی تحول روانکارها تبدیل شده است.

«روغن موتور؛ از روانکاری تا بهینه سازی مصرف سوخت

در سال ۲۰۲۵، روغن موتور در اروپا دیگر صرفاً یک ماده مصرفی برای کاهش اصطکاک نیست، بلکه بخشی از سیستم بهینه سازی عملکرد موتور و کاهش آلایندگی محسوب می شود. اجرای الزامات جدید استاندارد Euro ۷ خودروسازان را به استفاده از روغن هایی با ویسکوزیته پایین تر و پایداری حرارتی بالاتر سوق داده است.

به همین دلیل، سهم روغن های معدنی در بازار اروپا به طور پویسته کاهش یافته و روغن های سنتتیک و نیمه سنتتیک پیشرفته، مبتنی بر پایه های گروه III و PAO، جایگاه مسلط تری پیدا کرده اند. این محصولات با کاهش اتلاف انرژی در موتور، به بهبود مصرف سوخت و

کاهش انتشار گازهای آلاینده کمک می کنند؛ موضوعی که برای خودروسازان اروپایی، نه یک انتخاب، بلکه یک الزام قانونی است. هم زمان، فاصله های زمانی تعویض روغن نیز افزایش یافته است. بسیاری از روغن های جدید توانایی عملکرد مطمئن در دوره هایی تا ۳۰ هزار کیلومتر را دارند. این ویژگی علاوه بر کاهش هزینه نگهداری خودرو، با سیاست های زیست محیطی اتحادیه اروپا در زمینه کاهش پسماندهای صنعتی هم راستا است.

«افزودنی ها؛ قلب پنهان نوآوری

یکی از تحولات کمتر دیده شده اما تعیین کننده در سال ۲۰۲۵، پیشرفت چشمگیر فناوری افزودنی ها در روغن موتور است. ترکیبات ضدسایش، ضد اکسیداسیون و اصلاح کننده های اصطکاک، به گونه ای طراحی شده اند که بتوانند با موتورهای کوچک تر، توربوشارژ و پرفشار نسل جدید سازگار باشند.

در واقع، موتورهای کم حجم امروزی که برای کاهش مصرف سوخت طراحی شده اند، فشار حرارتی و مکانیکی بیشتری به روغن وارد می کنند. پاسخ صنعت روانکار به این چالش، توسعه فرمولاسیون هایی بوده که در عین کاهش ویسکوزیته، توان محافظتی بالاتری ارائه دهند.

«روغن گیربکس؛ رشد در سایه پیچیدگی انتقال قدرت

برخلاف روغن موتور که تحت تاثیر رشد خودروهای برقی با کاهش تقاضای تدریجی مواجه است، بازار روغن گیربکس و سیستم انتقال قدرت در اروپا طی سال ۲۰۲۵



روندی باثبات و حتی رو به رشد را تجربه کرد. افزایش تعداد گیربکس های چندسرعت، سیستم های دو کلاچه و انتقال های هیبریدی، نیاز به روغن های تخصصی تر را افزایش داده است.

روغن های گیربکس جدید با ویسکوزیته پایین تر، به بهبود رانندمان انتقال نیرو و کاهش تلفات انرژی کمک می کنند. در عین حال، افزودنی های پیشرفته موجب تغییر دنده نرم تر، کاهش صدا و افزایش طول عمر قطعات می شوند.

این ویژگی ها به ویژه در خودروهای سواری رده متوسط و لوکس اروپایی اهمیت بالایی دارد.

«خودروهای هیبریدی و برقی؛ تغییر تقاضا، نه حذف بازار

اگرچه خودروهای تمام برقی نیازی به روغن موتور ندارند، اما رشد این بخش به معنای حذف بازار روانکار نیست. خودروهای هیبریدی همچنان به روغن موتورهای

پیشرفته نیاز دارند و در خودروهای برقی نیز روغن ها و مایعات اختصاصی برای گیربکس های کاهنده، موتورهای الکتریکی و سیستم های خنک کاری توسعه یافته اند.

در سال ۲۰۲۵، همکاری نزدیک میان خودروسازان و شرکت های تولیدکننده روانکار در اروپا افزایش یافت. هدف این همکاری ها، طراحی روانکارهایی است که با مشخصات دقیق هر پلتفرم خودرویی سازگار باشد؛ روندی که به تخصصی تر شدن بازار و افزایش ارزش افزوده محصولات انجامیده است.

«پایداری و اقتصاد چرخشی؛ محور آینده بازار

یکی دیگر از ویژگی های برجسته بازار اروپا در سال ۲۰۲۵، تمرکز فزاینده بر پایداری زیست محیطی است. استفاده از روغن های بازیافت شده با کیفیت بالا و توسعه روانکارهای زیست تخریب پذیر، بخشی از راهبرد صنعت برای همسویی با اهداف اقلیمی اتحادیه اروپا محسوب می شود.

این رویکرد نه تنها به کاهش وابستگی به منابع خام کمک می کند، بلکه فرصت های تازه ای برای نوآوری و رقابت در میان تولیدکنندگان ایجاد کرده است.

«رشد کیفی به جای رشد حجمی

بازار روغن موتور و روغن گیربکس اروپا در سال ۲۰۲۵ نشان داد که مسیر آینده این صنعت، از افزایش حجم مصرف عبور کرده و به سمت رشد کیفی، فناوری محور و مقررات محور حرکت می کند. روانکارها امروز بخشی از معادله بهره روری خودرو هستند و نه صرفاً یک کالای مصرفی. در چنین شرایطی، برنده های بازار نه تولیدکنندگان بر حجم، بلکه شرکت هایی خواهند بود که بتوانند میان الزامات زیست محیطی، نیازهای فنی خودروسازان و انتظارات مصرف کنندگان تعادل برقرار کنند؛ مسیری که اروپا در سال ۲۰۲۵ با جدیت در آن گام برداشته است.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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



شامل کیت ارز و نتایج تیمی و پروگرامینگ حرفه‌ای ECU می‌شود، قدرت و گشتاور موتور را به سطح بالاتری می‌رساند. این تغییرات نمادین تغییرات تنها شامل نوسان در کمربند کشش نیست، بلکه گشتاور و سرعت را افزایش می‌دهد و استپ‌ها را نزدیک می‌تواند قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. بنابراین تنها ۸ ثانیه زمان نیاز است تا X4 حالت حرکت را به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

قلب تپنده X4M کامپیتیشن را موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری توپین توربوشارژر تشخیص می‌دهد. این پیرشرانه موسوم به S58 طراحی توربوشارژهای دوقلو و باش‌سوخت مستقیم داخل سیلندرهای می‌تواند حداکثر ۵۲۰ اسب بخار قدرت را در ۶۲۵۰ دور بر دقیقه و ۶۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۰۰۰ دور بر دقیقه به بارمغان آورد. هر چند که رقابتی با اسب‌بخاری و ۱۰ نیوتون‌متری نیز برای خریداران که خواهان قدرت و گشتاور بیشتری نیز هستند، وجود دارد. در حقیقت کب‌آبی موتور ام‌که

مشخصات فنی بامو «X4» ام کامپیشن

[illegible]

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

هشدار!



کشف لاستیک قاچاق به ارزش ۱۶ میلیارد



رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرا جا گفت: «پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز با اقدامات بر جسته خود ۱۱۶ میلیارد حلقه انواع کالاهای قاچاق که بخشی از آن شامل ۱۱۵ میلیارد تومان حلقه انواع لاستیک خودروی سنگین و سبک می‌باشد کشف کرد.» به گزارش گروه اجتماعی خبرگزاری دانشجو، سردار رحیمی در جمع خبرنگاران گفت: «پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز امنیت اقتصادی فر اجاد در ۹ ماهه ۱۴۰۴ توانست بیش از ۱۱۶ میلیارد قلم انواع کالای قاچاق

کشف کند که با رشد ۴۲۱ درصدی همراه بوده است.» وی افزود: «تعداد ۳۷ هزار و ۶۱۸ حلقه لاستیک خودروی سنگین و سبک به ارزش تقریبی ۱۱۵ میلیارد تومان بخشی از این کشفیات هستند.» رحیمی گفت: «در پی خبری مبنی بر دیو و نگهداری مقادیر زیادی انواع لاستیک واقع در شهر ری کار آگاهان مرکز عملیات ویژه پس از شناسایی دقیق محل، از انبار تعداد ۳۷ هزار و ۶۱۸ حلقه لاستیک کشف گردید.»

وقتی بورس برای تایر ساز بزرگ اولویت پیدا می کند؛

سرمایه‌گذاری ۱۰ درصدی «بارز» در اوراق بهادار



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

سهامداران در مجمع عمومی فوق العاده گروه صنعتی بارز با اختصاص حداکثر ۱۰ درصد از دارایی‌های بارز برای سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار موافقت کردند. به گزارش شستا رسانه، مجمع عمومی فوق العاده گروه صنعتی بارز وابسته به شستا با حضور مدیرعامل و اعضای هیات مدیره و نمایندگان سهامداران و نماینده بازرس قانونی و کارشناس بورس در مجتمع بارز کرمان برگزار شد.

در این نشست که با هدف تطابق اساسنامه شرکت با نمونه اساسنامه سازمان بورس برگزار شد، جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز در ابتدا گزارشی از میزان فروش و تولید ۹ ماهه نخست سال جاری، میزان سود حاصل و سهم محصولات بارز در بازار کشور ارائه و گفت: «مشکلاتی مانند ناترازی انرژی به ویژه انرژی برق در مجموعه بارز کرمان باعث شد تا بخشی از تولید ما دچار توقف شود و این موضوع سبب شد تا این مجموعه بر روی انرژی‌های خورشیدی سرمایه‌گذاری کند.»

وی افزود: «با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و در راستای مسئولیت‌های زیست‌محیطی، مجموعه بارز کرمان سعی دارد نسبت به احداث یک نیروگاه خورشیدی با ظرفیت ۱۱ مگاوات اقدام کند که این نیروگاه در زمینی به مساحت ۱۶،۵ هکتار در مجاورت این مجتمع احداث خواهد شد که با احداث این نیروگاه،

۲۲۰۰۰ مگاوات ساعت انرژی برق در طول سال تامین و بخشی از کمبود انرژی جبران خواهد شد.»

وی تصریح کرد: «مجازی‌های لازم از سازمان محیط زیست و سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری انرژی برق نیز دریافت شده و هماهنگی‌های لازم با سایر دستگاه‌های اجرایی مرتبط نیز در حال انجام است.»

در این نشست، سهامداران و نمایندگان آنان با احداث نیروگاه خورشیدی، سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار و اختصاص حداکثر ۱۰ درصد از دارایی‌های شرکت به امر سرمایه‌گذاری در اوراق بهادار، موافقت کردند که این موارد به صورت تبصره به مفاد ماده ۲ اساسنامه (موضوع فعالیت شرکت) اضافه شود. علاوه بر این مقرر

شد که تغییر در موارد مندرج در این تبصره‌ها منوط به موافقت سازمان بورس و اوراق بهادار باشد و بازرس شرکت موظف است رعایت مفاد را بررسی و در صورت مشاهده هرگونه تخلف، سازمان بورس و اوراق بهادار را مطلع کنند.

تجدید پذیر، یک بند با عنوان «احداث نیروگاه‌های خورشیدی جهت خرید و فروش برق تجدیدپذیر در راستای تامین انرژی مورد نیاز فعالیت اصلی شرکت» نیز به مفاد این ماده الحاق شد. در پایان این نشست، نمایندگان و سهامداران از خطوط تولید و طرح‌های توسعه در این مجموعه، بازدید کردند

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو و 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 - تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - 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 - تویوتا 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	تویوتا 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 وینارا - BYDS6
	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
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX - ری را - خودرو فردا T5 - سوپا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5 - توسان - کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج - دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷ - بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورتیج - هیوندای IX55 - لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا - TB8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS - اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو - لکسوس RX - تویوتا راو ۴ - سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی - رکستون





بازاریابی و فروش گذرانده است. او در حال حاضر معاون و مدیر فروش و بازاریابی عمومی مرسدس بنز در اروپا، خاورمیانه و آفریقا است. بنابراین بهترین سمت را برای وی در نظر گرفتیم که از اولین روز ژانویه سال ۲۰۲۲ در کمپانی ما مشغول به کار شده است. بودانی از ژانویه سال ۲۰۲۰ در مرسدس بنز معاون و مدیر فروش و بازاریابی آن کمپانی شد. همچنین این شخصیت برجسته قرار است نظارت مستقیمی نیز بر دفاتر پورشه در میامی به عنوان دفتر مرکزی پورشه در آمریکا مرکزی نیز داشته باشد.

کمپانی پورشه به عنوان اسپریت ساز زیر مجموعه فولکس واگن در اقدام اخیر خود مدیر عامل بخش پرینتایی خود را تغییر داد. مدیر عامل جدید کریشان بودانی است که پیش از پیوستن به تیم پورشه در بخش بازاریابی و فروش مرسدس بنز به عنوان متخصص این حوزه مشغول به کار بوده است. بودانی جانشین سارا سیمپسون شد که به گفته کمپانی پورشه، وی با رضایت کامل دوجانبه این شرکت را ترک کرد. همچنین پورشه درباره کریشان بودانی می گوید: «منصفانه بگویم بودانی یک کهنه کار در صنعت خودرو است، زیرا دوران حرفه ای خود را در بخش



ترکیب جدید برای تیم طراحی «پورشه»

گزارش «دنیای خودرو» از گذار فناوری و فشار هزینه به قطعه سازان دنیا؛

زنجیره تامین بین المللی خودروسازان در سال ۲۰۲۵ باز آرایشی شد

یکی از تغییرات مهم سال ۲۰۲۵، باز تعریف معیارهای انتخاب تامین کننده توسط خودروسازان بود. اگر در دهه های گذشته «کمترین قیمت» اولویت اصلی بود، اکنون انعطاف پذیری جایگاه پررنگ تری پیدا کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«سال ۲۰۲۵ برای صنعت خودرو دنیا، بیش از آن که سال رشد تولید یا جهش فروش باشد، سال باز تعریف زنجیره تامین و آزمون تاب آوری قطعه سازان بود. زنجیره ای که پس از شوک های پی در پی دهه ۲۰۲۰ همه گیری کرونا گرفته تا بحران تراشه ها، تغییرات ژئوپلیتیک و جهش هزینه های انرژی وارد مرحله ای تازه شده است؛ مرحله ای که در آن دیگر صرفاً «تامین به موقع» کافی نیست و مفاهیمی چون امنیت تامین، تنوع جغرافیایی، سودآوری پایدار و توان فناوریانه به معیارهای اصلی بقا تبدیل شده اند. بررسی عملکرد قطعه سازان دنیا تا پایان ۲۰۲۵ نشان می دهد زنجیره تامین خودروسازان در اروپا، آسیا و آمریکا اگر چه از فروپاشی فاصله گرفته، اما همچنان با فشارهای ساختاری عمیقی دست و پنجه نرم می کند؛ فشارهایی که آینده صنعت خودرو را بیش از هر زمان دیگری به تصمیمات امروز قطعه سازان گره زده است.

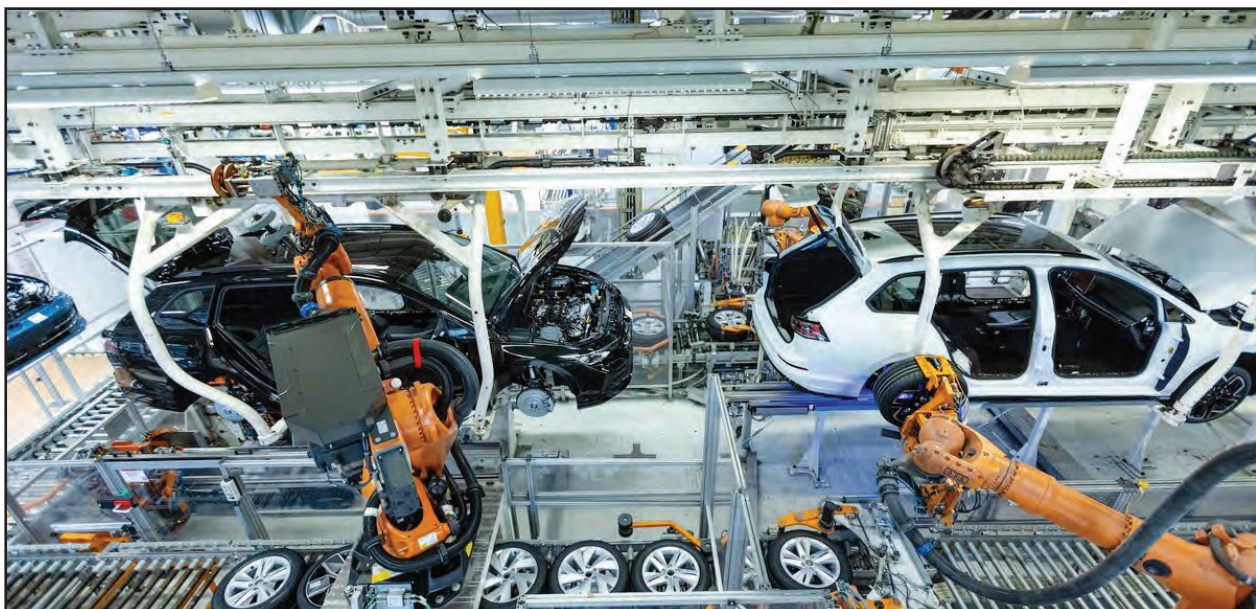
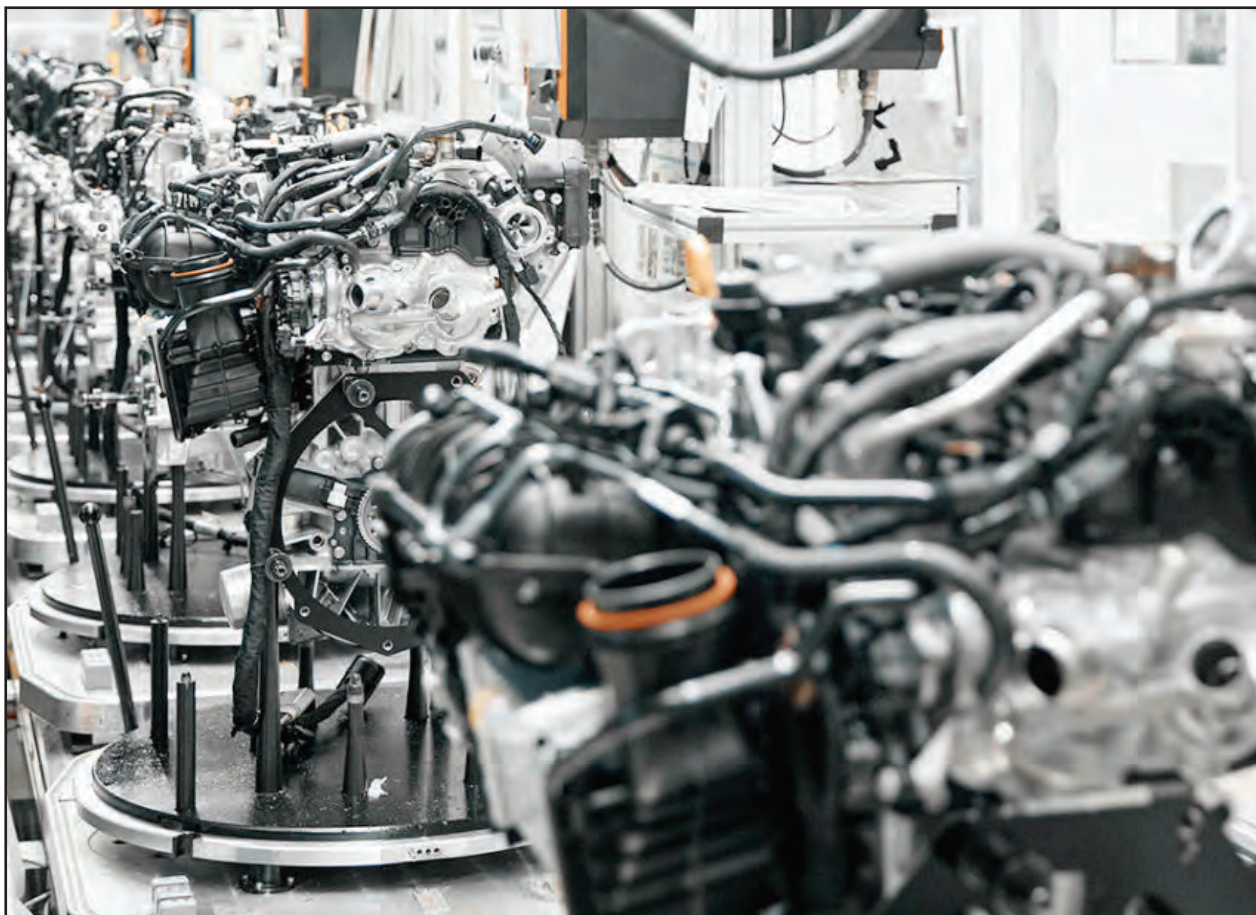
زنجیره تامین پس از بحران؛ خروج از شوک، ورود به فرسایش
برخلاف سال های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ که اختلالات زنجیره تامین به شکل ناگهانی و حاد بروز کرد، سال ۲۰۲۵ را باید سال «فرسایش تدریجی» دانست. کمبود شدید تراشه ها تا حدی مدیریت شد، اما جای خود را به مجموعه ای از چالش های مزمن داد: افزایش هزینه نیروی کار، رشد بهای مواد اولیه، فشارهای زیست محیطی، الزامات جدید فناوری و کاهش حاشیه سود.

گزارش های بین المللی نشان می دهد سود عملیاتی بسیاری از تامین کنندگان بزرگ قطعات خودرو هنوز به سطح پیش از پاندمی بازنگشته است. در واقع، بخش قابل توجهی از قطعه سازان جهانی در وضعیتی قرار گرفتند که افزایش درآمد اسمی، لزوماً به بهبود سودآوری منجر نشد. این موضوع به ویژه در اروپا و آمریکای شمالی نمود بیشتری داشت؛ جایی که هزینه های تولید سریع تر از رشد تقاضا افزایش یافت.

اروپا؛ قطعه سازی زیر سایه گذار سبز و ائت تقاضا
زنجیره تامین خودروسازی اروپا در سال ۲۰۲۵ با دو فشار هم زمان مواجه بود؛ از یک سو، الزامات سخت گیرانه گذار به خودروهای برقی و کاهش آلایندگی و از سوی دیگر، ائت نسبی تقاضای خودرو در برخی بازارهای اصلی. بسیاری از قطعه سازان سنتی اروپایی که تمرکز آن ها بر موتورهای احتراق داخلی، گیربکس های کلاسیک و قطعات مکانیکی بود، با کاهش سفارش ها روبرو شدند. در مقابل، شرکت هایی که زودتر به حوزه هایی چون الکترونیک خودرو، سیستم های مدیریت باتری، نرم افزار و سامانه های کمک راننده وارد شده بودند، عملکرد باثبات تری ثبت کردند.

در همین حال، صنعت قطعه سازی اروپا شاهد تعدیل نیرو و ادغام های گسترده بود. کاهش ده ها هزار شغل در این بخش، نشانه ای از تلاش برای بقا در محیطی با حاشیه سود محدود است. بسیاری از تحلیلگران معتقدند اروپا در سال ۲۰۲۵ وارد مرحله ای از «غریبال ساختاری» در قطعه سازی شد؛ مرحله ای که در آن بازیگران کوچک و کم فناوری یا راه خروج از بازار را در پیش گرفتند یا در قالب ادغام جذب شرکت های بزرگ تر شدند.

آمریکا؛ بازگشت به داخل، اما با هزینه بالای داخلی سازی
در ایالات متحده، زنجیره تامین خودروسازان در سال ۲۰۲۵ بیش از هر چیز تحت تاثیر سیاست های صنعتی و تجاری قرار داشت. تمرکز بر داخلی سازی تولید، کاهش وابستگی به آسیا و حمایت از تولید کنندگان داخلی، فرصت هایی برای برخی قطعه سازان آمریکایی ایجاد کرد؛ اما این سیاست ها بدون هزینه نبود.



سرمايه گذاری در قطعه سازی تقویت کرد. هزینه پایین تر نیروی کار، بازار داخلی روبه رشد و سیاست های حمایتی، هند را به گزینهای جذاب برای تنوع بخشی زنجیره تامین تبدیل کرد.

ژاپن و کره جنوبی نیز با تمرکز بر قطعات با فناوری بالا، به ویژه در حوزه نیمه رساناهای خودرویی و سیستم های هوشمند، نقش کلیدی خود را حفظ کردند.

فناوری؛ مرز جدید رقابت قطعه سازان
یکی از مهم ترین ویژگی های زنجیره تامین خودرو در سال ۲۰۲۵، تغییر ماهیت رقابت میان قطعه سازان بود. دیگر صرفاً مقیاس تولید یا قیمت پایین تعیین کننده نیست؛ بلکه توان فناوریانه، سرعت نوآوری و قابلیت ادغام با پلتفرم های دیجیتال خودروسازان اهمیت یافته است. قطعه سازانی که به حوزه نرم افزار، داده، هوش مصنوعی و الکترونیک قدرت وارد شدند، توانستند موقعیت خود را در زنجیره تامین تثبیت کنند. در مقابل، تولید کنندگان قطعات کم فناوری با فشار فزاینده ای مواجه شدند و در بسیاری موارد به حاشیه رانده شدند.

بازطراحی زنجیره تامین؛ از «ارزان ترین» به «ایمن ترین»
یکی از تغییرات مهم سال ۲۰۲۵، باز تعریف معیارهای انتخاب تامین کننده توسط خودروسازان بود. اگر در دهه های گذشته، «کمترین قیمت» اولویت اصلی بود، اکنون عواملی مانند امنیت تامین، پایداری زیست محیطی، شفافیت داده و انعطاف پذیری جایگاه پررنگ تری پیدا کرده اند. خودروسازان بزرگ تلاش کردند زنجیره های تامین کوتاه تر، متنوع تر و دیجیتالی تری ایجاد کنند. این رویکرد اگر چه ریسک اختلال را کاهش می دهد، اما هزینه نهایی تولید را افزایش می دهد؛ هزینه ای که در نهایت به مصرف کننده منتقل می شود.

ایمنی؛ حلقه ای حساس در زنجیره تامین ۲۰۲۵ بود
یکی از ابعاد کمتر دیده شده اما به شدت اثر گذار زنجیره تامین خودرو در سال ۲۰۲۵، موضوع ایمنی قطعات و سامانه هاست؛ حوزه ای که مستقیماً با عملکرد قطعه سازان گره خورده و به یکی از معیارهای اصلی ارزیابی تامین کنندگان تبدیل شده است. با افزایش سهم سامانه های پیشرفته کمک راننده (ADAS)، الکترونیک قدرت، باتری ها و نرم افزار در خودروهای جدید، ماهیت ایمنی از یک مساله مکانیکی به یک چالش فناوریانه و سیستمی تغییر کرده است.

در اروپا و آمریکا، سخت گیری نهادهای نظارتی در زمینه ایمنی عملکردی، ایمنی سایبری و استانداردهای تصادف، فشار مضاعفی بر قطعه سازان وارد کرد. تامین کنندگانی که نتوانستند الزامات جدید را در طراحی و تولید رعایت کنند، با ریسک حذف از زنجیره تامین خودروسازان بزرگ مواجه شدند. در مقابل، قطعه سازانی که در حوزه حسگرها، نرم افزارهای ایمن، سیستم های ترمز پیشرفته و مدیریت ایمنی باتری سرمایه گذاری کردند، موقعیت رقابتی بهتری به دست آوردند. هم زمان، افزایش پیچیدگی زنجیره تامین باعث شد ریسک خطا، نقص کیفی و حتی حملات سایبری به یکی از دغدغه های جدی صنعت تبدیل شود. به همین دلیل، در سال ۲۰۲۵ ایمنی دیگر صرفاً یک الزام فنی نبود، بلکه به شاخصی راهبردی برای اعتماد، تسادوم همکاری و پایداری زنجیره تامین خودرو بدل شد.

سال ۲۰۲۵ عبور از بحران یا تثبیت فشار؟
برآیند تحولات نشان می دهد سال ۲۰۲۵ نه پایان بحران زنجیره تامین خودرو بود و نه آغاز یک دوران طلایی. این سال را باید نقطه تثبیت فشارهای ساختاری دانست؛ سالی که در آن قطعه سازان جهانی مجبور شدند خود را با واقعیتی جدید وفق دهند. واقعیتی که در آن، سودآوری آسان گذشته جای خود را به رقابتی فشرده، فناوری محور و سیاست زده داده است. آینده زنجیره تامین خودرو بیش از هر زمان دیگری به توان تطبیق قطعه سازان با این شرایط بستگی دارد؛ تطبیقی که برندگان و بازندگان دهه آینده صنعت خودرو را مشخص خواهد کرد.

نویسنده

خودروسازان بزرگ تلاش کردند زنجیره های تامین کوتاه تر، متنوع تر و دیجیتالی تری ایجاد کنند. این رویکرد اگر چه ریسک اختلال را کاهش می دهد، اما هزینه نهایی تولید را افزایش می دهد؛ هزینه ای که در نهایت به مصرف کننده منتقل می شود

افزایش تعرفه ها، کمبود نیروی کار ماهر و بالا بودن هزینه انرژی و دستمزد، فشار مضاعفی به تامین کنندگان وارد کرد. در نتیجه، بخشی از قطعه سازان آمریکایی اگر چه از نظر حجم سفارش وضعیت مناسبی داشتند، اما از نظر سودآوری با چالش روبه رو شدند. در عین حال، بازار آمریکا در حوزه قطعات مرتبط با خودروهای برقی، باتری و زیرساخت های شارژ رشد قابل توجهی را تجربه کرد. شرکت هایی که توانستند خود را با این موج جدید هماهنگ کنند، جایگاه بهتری در زنجیره تامین خودروسازان بزرگ آمریکایی به دست آوردند.

آسیا؛ چین در مرکز زنجیره، هند در مسیر صعود
اسیاد در سال ۲۰۲۵ همچنان ستون فقرات زنجیره تامین جهانی خودرو باقی ماند. چین، به ویژه در حوزه قطعات الکترونیکی، باتری ها و مواد حیاتی نقش بی بدیلی ایفا کرد. تسلط این کشور بر بخش بزرگی از فرآوری مواد اولیه مورد نیاز خودروهای برقی، وابستگی زنجیره جهانی را حفظ کرد؛ وابستگی ای که هم مزیت هزینه ای ایجاد می کند و هم ریسک ژئوپلیتیک. همچنین در کنار چین، هند به تدریج جایگاه خود را به عنوان مقصد جدید

نویسنده

در اروپا و آمریکا، سخت گیری نهادهای نظارتی در زمینه ایمنی عملکردی، ایمنی سایبری و استانداردهای تصادف، فشار مضاعفی بر قطعه سازان وارد کرد. تامین کنندگانی که نتوانستند الزامات جدید را در طراحی و تولید رعایت کنند، با ریسک حذف از زنجیره تامین خودروسازان بزرگ مواجه شدند

از طریق دفاتر پلیس +۱۰ مقدور است، زیرا افرادی سودجو با هدف دستیابی به اطلاعات شخصی و کارت بانکی و کلاهبرداری از هموطنان و سوء استفاده‌های احتمالی اقدام به ایجاد سایت‌های غیرمجاز کرده‌اند. بنابراین کسانی که کارت سوخت ندارند و تاکنون نیز در خواست صدور کارت سوخت نکرده‌اند، می‌توانند خود یا وکیل قانونی‌شان با در دست داشتن مدارک هویتی مالک خودرو و وسیله نقلیه به مراکز پلیس +۱۰ مراجعه کنند. حذف رمز کارت سوخت نیز در این دفاتر قابل انجام است.

لازم است افراد در نگهداشت کارت سوخت خود دقت کافی را داشته باشند، اگر به هر دلیلی مالک خودرو تقاضای کارت سوخت المثنی داشته باشد، کارت برای آن فرد صادر می‌شود. این موضوع به معنای این نیست که برای هر خودرو دو بار کارت سوخت صادر شود، در شرایط مفقود شدن کارت یا دلایل دیگر کارت سوخت المثنی جدید صادر می‌شود و این مساله محدودیتی ندارد.

طبق اعلام شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، صدور کارت سوخت هوشمند المثنی



برای هر خودرو چند بار کارت سوخت صادر می‌شود؟



از کمبود زیرساخت شارژ تابیمه رانندگان؛ چالش‌های عملیاتی حمل‌ونقل عمومی پایتخت

برقی‌سازی تاکسیرانی تهرانی در پیچ اجرا

تاکسیرانی تهران در سال‌های اخیر به یکی از کانون‌های اصلی سیاست‌گذاری شهری بدل شده است؛ بخشی که هم‌زمان با فشارهای معیشتی رانندگان، فرسودگی ناوگان، آلودگی هوا و ورود فناوری‌های نوین و با مجموعه‌ای از مطالبات انباشته روبه‌روست. در این میان، برقی‌سازی ناوگان تاکسی به‌عنوان راه‌حل راهبردی مدیریت آلودگی هوا مطرح شده، اما فاصله میان تصمیم و اجرا، چالش‌های تازه‌ای را پیش‌روی مدیریت شهری و رانندگان قرار داده است.

شنیدن صدای تاکسیران‌ها؛ نقطه شروع سیاست‌گذاری شهری

سید احمد علوی، عضو شورای اسلامی شهر تهران، به تازگی در تاکید بر نقش گفت‌وگو با رانندگان در تصمیم‌سازی شهری، تصریح کرد که انتقادات و مطالبات تاکسیران‌ها یکی از مهم‌ترین ورودی‌های شورای شهر برای اصلاح سیاست‌هاست. به گفته او، شورای شهر اگر چه نهاد قانون‌گذار نیست، اما در چارچوب مقررات می‌تواند مسیر اجرای تصمیمات را هموار یا اصلاح کند. این نگاه، بازتابی از واقعیت میدانی تاکسیرانی تهران است؛ بخشی که به‌دلیل ارتباط مستقیم با شهروندان، نخستین نقطه برخورد بحران‌های شهری با زندگی روزمره مردم محسوب می‌شود

برقی‌سازی تاکسی‌ها؛ راه‌حل قطعی، اجرای پرچالش
برقی‌سازی ناوگان تاکسیرانی تهران در نگاه مدیریت



تهران، ابعاد قابل توجهی داشته است. قرارداد خرید ۲۵ هزار دستگاه تاکسی برقی امضا شده، اما تاکنون تنها حدود ۳۵۰۰ تا ۳۶۰۰ دستگاه وارد ناوگان شده‌اند. این فاصله معنادار میان قرارداد و اجرا، یکی از نقاط ضعف جدی در روند نوسازی به شمار می‌رود.

در بخش اتوبوسرانی نیز وضعیت مشابهی دیده می‌شود. از قرارداد خرید ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی خارجی، کمتر از ۵۰۰ دستگاه وارد چرخه خدمات‌رسانی شده و قرارداد داخلی سه‌ساله نیز به تحویل تنها چند دستگاه محدود مانده است. این اعداد نشان می‌دهد که چالش تامین، لجستیک و هماهنگی نهادی، عملاً سرعت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی را کاهش داده است.

بیمه رانندگان؛ مطالبه‌ای قدیمی با گام‌های تازه
در کنار مسائل فنی، مطالبات معیشتی رانندگان تاکسی همچنان در صدر دغدغه‌ها قرار دارد. بیمه تامین اجتماعی یکی از قدیمی‌ترین خواسته‌های تاکسیران‌هاست؛ مطالبه‌ای که به گفته علوی، در متمم بودجه امسال و بودجه سال آینده دیده شده است.

بر اساس اعلام شورای شهر، بیمه تامین اجتماعی رانندگان تاکسی از بهمن‌ماه با پوشش ۲۵ هزار راننده آغاز می‌شود و قرار است در سال آینده به تدریج گسترش یابد. هرچند این اقدام گامی مثبت تلقی می‌شود، اما فعالان این حوزه معتقدند سرعت اجرای آن و دامنه پوشش، نقش تعیین‌کننده‌ای در بازگشت اعتماد رانندگان خواهد داشت.

تاکسیرانی و پلتفرم‌های هوشمند؛ فرصت از دست‌رفته

یکی دیگر از محورهای انتقادی رانندگان، عقب‌ماندن تاکسیرانی سنتی از بازار پلتفرم‌های هوشمند حمل‌ونقل است. تجربه‌هایی مانند «کارپینو» و «شهرزاد» که با هدف ورود تاکسی‌های رسمی به فضای دیجیتال طراحی شدند،

به دلایل مختلف به نتیجه نرسیدند. به گفته علوی، فشارهای بیرونی و نبود اجماع نهادی، مانع از شکل‌گیری یک پلتفرم پایدار و رقابت‌پذیر برای تاکسی‌های شهری شد. این در حالی است که توسعه خدمات هوشمند می‌توانست هم به افزایش درآمد رانندگان و هم به بهبود کیفیت خدمات شهری منجر شود. یکی از نکات کلیدی مطرح‌شده از سوی عضو شورای شهر، تفکیک تصمیمات محلی و ملی در حوزه حمل‌ونقل است. شورای شهر مقرر گذار است و نه قانون‌گذار و بسیاری از گلوگاه‌های اجرایی تاکسیرانی و اتوبوسرانی، ریشه در تصمیمات دارد. همین محدودیت باعث شده بخشی از سیاست‌های شهری، علی‌رغم تصویب، در مرحله اجرا با تاخیر یا توقف مواجه شود. نتیجه این وضعیت، افزایش فاصله میان انتظار شهروندان و توان اجرایی مدیریت شهری است.

ضرورت هم‌زمانی سیاست و زیرساخت
تجربه تاکسیرانی تهران نشان می‌دهد که برقی‌سازی ناوگان و نوسازی حمل‌ونقل عمومی، بدون توسعه زیرساخت، اصلاح‌سازوکارهای حمایتی و توجه به معیشت رانندگان، به نتیجه مطلوب نخواهد رسید. تاکسی‌های برقی اگر چه از منظر زیست‌محیطی راه‌حل قطعی هستند، اما موفقیت آن‌ها به فراهم شدن شرایط اقتصادی و عملی برای رانندگان وابسته است. حمل‌ونقل عمومی تهران در نقطه‌ای ایستاده که هر تصمیم نیمه‌کاره، می‌تواند به فرسایش اعتماد و تشدید مشکلات منجر شود. عبور از این وضعیت، نیازمند هماهنگی واقعی میان نهادهای شهری، دولت و بخش خصوصی است؛ مسیری که اگر به‌درستی طی شود، می‌تواند تاکسیرانی را از یک مساله مزمن، به یک فرصت شهری تبدیل کند.



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



Autoworld.ir

شنبه ۱۱ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۸۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

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

تهران ۲۷ آصفهان ۳۱ شیراز ۲۷ مشهد ۲۷ تبریز ۲۴ ارومیه ۲۴ رشت ۲۳ گرگان ۲۵ ساری ۲۴ شهرکرد ۲۹ اهواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بلیتورد
Billboard

اسکالید لا؛ لوکس و بر قدرت

«کمپین تبلیغاتی کادیلاک اسکالید لا با تمرکز بر تلفیق تجمل آمریکایی و عملکرد خالص، تصویری جسورانه از یک شاسی بلند فوق لوکس ارائه می دهد. کادیلاک در این کمپین تبلیغاتی خود، اسکالید لا را نه صرفاً یک اس یووی، بلکه نمادی از قدرت مهندسی و پرستیژ معرفی می کند. استفاده از تصاویر سینمایی، صدای بم موتور V8 سوپرشارژ و تأکید بر نشان V-Series، مخاطب را مستقیماً با مفهوم «لوکس پر قدرت» روبه رو می سازد. این کمپین هوشمندانه، جایگاه اسکالید لا را به عنوان قدرتمندترین و خاص ترین شاسی بلند تاریخ کادیلاک تثبیت می کند.

وقتی ریسک از اقتصاد جلو می زند

اقتصاد در مقطعی ایستاده است که ریسک، پیش از تصمیم و حتی پیش از واقعیت های عینی حرکت می کند. افزایش بی سابقه نرخها در بازارهای مختلف، از نرخ ارز و بهره گرفته تا هزینه تامین مالی، حمل و نقل و تولید، نشانه های روشن از ورود اقتصاد به مرحله ای از رکود عمیق و فرسایشی است. رکودی که نه به واسطه یک شوک ناگهانی، بلکه در نتیجه انباشت نااطمینانی، تغییرات مداوم سیاست ها و نبود افق روشن برای فعالان اقتصادی شکل گرفته است.

در چنین شرایطی، منطق اقتصادی جای خود را به منطق احتیاط می دهد. بنگاه ها به جای توسعه و سرمایه گذاری، به حفظ بقا فکر می کنند و مصرف کنندگان نیز خریدهای بزرگ و بلندمدت را به تعویق می اندازند. افزایش نرخها که در شرایط عادی می تواند ابزاری برای کنترل تورم یا مدیریت نقدینگی باشد، در فضای رکودی به عاملی برای قفل شدن بازارها تبدیل می شود. رکود بزرگ زمانی عمیق تر می شود که نرخها بالا می روند؛ اما سرمایه گذاری کاهش می یابد. در این وضعیت، هزینه تامین مالی به سطحی می رسد که بسیاری از پروژه های اقتصادی توجیه پذیری خود را از دست می دهند. بخش خصوصی عقب نشینی می کند، جریان نقدینگی مولد کاهش می یابد و بازارها وارد چرخه ای از انتظار و تعلیق می شوند. این تعلیق، خود به عاملی برای تشدید بی اعتمادی و افزایش فاصله میان قیمت ها و قدرت خرید واقعی خانوارها تبدیل می شود.

افزایش بی سابقه نرخها همچنین باعث تغییر رفتار بازیگران اقتصادی می شود. فعالان بازار به جای تصمیم گیری بر اساس تحلیل های بلندمدت، به واکنش های کوتاه مدت و محافظه کارانه روی می آورند. سرمایه ها به سمت حوزه های کم ریسک یا غیرمولد حرکت می کنند و تولید که نیازمند ثبات و پیش بینی پذیری است، بیشترین آسیب را می بیند. در این فضا، حتی اصلاحات محدود و مقطعی نیز اثرگذاری خود را از دست می دهد؛ زیرا ریسک سیستماتیک بر همه محاسبات سایه انداخته است. خروج از این وضعیت، پیش از هر چیز نیازمند بازسازی اعتماد است. اعتماد به ثبات تصمیم ها، به قابل پیش بینی بودن سیاست ها و به وجود مسیری مشخص برای آینده اقتصاد. تازمانی که این اعتماد شکل نگیرد، نرخها هرچقدر هم افزایش یابند، نمی توانند نقش تنظیم گر خود را ایفا کنند

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار



آخرین روز هفته گذشته قیمت خودرو در بازار ثابت ماند



فیدلیتی الیت ۷ نفره
بدون تغییر قیمت در بازار
۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



فونیکس FX
بدون تغییر قیمت در بازار
۳ میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک
بدون تغییر قیمت در بازار
۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر قیمت در بازار
یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد

TRAZANO®
ترازانو، همسفر نامرئی



باضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ECHO

WWW.LAMARI.IR



ARIAN MOTOR



LAMARI

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

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