



دبیر سابق هیات تایید نظر شورای رقابت
مطرح کرد:
صنعت خودرو بین حمایت
دولتی و ناکارآمدی

صفحه ۳



اکستریم «TX»

به روزرسانی می شود صفحه ۶



استارت
Start

امید محمدی

سر دبیر روزنامه دنیای خودرو

قیمت خودرو؛ آن سوی
بازار، این سوی دستور

قیمت خودرو در اغلب کشورهای جهان، آینده ای
شفاف از واقعیت های اقتصادی است؛ واقعیت هایی
مانند هزینه تولید، بهر هوری، رقابت، سیاست های...

صفحه ۲

تیتلهای امروز
Titles

اختلاف بر سر افزایش قیمت محصول بین
خودروساز و سیاست گزار ادامه دارد:

«وویا فری» در بازار آزاد یک
میلیارد تومان گران شد

صفحه ۷

کاهش آمار تصادفات با تشویق
رانندگان منضبط

صفحه ۲

عدم معاینه فنی دقیق خودروها
در مراکز حاشیه ای تهران

صفحه ۲

وقتی لنت ها در دسرساز می شوند:

راه های جلوگیری از تجمع گرد
ترمز روی رینگ خودرو

صفحه ۱۳

گفت و گوی «دنیای خودرو» با عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور؛

ارز ۱۳۰ هزار تومانی نفس قطعه سازان خصوصی را گرفت

افزایش دوبرابری نرخ ارز در کنار قیمت گذاری دستوری و رشد هزینه مواد اولیه، توان تامین ارز و مواد را از قطعه سازان گرفته و تولید را شکننده کرده است. همچنین قطعه سازان...

صفحه ۱۴

«ایران خودرو» اطلاعیه داد:

رشد ۱۸ درصدی تولید
و عزم این شرکت
برای تداوم تولید

صفحه ۴

در ۱۰ ماهه سال جاری رقم خورد:

درآمد ۱۵,۶ همتی
گروه «بارز» در سایه رشد
۴۷ درصدی

صفحه ۵

فروش قابل توجه خودروهای
صفر کیلومتر دارای پلاک

لزوم اتخاذ تدابیر مناسب
برای مدیریت بازار خودرو

مطابق با بررسی های به عمل آمده در شرایط فعلی و طی
دو هفته گذشته از میان خودروهای صفر کیلومتر...

صفحه ۱۰



ترامپ «بنز» را مجبور به خروج از آلمان کرد؟

ایستادگی «مرسدس» در برابر فشارهای واشنگتن

صفحه ۶



BAC X3

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی

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

اتاق خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



TRAZANO®

ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کورا تایر**

کورا تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



رقیب مستقیم مزدا ۳ در همین ماه موفق به فروش ۱۷ هزار و ۹۰۷ دستگاه شده است. این شکاف عظیم نشان می‌دهد که مزدا ۳، با تمام شایستگی‌هایش در طراحی داخلی، ظاهر جذاب و دینامیک رانندگی لذت‌بخش، در حال از دست دادن میدان رقابت است. فروش مدل سدان با افت ۶۲.۶ درصدی و مدل هاچ‌بک با کاهش ۴۹.۷ درصدی، گواهی بر این مدعا است. سه دلیل اصلی باعث شده است خودروی محبوب و جذابی مثل مزدا ۳ به این نقطه برسد. دلیل اول، افزایش سن خودرو و رقابت شدید در این بخش از بازار است. نسل چهارم مزدا ۳ که تولید آن از سال ۲۰۱۹ آغاز شده، اکنون یکی از قدیمی‌ترین گزینه‌ها در کلاس خود محسوب می‌شود.

فروش مزدا ۳ با سقوطی نزدیک به ۶۰ درصد، زنگ‌های خطر را برای این خودرو محبوب زاپنی به صدا در آورده و احتمال خاتمه تولید را مطرح کرده است. آمار فروش ماه اکتبر شرکت مزدا در آمریکای شمالی، خبری تلخ برای این خودرو داشت زیرا فروش سدان و هاچ‌بک مزدا ۳ در این ماه با سقوط تکان‌دهنده ۵۸.۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، به تنها یک هزار و ۴۴۰ دستگاه رسید. این آمار ناامیدکننده، در کنار چالش‌هایی چون قدیمی شدن پلتفرم و تعرفه‌های سنگین واردات، این پرسش را مطرح می‌کند که آیا مزدا ۳ نیز به سر نوشت برادر بزرگ‌ترش، مزدا ۶ دچار و از خط تولید خارج خواهد شد؟ برای درک عمق این بحران، کافی است بدانیم که هوندا سیویک،



زنگ خطر برای «مزدا ۳» با کاهش فروش

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

کاهش آمار تصادفات با تشویق رانندگان منضبط



در نظام فعلی بیمه خودرو، تمرکز اصلی بر جبران خسارت پس از وقوع حادثه است؛ رویکردی که اگر چه از منظر حمایت مالی ضروری به نظر می‌رسد، اما عملاً نقش پیشگیرانه بیمه را به حاشیه رانده است. در چنین شرایطی، این سوال مطرح می‌شود که چرا رانندگی ایمن، قانون‌مند و کمریسک هنوز جایگاه مشخصی در سیاست‌های تشویقی ندارد و رانندگان قانون‌مند اغلب به‌رای از اقدامات پیشگیرانه نمی‌برند. محسن حجازی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از ساختار بیمه شخص ثالث و بدنه گفت: «بیمه در ایران هنوز واکنشی عمل می‌کند، نه پیشگیرانه. سیستم بیشتر بعد از تصادف فعال می‌شود و پیش از آن، هیچ انگیزه قابل توجهی برای رانندگان فراهم نمی‌کند.»

به گفته او، تفاوت میان راننده‌ای که سال‌ها بدون حادثه رانندگی کرده و فردی که رفتار پرخطر دارد، در نرخ حق بیمه به‌ندرت دیده می‌شود و همین امر انگیزه رانندگی ایمن را کاهش می‌دهد. او با اشاره به تخفیف عدم خسارت افزود: «این تخفیف تنها ابزار موجود است و محدود، غیر پویا و بعضاً نمایشی عمل می‌کند. نه رفتار واقعی رانندگی سنجیده می‌شود و نه کیفیت رانندگی ارزیابی می‌شود؛ صرفاً نبود حادثه ملاک قرار می‌گیرد.» حجازی معتقد است نبود تصادف الزاماً به معنای رانندگی ایمن نیست و ممکن است ناشی از شانس، مسیرهای کم‌ریسک یا تردد محدود باشد. در مقابل، راننده‌ای که روزانه مسیرهای پرتراфик را با رعایت قوانین طی می‌کند، هیچ امتیاز ویژه‌ای دریافت نمی‌کند. وی ریشه مشکل را در نگاه سنتی شرکت‌های بیمه به مفهوم ریسک می‌داند و گفت: «در بسیاری از کشورها، بیمه‌گر به‌دنبال مدیریت ریسک است، اما در ایران صرفاً ریسک را توزیع می‌کنند. نتیجه این می‌شود

که راننده محتاط، هزینه رفتار راننده پرخطر را پرداخت می‌کند.» او افزود: «تا زمانی که داده‌های واقعی رفتار رانندگی وارد فرآیند نرخ‌گذاری نشود، عدالت بیمه‌ای تحقق نخواهد یافت و رانندگان قانون‌مند در سیستم به چشم نمی‌آیند.» این کارشناس بیمه با اشاره به ابزارهای نوین مانند تلماتیکس، اپلیکیشن‌های پایش رانندگی و داده‌های هوشمند گفت: «زیرساخت فنی برای ارزیابی دقیق رفتار راننده وجود دارد، اما اراده اجرایی و چارچوب حقوقی مشخصی برای بهره‌برداری از این فناوری‌ها شکل نگرفته است.» او معتقد است نگرانی درباره حریم خصوصی نباید مانع نوآوری شود و می‌توان با تدوین مقررات شفاف هم از حقوق راننده حفاظت کرد و هم رانندگی ایمن را تشویق کرد.

این کارشناس بیمه تأکید کرد و گفت: «نادیده گرفتن رانندگان قانون‌مند پیامدهای گسترده‌ای دارد؛ از افزایش ناراضی بیمه‌گذاران تا کاهش اعتماد عمومی به صنعت بیمه. وقتی راننده احساس کند رعایت قوانین و دقت در رانندگی هیچ مزیتی ندارد، انگیزه‌ای برای حفظ رفتار ایمن باقی نمی‌ماند.» حجازی در پایان گفت: «بیمه باید از یک نهاد صرفاً جبران‌کننده خسارت، به بازیگری فعال در ارتقای ایمنی تبدیل شود. تا زمانی که رانندگی ایمن دیده نشود و فقط تصادف تنبیه شود، نمی‌توان انتظار کاهش واقعی حوادث را داشت. بازنگری در سیاست‌های تشویقی بیمه خودرو نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای آینده حمل‌ونقل و ایمنی جاده‌ای کشور است.»

قیمت خودرو؛ آن سوی بازار، این سوی دستور

می‌کند. این جا قیمت نه از دل بازار خودرو، بلکه از دل فرمول‌ها، شورها و بخش‌نامه‌ها بیرون می‌آید. دولت با نیت حمایت از مصرف‌کننده، قیمت را پایین‌تر از واقعیت اقتصادی نگه می‌دارد، اما نتیجه، شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار، شکل‌گیری تقاضای کاذب و توزیع رانت است. در این میان، نه مصرف‌کننده برنده نهایی است و نه تولیدکننده؛ اولی به خودرو دسترسی عادلانه ندارد و دومی با زیان انباشته و افت کیفیت دست‌وپنجه نرم می‌کند. از سوی دیگر، تعرفه واردات خودرو در کشور، عملاً بازار را از رقابت موثر محروم کرده است. در حالی که در اروپا واردات و تولید داخلی در یک زمین بازی رقابتی فعالیت می‌کنند، در داخل کشور دیوار تعرفه‌ای بلند، قیمت خودروهای خارجی را چند برابر قیمت جهانی می‌کند و انتخاب را از مصرف‌کننده می‌گیرد. این وضعیت، فشار اصلاح را از دوش خودروساز داخلی برمی‌دارد و انگیزه ارتقای بهره‌وری و کیفیت را تضعیف می‌کند.

عامل مهم دیگر این وضعیت، نوسان نرخ ارز است. وابستگی ساختار تولید خودرو در کشور به واردات برخی قطعات یا مواد اولیه کلیدی، باعث شده قیمت خودرو به‌سرعت از تحولات ارزی تأثیر بپذیرد. در نبود یک مکانیسم قیمت‌گذاری منعطف و بازارمحور، هر شوک ارزی به‌جای آن که به‌تدریج و منطقی در قیمت‌ها منعکس شود، به جهش‌های ناگهانی و بی‌اعتمادکننده منجر می‌شود.

تجربه صنعت و بازار خودرو اروپا نشان می‌دهد که دولت‌ها اگر چه در قیمت خودرو دخالت مستقیم نمی‌کنند، اما از ابزارهای هوشمندانه‌تری بهره می‌برند؛ مالیات سبز، مشوق‌های هدفمند و مقررات رقابتی. نتیجه، بازاری است که هم مسیر توسعه صنعتی را هموار می‌کند و هم رفتار مصرف‌کننده را به سمت اهداف کلان هدایت می‌کند.

بازنگری در شیوه قیمت‌گذاری خودرو در کشور، نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت است. فاصله گرفتن از قیمت‌گذاری دستوری، اصلاح تدریجی تعرفه‌ها، شفاف‌سازی هزینه‌ها و تقویت رقابت، می‌تواند قیمت خودرو را از یک مساله مزمن اقتصادی به ابزاری برای اصلاح صنعت تبدیل کند. تا زمانی که قیمت خودرو در داخل کشور «دستوری» باقی بماند، بازار خودرو نیز بر از صف، قرعه‌کشی و نارضایتی خواهد بود.

قیمت خودرو در اغلب کشورهای جهان، آینه‌ای شفاف از واقعیت‌های اقتصادی است؛ واقعیت‌هایی مانند هزینه تولید، بهره‌وری، رقابت، سیاست‌های مالیاتی و ترجیحات مصرف‌کننده. در اروپا خودرو کالایی است که قیمت آن نه در اتاق‌های بسته اداری، بلکه در میدان رقابت و تحت قواعد روشن بازار تعیین می‌شود. اما در داخل کشور، قیمت خودرو بیش از آن که تابع منطق اقتصاد باشد، محصول دستور، محدودیت و مداخله است؛ تفاوتی که نه تنها بازار خودرو، بلکه اعتماد عمومی و کارایی صنعتی را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

در بازار خودروی اروپا، قیمت‌گذاری از نقطه‌ای آغاز می‌شود که تولیدکننده هزینه واقعی ساخت را محاسبه می‌کند؛ هزینه‌ای که شامل مواد اولیه، نیروی انسانی، فناوری، لجستیک و تحقیق و توسعه است. این قیمت پایه سپس در مواجهه با رقبا، قدرت خرید مصرف‌کننده و شرایط بازار اصلاح می‌شود. دولت‌ها در این فرآیند نقش تعیین‌کننده مستقیم ندارند، اما از مسیر سیاست‌های مالیاتی و زیست‌محیطی، جهت‌گیری بازار را هدایت می‌کنند. مالیات بر ارزش افزوده، مالیات ثبت خودرو و مالیات‌های مبتنی بر میزان انتشار CO2 بخش مهمی از قیمت نهایی خودرو در اروپا را تشکیل می‌دهد؛ مالیات‌هایی که شفاف، قابل پیش‌بینی و مبتنی بر اهداف کلان اقتصادی و اقلیمی هستند.

در چنین ساختاری، مصرف‌کننده اروپایی دقیقاً می‌داند بابت چه چیزی پول می‌پردازد؛ چه سهمی به تولیدکننده می‌رسد، چه سهمی مالیات است و چرا خودروی کم‌مصرف یا برقی ارزان‌تر از خودروی پر مصرف تمام می‌شود. قیمت، نه ابزار سرکوب تقاضاست و نه وسیله توزیع رانت؛ بلکه سیگنالی است برای تنظیم رفتار تولیدکننده و مصرف‌کننده. در مقابل، قیمت‌گذاری خودرو در کشور مسیری کاملاً متفاوت را طی



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



بدنه دوج چار جر «دیتونا» روی چلنجر «هلت»



«در دنیای خودروهای سفارشی، گاهی آثاری خلق می‌شوند که مرز میان هنر و مهندسی را جابه‌جا می‌کنند. مصداق بارز این موضوع، خودرویی با کد D69 است؛ یک باز آفرینی بی‌نظیر و تماماً فیبر کربنی از دوج دیتونای ۱۹۶۹ که در زیر پوسته کلاسیک خود، یک دوج چلنجر SRT هلتک رد آی ۲۰۲۲ را پنهان کرده است. این هیولای ۷۹۷ اسببخاری که پیش‌از این در یک حراجی با پیشنهادی بالای ۲۵۰ هزار دلار به فروش نرفت، قرار است در حراجی برت جکسون در ژانویه ۲۰۲۶ به فروش برسد. این پروژه منحصر به فرد که توسط شرکت Exomod Concepts در پنسیلوانیا و با صرف بیش از ۳۵۰۰ ساعت کار ساخته شده، اولین بار در سال ۲۰۲۳ رونمایی شد. این خودرو بلافاصله پس از معرفی در نمایشگاه

دبیر سابق هیات تایید نظر شورای رقابت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

صنعت خودرو بین حمایت دولتی و ناکارآمدی



«صنعت خودرو ایران سال‌هاست میان حمایت‌های دولتی، سیاست‌های کوتاه‌مدت و انحصار بازار گرفتار مانده و با زیان‌انباشته، افت کیفیت و کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده مواجه است. استمرار حمایت‌ها بدون الزام به بهره‌وری و ارتقای کیفیت باعث شده تولید به هدفی مستقل از نتیجه اقتصادی تبدیل شود و انباشت زیان ادامه یابد. حال در این زمینه آلبرت بغزبان، دبیر سابق هیات تایید نظر شورای رقابت و استاد دانشگاه، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «قیمت‌گذاری دستوری شکاف میان قیمت کارخانه و بازار را افزایش داده و زمینه شکل‌گیری رانت گسترده را فراهم کرده است.» همچنین، وی تصریح کرد: «عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند بخشی از شفافیت بازار را تأمین کند، اما بدون اصلاح ساختار و تقویت رقابت، اثرگذاری آن محدود خواهد بود.» وی بر این نکته تأکید کرد: «واقع‌سازی قیمت‌ها، اصلاح ساختار مالکیت و کاهش مداخله مستقیم دولت، پیش‌شرط اصلی خروج صنعت خودرو از وضعیت مزمن ناکارآمدی است.»

با توجه به این‌که صنعت خودرو طی سال‌های اخیر هم‌زمان از حمایت‌های گسترده دولتی و انحصار بازار

قیمت‌گذاری دستوری سال‌هاست به‌عنوان ابزار اصلی تنظیم بازار خودرو به کار گرفته می‌شود. این

سیاست چه تأثیری بر شکل‌گیری رانت، رفتار تولیدکننده و ساختار تقاضا در بازار خودرو گذاشته است؟

قیمت‌گذاری دستوری با ایجاد شکاف مزمن میان قیمت رسمی و قیمت بازار، به یکی از مهم‌ترین بسترهای تولید رانت در بازار خودرو تبدیل شده است. این شکاف قیمتی موجب شده خودرو از یک کالای مصرفی به یک دارایی سرمایه‌ای تبدیل شود و تقاضای واقعی جای خود را به تقاضای سوداگرانه بدهد. در نتیجه، مصرف‌کننده‌ای که به دنبال استفاده از خودروست، یا از بازار حذف می‌شود یا ناچار است هزینه‌ای فراتر از قیمت رسمی پرداخت کند. این وضعیت، شفافیت بازار را از بین برده و نوسانات قیمتی را تشدید کرده است. در سمت تولید، قیمت‌گذاری دستوری انگیزه اصلاح ساختار هزینه و افزایش بهره‌وری را تضعیف کرده است. زبان‌دهی مزمن به‌جای آن‌که زنگ خطر اصلاح باشد، به ابزار چانه‌زنی برای دریافت حمایت‌های بیشتر تبدیل شده است، در چنین فضایی، تولیدکننده تمرکز خود را از بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری به مذاکره با نهادهای تنظیم‌گر منتقل می‌کند. به این ترتیب، این سیاست نه تنها به تنظیم بازار کمک نکرده، بلکه ناکارآمدی را به یک وضعیت پایدار تبدیل کرده است.

عرضه خودرو در بورس کالا به‌عنوان راهکاری برای شفاف‌سازی و کشف قیمت مطرح شده است. این ابزار تا چه حد می‌تواند در کاهش رانت و اصلاح سازوکار فروش خودرو موثر باشد؟

عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند فرآیند قیمت‌گذاری را از سازوکارهای اداری و غیرشفاف خارج کرده و به بستری مبتنی بر عرضه و تقاضا منتقل کند. در این چارچوب، قیمت در یک محیط قابل رصد شکل می‌گیرد و امکان امتیازدهی، قرعه‌کشی و توزیع غیرشفاف کاهش می‌یابد. همچنین، شفاف شدن جریان مالی فروش خودرو می‌تواند امکان نظارت موثرتر نهادهای مسئول را فراهم کند و بخشی از رانت ناشی از اختلاف قیمت را کاهش دهد. با این حال، میزان اثرگذاری این ابزار به شرایط کلی بازار وابسته است. در بازاری که عرضه محدود است و ساختار انحصاری همچنان پابرجاست، بورس کالا به تنهایی قادر به ایجاد تعادل پایدار نخواهد بود. در چنین شرایطی، ممکن است صرفاً محل کشف قیمت تغییر کند، بدون آن‌که ریشه‌های رانت از بین برود. بنابراین، عرضه در بورس زمانی می‌تواند نقش اصلاحی ایفا کند که هم‌زمان با افزایش تولید و تقویت رقابت همراه شود.

واردات خودرو، به‌ویژه در قالب سیاست‌های محدود و سهمیه‌بندی شده، چه اثری بر تنظیم بازار و ارتقای کیفیت تولید داخل دارد؟

واردات محدود خودرو به دلیل حجم اندک و سازوکار مبتنی بر مجوز و سهمیه، اثرگذاری محدودی بر بازار دارد. این نوع واردات معمولاً نمی‌تواند به کاهش پایدار قیمت‌ها منجر شود و بیشتر نقش یک سیگنال مقطعی را ایفا می‌کند. از سوی دیگر، محدودیت‌ها و فرآیندهای اداری زمینه شکل‌گیری رانت جدید را فراهم می‌کنند و سود اصلی نصیب گروه‌هایی

خودروهای عضلانی و کوروت ملی توانست جایزه معتبر سوپر استریت را از آن خود کند و ارزش بالای خود را به اثبات برساند. قلب تپنده این دیتونای مدرن، همان پیش‌ران اصلی هلتک رد آی است؛ یک موتور ۶.۲ لیتری ۷۸ سوپرشاژ که قدرت ویرانگر ۷۹۷ اسببخار و گشتاور ۹۶۰ نیوتون متر را از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. تمام بخش‌های فنی، از موتور و گیربکس گرفته تا سیستم تعلیق و ترمزها، کاملاً دست‌نخورده و متعلق به چلنجر ۲۰۲۲ هستند. برای ساخت این شاهکار، تمام پنل‌های فلزی بدنه چلنجر (سقف، کاپوت، درها و گلگیرها) جدا و با پنل‌های سفارشی از جنس فیبر کربن جایگزین شده‌اند.

می‌شود که به این مجوزها دسترسی دارند، نه مصرف‌کننده نهایی. برای آن‌که واردات نقش تنظیم‌گر واقعی داشته باشد، باید به‌صورت مستمر، پیش‌بینی‌پذیر و بدون تبعیض اجرا شود. تنها در این صورت است که تولیدکننده داخلی با فشار رقابتی موثر مواجه می‌شود و ناچار به بهبود کیفیت، کاهش هزینه و ارتقای فناوری خواهد شد.

واردات محدود، بدون اصلاح ساختار داخلی و بدون تداوم، بیشتر یک اقدام کوتاه‌مدت است تا ابزاری برای اصلاح بازار.

در شرایط فعلی، مهم‌ترین پیش‌شرط‌های خروج صنعت خودرو از وضعیت مزمن ناکارآمدی چیست و چه اصلاحاتی باید در اولویت سیاست‌گذار قرار گیرد؟ خروج صنعت خودرو از وضعیت فعلی مستلزم پذیرش هزینه‌های کوتاه‌مدت و پرهیز از تصمیمات محافظه‌کارانه است. واقعی‌سازی قیمت‌ها، شفاف‌سازی صورت‌های مالی، کاهش مداخله مستقیم دولت و اصلاح ساختار مالکیت، از جمله اقداماتی هستند که بدون آن‌ها امکان اصلاح پایدار وجود ندارد. این اصلاحات می‌توانند زمینه را برای تصمیم‌گیری اقتصادی، افزایش پاسخ‌گویی و کاهش اتکا به حمایت‌های غیرهدفمند فراهم کنند. در افق بلندمدت، صنعت خودرو باید از یک صنعت محافظت‌شده به یک صنعت رقابت‌پذیر تبدیل شود. شکل‌گیری رقابت واقعی، چه از مسیر اصلاحات داخلی و چه از طریق سیاست‌های تجاری هدفمند، شرط لازم برای ارتقای کیفیت و افزایش رضایت مصرف‌کننده است. تازمانی که منطق بازار جایگزین ملاحظات غیرتخصصی نشود، هیچ ابزار سیاستی به تنهایی قادر به حل بحران نخواهد بود.

فونیکس

F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS

جهت اطلاعات بیشتر من را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



الکترونیکی به چرخ‌ها منتقل می‌شود. این رویکرد پیش‌از این در خودروهای گران‌قیمتی مانند لکسوس RZ و تسلا سایبر تراک دیده شده اما پژو قصد دارد با عرضه آن روی یک خودروی کوچک و اقتصادی، این فناوری را برای عموم مردم دسترس‌پذیر کند. مهم‌ترین ویژگی هایپیراسکوتر، ضریب متغیر فرمان است. در سرعت‌های پایین، با چرخش اندک فرمان، چرخ‌ها به میزان زیادی می‌پیچند و پارک کردن یا دور زدن را به کاری بسیار ساده تبدیل می‌کنند. حداکثر زاویه چرخش فرمان تنها ۱۷۰ درجه است که یعنی دستان راننده هرگز از روی غریبک بلند نمی‌شود.

پژو بار دیگر با یک نوآوری جسورانه، مفهوم فرمان خودرو را به چالش می‌کشد. این شرکت از یک سیستم فرمان کاملاً جدید به نام هایپیراسکوتر رونمایی کرده که قرار است برای اولین بار در سال ۲۰۲۶ در نسل جدید پژو ۲۰۸ عرضه شود. این فناوری که اتصال فیزیکی بین فرمان و چرخ‌ها را حذف می‌کند، یک فرمان مستطیلی‌شکل را جایگزین نمونه‌های گرد سنتی کرده و تجربه رانندگی را به‌طور کامل دگرگون می‌کند. هایپیراسکوتر در واقع یک سیستم فرمان با سیم است. در این فناوری، دیگر خبری از ستون فرمان فیزیکی نیست و تمام دستورات راننده از طریق سنسورها و عملگرهای



ایده عجیب «پژو» برای طراحی فرمان

خبر

News

بررسی تحلیلی کارنامه فروش «خیارس»

رمزگشایی از جهش درآمدی زمستانه در پارس خودرو



شرکت پارس خودرو با انتشار گزارش فعالیت ماهانه منتهی به دی‌ماه ۱۴۰۴، سیگنال‌های مثبتی از بهبود فرآیند تجاری‌سازی و همچنین پاسخ‌گویی به تعهدات در زمینه فروش و تحویل خودروهای مشتریان را به بازار مخابره کرد.

نماد خیارس با ثبت فروش ۱۹ هزار و ۹۸۵ میلیارد ریال در نخستین ماه از فصل زمستان امسال، رکورد قابل‌توجهی را نسبت به ماه‌های گذشته به ثبت رساند؛ این جهش درآمدی در حالی رخ می‌دهد که مقایسه آن با آذرماه که منجر به ثبت درآمدی معادل ۱۲ هزار و ۸۴۰ میلیارد ریال بود، رشد حدود ۵۵ درصدی را نشان می‌دهد.

آمارهای فعالیت پارس خودرو در پاییز نشان می‌دهد، میزان تولید محصول از تعداد فروش در این شرکت پیشی گرفته بوده که عمده دلیل آن، دشواری تامین قطعات و تجاری‌سازی خودروها بوده؛ این در حالی است که پارس خودرو در زمستان امسال موفق به تکمیل و تجاری‌سازی محصولات و تبدیل آن به نقدینگی شده و توانسته با تسریع در تحویل خودروهای مشتریان، رشد درآمدی ۵۵ درصد را نسبت به آذرماه محقق کند.

سومین خودروساز بزرگ کشور، در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴، درآمدی معادل ۱۶۰ هزار و ۶۱۷ میلیارد ریال را کسب کرده که باتوجه به اصلاح ساختار سبد محصولات، برنامه‌ریزی برای تولید خودروهای اقتصادی با حاشیه سود مناسب و افزایش روند تولید از طریق تامین قطعات از زنجیره تغذیه خطوط، تا پایان سال می‌تواند میزان درآمدهای خود را افزایش دهد.

پارس خودرو از ابتدای فصل زمستان با تغییر در استراتژی‌های خود در عرصه تولید، ضمن بازگشت پرقدردت به مدار فروش، می‌تواند علاوه بر جبران کاستی‌های ناشی از عوامل بیرونی نظیر تشدید تحریم‌ها، مشکلات اقتصادی کشور، بحران ناترازی انرژی، آثار جنگ دوازده روزه و چالش‌های برجامانده از گذشته، تا پایان سال خود را برای اصلاح ساختار مالی و افزایش بهره‌وری در این حوزه آماده کند.

«ایران خودرو» اطلاعاتیه داد:

رشد ۱۸ درصدی تولید و عزم این شرکت برای تداوم تولید

خلاف واقع بودن اظهارات منتسب به قائم‌مقام ایران خودرو درباره توقف تولید است



اختصاص داده و سایر خودروسازان دولتی و غیردولتی با کاهش تولید بیش از ۵۲ درصدی مواجه بوده‌اند. رشد تولید ایران خودرو در این مدت خلأ کاهش تولید سایر خودروسازان را پر کرده و باعث مثبت شدن شاخص تولید صنعت شده است.

درخواست اصلاح قیمت محصولات، در پی تحولات اخیر اقتصادی مبنی بر تک‌نرخ شدن ارز و در نتیجه

افزایش بیش از ۸۰ درصدی هزینه تامین مواد اولیه تولید مطرح شده است. بدیهی است این موضوع منجر به افزایش بهای تمام‌شده محصولات می‌شود و امری کاملاً عادی، غیرسیاسی و منطبق با رویه‌های رایج قیمت‌گذاری در تمامی بنگاه‌های اقتصادی و بخش‌های تولیدی است. انتظار می‌رفت متولیان امر بیش از آن که این موضوع به منازعه تبدیل شود، برای صیانت از معیشت بیش از ۴۰ میلیون سهامدار مستقیم و غیرمستقیم و ده‌ها هزار کارگر مرتبط با صنعت خودرو، تدبیری عاجل بیاندیشند و این بنگاه بزرگ تولیدی را در شرایط اورژانسی قرار ندهند.

همچنین از معدودی از رسانه‌ها که با بی‌توجهی و رفتار غیرحرفه‌ای و برخلاف مصالح امنیت ملی اقدام به انتشار مطالب خلاف واقع کرده‌اند، انتظار می‌رود با درک حساسیت شرایط کشور، دقت در صحت محتوا را به‌عنوان اصل اولیه فعالیت رسانه‌ای مدنظر قرار دهند.

در پایان تاکید می‌گردد کارکنان ایران خودرو، سربازان خط مقدم جبهه مقابله با جنگ تحمیلی اقتصادی علیه ایران هستند و شایسته است در این شرایط، همه تلاش‌ها در جهت تقویت جبهه تولید و نه تضعیف آن و انتساب اظهارات نادرست که موجب خشنودی دشمنان مردم ایران می‌شود، به کار گرفته شود.

در پی گفت‌وگوی تلویزیونی جمشید ایمانی، قائم‌مقام مدیرعامل ایران خودرو، در شبکه خبر و انتشار برخی اظهارات خلاف واقع منتسب به او مبنی بر توقف تولید ایران خودرو در صورت عدم افزایش قیمت و همچنین استفاده از تیتروهای مغرضانه از سوی برخی رسانه‌ها که همسو با منافع دشمنان تولید و کشور است، بدین‌وسیله موارد ذیل جهت تنویر افکار عمومی اعلام می‌گردد:

آقای جمشید ایمانی در برنامه تلویزیونی روز شنبه، تاکید داشت که «اولویت ایران خودرو تولید است» و در پاسخ به پرسشی درباره احتمال توقف تولید ایران خودرو در صورت عدم تصویب قیمت‌های جدید، تصریح کرد: «عرضه خودرو در دور جدید بنا به نظر برخی مراجع، به‌صورت موقت متوقف شده است، اما تولید همچنان ادامه دارد و ما حضور در دادگاه را بر تعطیلی کارخانه ترجیح می‌دهیم.» با این وصف، طرح ادعای توقف تولید، فاقد هرگونه مبنا و مستند بوده و جای تعجب دارد که چنین مطالبی چگونه و با چه استنادی مطرح شده است

شرکت ایران خودرو از تاریخ ۱۷ بهمن ۱۴۰۳ برای نخستین بار پس از پیروزی انقلاب اسلامی تحت مدیریت بخش خصوصی قرار گرفته است. نتایج این تحول، علی‌رغم حوادث و چالش‌های متعدد ۱۱ ماه گذشته از جمله تشدید تحریم‌ها، افزایش نرخ ارز، آزادسازی قیمت نهاده‌ها و جنگ ۱۲ روزه، در رشد ۱۸ درصدی تولید نسبت به مدت مشابه سال قبل به‌وضوح قابل مشاهده است. این در حالی است که ایران خودرو بیش از ۶۳ درصد سهم کل تولید خودرو سواری کشور را به خود

پیگیری يك موضوع Follow up



احمد نعمت بخش

دبیر انجمن خودروسازان ایران

درخواست خودروسازان برای اصلاح شیوه قیمت‌گذاری

خودروسازان طی سال‌های اخیر بارها نسبت به رشد فزاینده قیمت نهاده‌های تولید، نوسانات ارزی، ناترازی انرژی و پیامدهای انباشته این فشارها به‌تولید و تراز مالی بنگاه‌ها هشدار داده‌اند؛ اما هر بار این هشدارها در پیچ و خم بوروکراسی و مداخلات دستوری گم شده است؛ از همین رو احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران به بیان نظرات خود در این‌باره پرداخت:

در روزهای اخیر افزایش قیمت محصولات ایران خودرو با مخالفت نهادهای ناظر روبه‌رو شده است. خودروسازان این مخالفت‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنند؟

اواخر هفته گذشته جلسه‌ای با رئیس‌جمهور داشتیم و در آن جلسه به‌طور مشخص آمارهای مطرح کردم که نشان می‌دهد طی ۶ ماه، یعنی از تیرماه تادی‌ماه سال جاری، هزینه‌های تولید خودرو با جهش کسبابه‌ای مواجه شده است. برای مثال، قیمت ورق سرد مورد استفاده در خودرو ۸۵ درصد افزایش داشته؛ ورق گالوانیزه ۴۸ درصد، ورق گرم ۷۸ درصد، آلومینیوم ۱۰۱ درصد، پلیمرهای شیمیایی ۷۳ درصد، سایر پلیمرها ۷۶ درصد و مس کاتد ۱۳۷ درصد رشد کرده است. مس کاتد که در تیرماه کیلویی ۷۰۲ هزار تومان بود، اکنون به‌حدود یکمیلیون و ۶۶۲ هزار تومان رسیده است. از سوی دیگر، نرخ دلار حواله ۶۹ هزار و ۴۰۰ تومان به‌حدود ۱۲۷ هزار تومان افزایش یافته است. با چنین افزایش قیمتی در نهاده‌های تولید، طبیعی است که خودروسازان وقتی قیمت اعلام می‌کنند، بر مبنای واقعیت‌های اقتصادی عمل کرده باشند. بنابراین اگر ایران خودرو قیمت جدید ارائه داده، این اقدام از منظر هزینه کاملاً قابل دفاع است.

چرا در عمل با افزایش قیمت خودرو ساز داخلی مخالفت می‌شود، در حالی که برای واردکنندگان سازوکار متفاوتی در نظر گرفته شده است؟

دقیقاً همین جا محل اصلی اعتراض ما است؛ شورای رقابت برای خودروهای وارداتی اعلام کرده است که واردکنندگان می‌توانند بر اساس فرمول این شورا خودشان قیمت‌گذاری کنند و سپس سازمان حمایت تولیدکنندگان و سپس مصرف‌کنندگان، نظارت پسینی انجام دهد. اما در مورد خودرو ساز داخلی گفته می‌شود که ابتدا مدارک افزایش قیمت را به سازمان حمایت ارائه دهید و این سازمان یک‌ماه زمان دارد تا بررسی کند این در حالی است که بررسی چنین مدارکی نهایتاً دود روز زمان می‌برد. مشخص نیست چرا با تولید داخلی این‌گونه رفتار می‌شود درخواست ما این است که همان مسیری که برای واردکنندگان تعریف شده است، برای خودروسازان داخلی نیز اجرا شود.

زاپاس

Spare Tire

عدم معاینه فنی خودروها در مراکز حاشیه‌ای تهران



چمران با بیان این که ۱۵ دستگاه اتوبوس دو کابین وارد شهر شده است، گفت: «ما یکی نیز در مسیر است اما به اندازه ۴۰۰ دستگاه درج شده در قرارداد نیست. واگن‌ها نیز در آستانه حمل است و هنوز حمل نشده است. اتوبوس‌ها تنها نیاز به تامین ارز دارند. پول ۲۰۰ دستگاه

دو کابین پر داخت شده و به تدریج وارد خواهند شد.» وی ادامه داد: «اتوبوس‌های سه کابین برقی در حال ساخت و تکمیل است و به محض تکمیل ساخت و واردات آن، اطلاع‌رسانی خواهد شد. قرارداد چین پابر جاست؛ به شرطی که پول آن پرداخت شود.»

دارد که باید به آن عمل کند. وقتی مراکز اطراف تهران بدون دقت معاینه فنی را انجام می‌دهند، نتیجه درستی حاصل نمی‌شود و خودروها با مشکلات فنی در شهر تردد می‌کنند. پلیس اعلام کرد خودروهای دودزا را حتی در صورت داشتن معاینه فنی توقیف خواهد کرد.»

مهدی چمران در جلسه امروز شورای شهر تهران با اشاره به دستورات جلسه اظهار کرد: «معاینه فنی‌های صورت گرفته در مراکز تهران به ۴۰ درصد هم نمی‌رسد. کل خودروهای که باید معاینه فنی شوند، رقم کمی است و پلیس راهنمایی و رانندگی در این زمینه وظیفه عمده

هم پرننگ دیده می‌شوند؛ به‌ویژه در نسل تازه پریمورا و اسپریت S که در مرکز توجه قرار گرفته‌اند. هر دو مدل که با پیشسرانه‌های احتراقی بنزینی عرضه می‌شوند، در سه نسخه ۱۲۵، ۱۵۰ و ۱۵۰ سی‌سی تولید خواهند شد و در ساختار فنی، کاربری و طراحی آن‌ها تغییرات قابل توجهی اعمال شده است. وسپا با دیگر قلاب جمع‌شونده مخصوص حمل کیف را در تمام نسخه‌های پریمورا و اسپریت S قرار داده است؛ قلابی که در زیر فرمان پنهان شده و طبق گفته شرکت سازنده برای آویزان کردن کیف دستی یا وسایل کوچک روزمره در محیط‌های شهری کارایی بالایی دارد. این ویژگی ساده اما مهم، یکی از وجوه کاربردی وسپا محسوب می‌شود که همیشه مورد توجه کاربران قرار می‌گرفته است.

«برنامه وسپا برای سال ۲۰۲۶ با تولد هشتاد سالگی این برند آغاز شده است. در نمایشگاه EICMA هفته گذشته، شرکت وسپا از برنامه خود برای پیشبرد سال ۲۰۲۶ رونمایی کرد. همین موضوع نگاه‌ها را دوباره به دو مدل شناخته‌شده پریمورا و اسپریت S این برند ایتالیایی جلب کرد. وسپا هم‌زمان با آغاز جشن‌های هشتادمین سال فعالیت خود با معرفی یک سری ویژه به نام 80th Edition جشن ویژه‌ای گرفت تا راه را برای تغییرات تکنولوژیک و درعین حال نمایش حفظ اصالت برند خود باز کند. وسپا همیشه در زمینه سبک و ظرافت حرف‌های زیادی برای گفتن داشته و شاید همین دو ویژگی مهم‌ترین دلیل محبوبیت جهانی آن باشد. این خصوصیات همچنان در مدل‌های ۲۰۲۶

نسخه هشتاد سالگی از «وسپا»



ویژه‌ها

قیمت‌گذاری دستوری ۸۴۰ همت زبان به صنعت و دولت وارد کرد



«قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو و اعلام کرد: «قیمت‌گذاری دستوری ۸۴۰ همت زبان به صنعت و دولت وارد کرد و بازار را تنظیم نکرد.» جمشید ایمانی با اشاره به وضعیت فعلی در تامین نهاده‌های تولید تصریح کرد: «تالار اول ارز برای نهاده‌های تولید تعطیل و تالار دوم هم عملاً تخصیص ارز نمی‌شود و خودروسازان برای تامین ارز مواد اولیه مجبور به مراجعه به تالار تجاری هستند. این یعنی در کمتر از سه ماه ارز ۷۰ هزار تومانی شده است ۱۲۷ هزار تومان. ضمناً سایر نهاده‌های تولید ایران خودرو از بورس کالا و با نرخ روز تامین می‌شود.»

در ۱۰ ماهه سال جاری رقم خورد؛

درآمد ۱۵,۶ همتی گروه «بارز» در سایه رشد ۴۷ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه صنعتی بارز به‌متوان یکی از بزرگ‌ترین و باسابقه‌ترین تولیدکنندگان تأیر در کشور، نقش مهمی در تامین نیاز بازار داخلی و همچنین توسعه صادرات غیرنفتی ایفا می‌کند. این شرکت در حوزه تولید انواع تأیر رادیال، تأیر بایاس و تیوب فعالیت دارد و محصولات آن در طیف گسترده‌ای از خودروهای سواری، تجاری و صنعتی مورد استفاده قرار می‌گیرد. سهام این شرکت در بازار سرمایه ایران با نماد «پکرمان» دادوستد می‌شود و بر اساس آخرین اطلاعات مالی منتشرشده در سامانه کدال، سرمایه ثبت‌شده شرکت به ۱۹۶۹ میلیارد تومان رسیده است. رقمی که نشان‌دهنده ابعاد عملیاتی قابل توجه و جایگاه این شرکت در صنعت تأیر کشور است. از آن‌جا که سال مالی گروه صنعتی بارز منتهی به پایان اسفندماه است، این شرکت طبق الزامات افشای اطلاعات، در دی‌ماه هر سال علاوه بر ارائه گزارش عملکرد ده‌مان ماه، گزارش تجمیعی تولید و فروش ۱۰ ماهه را نیز منتشر می‌کند. بررسی گزارش اخیر منتشرشده در سامانه کدال نشان می‌دهد که عملکرد عملیاتی شرکت در ماه دی و دوره ۱۰ ماهه، حاکی از تداوم روند رو به رشد در آمدهاست. بر این اساس، فروش شرکت در دی‌ماه به رقم ۱۲۶۶ میلیارد تومان رسیده که بیانگر حفظ سطح بالای تقاضا برای محصولات این شرکت در بازار است. همچنین مجموع فروش شرکت طی ۱۰ ماه سپری‌شده از سال مالی جاری به ۱۵ هزار و ۶۶ میلیارد تومان بالغ شده است. این رقم در مقایسه با فروش ۱۰ ماهه دوره مشابه سال ۱۴۰۳، رشد قابل توجه ۴۷ درصدی را نشان می‌دهد؛ رشدی که می‌تواند ناشی از افزایش حجم تولید، بهبود ترکیب فروش، رشد نرخ‌های فروش و

یا توسعه بازارهای هدف باشد. چنین افزایشی در شرایطی که بسیاری از صنایع با محدودیت‌های هزینه‌ای و نوسانات بازار مواجه هستند، اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند و بیانگر توان شرکت در مدیریت تولید و فروش است. در میان محصولات گروه صنعتی بارز، تأیر رادیال همچنان نقش محوری در ساختار درآمدی شرکت ایفا می‌کند. این محصول بیشترین سهم از فروش کل را چه در عملکرد ماه‌دی و چه در مجموع ۱۰ ماهه به خود اختصاص داده است. تمرکز بر تأیرهای رادیال، که به‌طور معمول از فناوری بالاتر و حاشیه سود مناسب‌تری برخوردارند، نشان می‌دهد شرکت در مسیر هم‌راستایی با نیاز بازار و از تقای سبد محصولات خود حرکت می‌کند. افزایش سهم این محصول در فروش می‌تواند به بهبود کیفیت سودآوری شرکت در میان‌مدت و بلندمدت منجر شود. افزایش تولید و فروش برای گروه صنعتی بارز صرفاً به معنای رشد اعداد و ارقام درآمدی نیست، بلکه آثار مثبت گسترده‌تری بر ساختار مالی و عملیاتی شرکت دارد. اگر به خاطر داشته باشیم از حدود دو تا سه ماه گذشته موجی از افزایش قیمت در بازار خودرو و آغاز شد و این موضوع در ظاهر به دنبال افزایش نرخ ارز بود، اما دلایل آن صرفاً افزایش نرخ دلار نبود و عوامل مهم‌تر آن، محدودیت در عرضه بود. کمتر از سه ماه پیش، عرضه خودرو و متوقف شده بود و اعلام می‌شد که قرار است ارز از تالار اول به تالار دوم منتقل شود. در همان مقطع یک‌بار قیمت‌ها افزایش یافت و پس از آن نیز بار دیگر شاهد افزایش قیمت بودیم. به نظر می‌رسد که دولت بیش از اندازه توان این موضوع را می‌پردازد. دولت هزینه روانی ناتوانی در کنترل قیمت‌ها را پرداخت می‌کند، در حالی که دلیلی ندارد بیش از این هزینه بدهد. دولت در این زمینه با‌ذی‌نفع است؛ اما اگر چنین نیست، دولت باید قانون را اجرا کند و واردات را برای افراد و شرکت‌ها آزاد بگذارد تا بازار رقابتی شکل بگیرد و در این شرایط هر گونه افزایش قیمتی سیگنال شدیدی به بازار وارد نمی‌کند. دهه‌ها است که یک سیکل معیوب در این حوزه تکرار می‌شود: شرکت‌های خودروسازی قیمت‌ها را افزایش می‌دهند، سپس دادستانی، شورای رقابت یا

سازمان حمایت اعتراض‌هایی مطرح می‌کنند و قیمت‌ها به‌صورت دستوری کاهش می‌یابد، اما اثر افزایش قیمت در بازار باقی می‌ماند. در نهایت، هیچ‌نظم مشخصی وجود ندارد و قیمت‌ها همچنان بالایی‌مانند. از مهم‌ترین مزایای رشد تولید، افزایش بهره‌وری از ظرفیت‌های موجود خطوط تولید است. با افزایش حجم تولید، هزینه‌های ثابت نظیر استهلاک، نیروی انسانی و سربار کار خانه به‌صورت موثرتری جذب شده و بهای تمام‌شده هر واحد محصول کاهش می‌یابد؛ موضوعی که می‌تواند حاشیه سود ناخالص شرکت را تقویت کند. از سوی دیگر، رشد فروش و افزایش مقیاس فعالیت‌ها باعث تقویت جریان‌های نقدی عملیاتی می‌شود. این جریان نقدی بالاتر، توان مالی شرکت را برای بازپرداخت بدهی‌ها، تامین سرمایه در گردش و همچنین اجرای طرح‌های توسعه‌ای افزایش می‌دهد. در صنعتی مانند تأیر که نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر در ماشین‌آلات، فناوری و مواد اولیه است، برخورداری از نقدینگی پایدار یک مزیت رقابتی مهم به شمار می‌رود. افزایش تولید همچنین می‌تواند جایگاه گروه صنعتی بارز را در بازارهای صادراتی ارتقا دهد. با توجه به این‌که بخشی از محصولات شرکت به خارج از کشور صادر می‌شود، رشد ظرفیت تولید این امکان را فراهم می‌کند که شرکت حضور پرنرگ‌تری در بازارهای منطقه‌ای داشته باشد و از فرصت‌های ارزی ناشی از صادرات بهره‌مند شود. این موضوع به‌ویژه در شرایط نوسانات نرخ ارز، می‌تواند به متنوع‌سازی درآمد‌ها و کاهش وابستگی به بازار داخلی کمک کند. در نهایت، تداوم رشد تولید و فروش می‌تواند پیام مثبتی برای سهامداران و فعالان بازار سرمایه نیز به همراه داشته باشد. عملکرد قوی عملیاتی، در صورت مدیریت مناسب هزینه‌ها و حفظ حاشیه سود، می‌تواند به افزایش سودآوری و بهبود چشم‌انداز مالی شرکت منجر شود. مجموعه این عوامل نشان می‌دهد گزارش‌های اخیر منتشرشده از عملکرد گروه صنعتی بارز، نه تنها بیانگر رشد مقطعی فروش، بلکه حاکی از تقویت بنیان‌های عملیاتی و افزایش ظرفیت‌های سودآوری «پکرمان» در مسیر توسعه پایدار است.

ر شد درآمد شرکت مهندسی نصیر ماشین



میزان درآمد دی‌ماه

71
میلیارد تومان

میزان رشد ۱۰ ماهه

13
درصد

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

537
میلیارد تومان

شرکت مهندسی نصیر ماشین در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۵۳۷ میلیارد تومان به دست آورد.

چپ تلند؟

صنعت خودرو نیازمند تحول بنیادین در راهبرد و نگرش است

«فرزین انتصاریان رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران، با تأکید بر ضرورت دید بلندمدت می‌گوید: «صنعت خودروی ما نیازمند تحول بنیادین در راهبرد و نگرش است تا بتواند با تحولات جهانی همگام شود.» وی معتقد است نگرش محدود به کارکنان مستقیم یا رفع عیوب محصول کافی نیست و باید تمامی زنجیره تامین و فرآیندهای سازمانی به شکل یکپارچه دیده شوند.

تحول چند بعدی در بازار و صنعت خودرو در آینده

«به گفته رئیس انجمن مدیریت کیفیت ایران، در آینده‌ای نزدیک، خودروهای خودران، برقی و متصل نقش کلیدی در بازار جهانی خواهند داشت. این تغییر تنها یک تحول فناورانه نیست، بلکه تحولی اجتماعی است که بر مشاغل، ترافیک، شهرسازی و فرهنگ نیز تأثیر می‌گذارد. برای هم‌گامی با این روند، صنعت خودرو ایران نیازمند زیرساخت‌های دیجیتال، نگرش سیستمی و تمرکز بر کیفیت سازمانی است.

چرا؟

صنعت خودرو گرفتار چالش‌های متعدد

«صنعت خودروی کشورمان در سال‌های اخیر با چالش‌های پیچیده‌ای روبه‌رو بوده است. مدیران و کارشناسان این صنعت اعتقاد دارند، موفقیت پایدار در این حوزه، محدود به تولید محصول باکیفیت نیست، بلکه نیازمند تحول در نگرش مدیریتی و رویکرد سازمانی است.

زنده يك First gear

کاهش سرمایه‌گذاری به معنای کاهش توان رقابتی بنگاه‌هاست

«حاضر جواب: وقتی سرمایه‌گذاری کم می‌شود، بنگاه‌ها وارد مسابقه‌ای می‌شوند که اسمش رقابت است اما خط پایانش معلوم نیست. در صنعت خودرو، کاهش سرمایه‌گذاری یعنی پیچ‌ها همان پیچ‌های قدیمی‌اند، فقط اسم‌شان شده «بهینه‌شده». مهندسان با ماشین حساب دنبال نوآوری می‌گردند و مدیران با ذره‌بین دنبال صرفه‌جویی. نتیجه؟ خودرویی که رقابتی است، البته در مصرف صبر مشتری. در چنین فضایی، رقابت بیشتر شبیه مسابقه لاک‌پشت‌هاست؛ همه آرام، ولی با اعتمادبه‌نفس کامل.

زنجیره تامین بین‌المللی خودروسازان سال ۲۰۲۵ باز آرایی شد

«حاضر جواب: زنجیره تامین در سال ۲۰۲۵ آن قدر باز آرای شده که دیگر شبیه زنجیر نیست؛ بیشتر شبیه گردنبند مهر به مهره است که هر مهره از یک قاره آمده. یک قطعه از شرق، یک پیچ از غرب و یک پیچ که هنوز معلوم نیست دقیقاً کجاست. خودروسازان حالا استاد لجستیک شده‌اند؛ اگر ماشین روشن شد یعنی زنجیره تامین جواب داده، اگر نشد یعنی هنوز یکی از مهره‌ها در راه است.

۲۰۰ دستگاه اتوبوس از برنامه نوسازی وارد کشور شده است

«حاضر جواب: ۲۰۰ دستگاه اتوبوس وارد شده‌اند تا به ناوگان بگویند «امید هست». این اتوبوس‌ها با اعتمادبه‌نفس وارد شهر می‌شوند و به اتوبوس‌های قدیمی می‌گویند: ما آینده‌ایم، شما خاطره. شهروندان هم یادیدن‌شان احساس می‌کنند توسعه از راه رسیده، البته اگر بتوانند سوار شوند. در اقتصاد حمل‌ونقل، ۲۰۰ دستگاه شاید عدد بزرگی نباشد، اما در روحیه شهر عددی است که لبخند می‌آورد؛ مخصوصاً وقتی کولر دارد.

سوخت از قیمت‌گذاری دستوری خارج می‌شود؟

«حاضر جواب: این تیترباعلامت سؤال آمده چون خودش هم مطمئن نیست. سوخت سال‌هاست با قیمت‌گذاری دستوری زندگی کرده و حالا صحبت از نرخ آزاد است. اگر قیمت‌گذاری دستوری حذف شود، خودروها یاد می‌گیرند قبل از هر حرکت، حساب و کتاب کنند. راننده‌ها هم با هر استارت، یک تحلیل اقتصادی انجام می‌دهند. شاید در آینده نزدیک، مصرف سوخت به یک مهارت مدیریتی تبدیل شود؛ چیزی بین رانندگی و اقتصاد کلان.

ایمنی خودروهای سنگین در مسیر جهش جهانی

«حاضر جواب: خودروهای سنگین تصمیم گرفته‌اند دیگر فقط «سنگین» نباشند، بلکه «ایمن و سنگین» باشند. ترمزها هوشمند شده‌اند، سیستم‌ها هشدار می‌دهند و راننده‌ها احساس می‌کنند پشت فرمان یک مرکز کنترل نشسته‌اند. در این مسیر جهش جهانی، کامیون‌ها آرام آرام شبیه لپ‌تاپ‌های متحرک می‌شوند؛ با این تفاوت که وزن‌شان اجازه نمی‌دهد هنگ کنند. ایمنی بالا یعنی هزینه کمتر، خسارت کمتر و خواب راحت‌تر برای اقتصاد حمل‌ونقل.



ترکیبی این مجموعه مشابه برادر دو قلو ی آن، ۲۴۸ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور است. باتری لیتیوم-یون ۲۰ کیلووات-ساعتی نیز بدون تغییر باقی مانده و همان برد تمام الکتریکی ۶۰ کیلو متر را فراهم می کند. شارژ کامل باتری با یک شارژر خانگی سطح ۲ حدود ۷/۵ ساعت زمان می برد و با احتساب مخزن بنزین، برد کلی خودرو به ۶۷۵ کیلو متر می رسد. این مدل که به صورت انحصاری با سیستم چهار چرخ محرک و هفت صندلی عرضه می شود، در دو تیپ SL و پلاتینیوم به بازار خواهد آمد. هر دو تیپ به صورت استاندارد به نمایشگر لمسی ۹ اینچی، صفحه آمپر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی، گرم کن صندلی های جلو، فرمان چرمی و چهار پورت USB مجهز هستند.

نیسان از روگ پلاگین هیبریدی رونمایی کرده که اولین محصول این شرکت با چنین قوای محرکه ای برای بازار آمریکا محسوب می شود. اما این شاسی بلند در حقیقت محصول خود نیسان نیست؛ بلکه یک میتسوبیشی اوئلندر PHEV است که با تغییراتی جزئی در جلو پنجره و نصب نشان نیسان، هویت جدیدی پیدا کرده است. این استراتژی که در صنعت خودرو با نام مهندسی نشان شناخته می شود، دلیل اصلی عدم شباهت این مدل به سایر اعضای خانواده روگ است. نیسان روگ پلاگین-هیبریدی ۲۰۲۶ دقیقاً از همان قوای محرکه اوئلندر PHEV استفاده می کند که شامل یک پیشران ۲.۴ لیتری بنزینی تنفس طبیعی در کنار دو موتور الکتریکی (یکی برای هر محور) است. خروجی

نیسان «روگ» پلاگین هیبریدی در راه بازار



اکستریم «TX» به روزرسانی می شود



برند اکسید (Exeed) نسخه های به روز شده اکسید TXL را عرضه می کند. این کراس اوور ها به فناوری IOV (اینترنت وسایل نقلیه) مجهز خواهند شد که امکان استفاده از خدمات اکسید کانکت (Exeed Connect) را فراهم می کند. این تکنولوژی تعامل از راه دور خودرو را ارائه می دهد که اکنون برای نسل های جدید اکسید TXL در دسترس است. کنترل از راه دور خودرو با استفاده از برنامه رسمی انجام می شود که کنترل چندین عملکرد آن را فراهم می کند: روشن کردن موتور، باز و بسته کردن در بچه و صندوق عقب، پیدا کردن خودرو روی نقشه، بررسی فشار باد لاستیک ها و کنترل گرمایش و تهویه کابین.

سیستم ناوبری یکپارچه اطلاعاتی در مورد شرایط ترافیک، دوربین ها و عملیات جاده ای در لحظه ارائه می دهد و مسیر بهینه را بر اساس شرایط فعلی محاسبه می کند. ناوبری آنلاین مبتنی بر فناوری Navikit SDK است و به راننده اجازه می دهد مسیرها را بدون حواس پرتی از جاده یا دستگاه های خارجی برنامه ریزی کند. قابلیت به روزرسانی از طریق اینترنت، به روزرسانی های نرم افزاری آنلاین را امکان پذیر می کند. برای راحتی مسافران، این سیستم برنامه های موسیقی و ویدئو را از VK ادغام می کند و سفرهای طولانی را لذت بخش می سازد.

ساخت نسخه کپی پورشه «تایکان» توسط سایک مو تور



تصاویر رسمی از دومین مدل برند شانگجیه (Shangjie) منتشر شده است. سازنده هنوز جزئیات فنی این خودرو را فاش نکرده، اما انتظار می رود مانند اولین مدل این برند، این خودرو چهار در نیز در نسخه های هیبریدی و تمام برقی عرضه شود. برند شانگجیه سال گذشته توسط شرکت های سایک (SAIC) و هواوی (Huawei) پایه گذاری شد. این برند در کنار سایر سرمایه گذاری های مشترک این غول فناوری با خودروسازان دیگر، بخشی از اتحاد HIMA محسوب می شود؛ اتحادی که شامل برندهای Luxeed، Aito، Stelato و Maextro است که شرکتی آن ها به ترتیب شرکت های چری، سرس، بایک و جک هستند. شانگجیه مقرون به صرفه ترین برند در این اتحاد است. نخستین محصول آن، کراس اوور H5 با طراحی نسبتاً معمولی بود که در ماه سپتامبر وارد بازار چین شد و مورد استقبال قرار گرفت؛ طبق آمار، ۱۸ هزار و ۸۵۷ دستگاه از این خودرو در طول پاییز به مشتریان تحویل داده شده است. اکنون، دومین مدل این برند یعنی سدان Z7 معرفی شده است. برخلاف کراس اوور قبلی، سدان شانگجیه Z7 ظاهر بسیار جذابی دارد. رسانه های خودرویی چین این مدل را با پورشه تایکان مقایسه می کنند.

ترامپ «بنز» را مجبور به خروج از آلمان کرد؟

ایستادگی «مرسدس» در برابر فشارهای واشنگتن



اهرم فشار با تکیه بر دیوار بلند تعرفه ها در سوی دیگر این مذاکره، ترامپ از استراتژی «چماق» نیز بهره جست. او به وضوح تهدید کرد که اگر خودروسازان آلمانی به تولید در خارج از مرزهای ایالات متحده ادامه دهند، با تعرفه های ورودی سنگین (که در برخی سخنرانی ها تا ۲۰۰ درصد نیز برآورد شده) مواجه خواهند شد.

این فشار با هدف حذف مزیت رقابتی خودروهای وارداتی و وادار کردن برندهای لوکس به تسلیم در برابر سیاست های حمایتی آمریکا طراحی شده بود تا بنز چاره ای جز انتخاب میان «ماندن در آلمان و جریمه شدن» یا «مهاجرت به آمریکا و تشویق شدن» نداشته باشد.

عدم پذیرش منطق «کوچ اجباری»

پاسخ «ولا کلتیوس»، مدیرعامل مرسدس بنز به این فشارهای همه جانبه، یک «نه» قاطع و مستدل بود. کلتیوس با رد احتمال خروج از آلمان، بر دو محور اصلی تاکید کرد: هویت و ریشه؛ او اعلام کرد مرسدس بنز یک شرکت جهانی با ریشه های عمیق آلمانی است که نوآوری و مهندسی آن در اکوسیستم اروپا شکل گرفته و قابل جابه جایی توده ای نیست.

مدیرعامل بنز با اشاره به کارخانه عظیم این شرکت در «تاسکالوسا، آلاباما»، یادآور شد که این برند همین حالا هم یکی از بزرگترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در ادبیات نوین قدرت، مرز میان «کشور» و «شرکت» هر روز کمرنگ تر می شود. زمانی بود که دیپلمات ها تنها بر سر مرزهای جغرافیایی و معاهدات نظامی چانه می زدند، اما امروز، خطوط تولید خودرو و زنجیره های تامین قطعات به خاکریزهای جدید نبرد در ژئوپلیتیک جهانی تبدیل شده اند. در دنیایی که ناسیونالیسم اقتصادی دوباره جان گرفته است، رهبران سیاسی قدرتمندترین کشورهای جهان، دیگر به وضوح تعرفه و مالیات بسنده نمی کنند؛ آن ها حالا به دنبال «شکار برندها» هستند. تصور کنید سیاستمداری با نفوذ، با تمام ابزارهای ظلمت و تهدید، روبه روی سکان دار یکی از اصیل ترین امپراتوری های صنعتی بنشیند و از او بخواهد شناسنامه چند ده ساله خود را تغییر دهد.

این بازی جدید که می توان آن را «دیپلماسی قطعات» نامید، تضادی بنیادین را میان دو منطق متفاوت آشکار کرده است: منطق سیاست که به دنبال پیروزی های کوتاه مدت انتخابی و نمادهای اقتدار ملی است و منطق صنعت که بر پایه پایداری، ریشه های مهندسی و شبکه های ظرفیت فراملیتی بنا شده است. برای برندی که نام آن با تاریخ یک ملت گره خورده، جابه جایی ترازوی تولید، تنها یک تصمیم مالی نیست؛ بلکه قمار بر سر «روح برند» است.

آیا می توان شکوه و اصالت زده شده در قلب اروپا را با مشوق های مالیاتی در سرزمین های دور جایگزین کرد؟ اتفاقی که اخیراً در بالاترین سطوح تعامل میان واشنگتن و یکی از نمادهای درخشان صنعت خودرو آلمان رخ داد، دقیقاً بازتاب دهنده همین چالش است. جایی که یک پیشنهادهای اغواگرانه برای تغییر نقشه صنعتی جهان، با واکنشی مواجه شد که فراتر از یک پاسخ اداری، پیامی روشن برای تمام معماران نظم نوین جهانی داشت. این رویارویی نشان داد که در دنیای خودرو، برخی دارایی ها خریدنی نیستند و اصالت، نه در ترازنامه های بانکی، بلکه

خودرو در خاک آمریکاست. او خاطرنشان کرد که بنز با سرمایه گذاری میلیاردی در آمریکا، سهم خود را در اشتغال زایی این کشور ایفا کرده و نیازی به تخریب پایگاه های آلمانی خود برای اثبات تعهد به بازار آمریکا نمی بیند.

این بن بست دیپلماتیک-صنعتی نشان داد که برخلاف تصور سیاستمداران، غول های صنعت خودرو قصد ندارند به مهره های شطرنج در رقابت های سیاسی تبدیل شوند و حفظ توازن میان قاره ها را بر سودهای مقطعی ناشی از مشوق های مالیاتی ترجیح می دانند.

هویت برند؛ فراتر از یک آدرس پستی اولین لایه تحلیل این ماجرا به هویت برند (Brand Identity) بازمی گردد. برای مرسدس بنز، برچسب ساخت آلمان (Made in Germany) تنها یک محل تولید نیست، بلکه بخشی از دارایی نامشهود و ارزش ویژه برند است. خروج کامل از آلمان یا تضعیف پایگاه های اصلی در اشتوتگارت، به معنای انتحار برندینگ خواهد بود. در حالی که آمریکا بازار بزرگی برای شاسی بلندهای این شرکت است، اما قلب تپنده مهندسی پیشرفته و نوآوری های سری S با مدل های برقی جدید، در خاک اروپا می تپد. مدیران بنز به خوبی می دانند که اگر اصالت آلمانی خود را فدای مشوق های مالیاتی موقت آمریکا کنند، در بلندمدت جایگاه خود را به عنوان استاندارد جهانی تجمل از دست خواهند داد.

زنجیره هایی که به راحتی نمی شکنند

دومین جنبه، واقعیت های سخت افزاری تولید است. یک کارخانه خودرو مدرن، جزیره ای جدا افتاده نیست؛ بلکه مرکز ثقل شبکه ای عظیم از قطعه سازان، تامین کنندگان مواد اولیه و مراکز دانشگاهی است. آلمان دارای یک اکوسیستم بی نظیری از شرکت های Mittelstand (شرکت های متوسط متخصص) است که قطعات بسیار حساس را با دقتی میکروسکوپی تولید می کنند. انتقال این اکوسیستم به خاک آمریکا، پروژه ای است که دهه ها زمان و میلیاردها دلار هزینه نیاز دارد. پاسخ منفی مرسدس بنز در واقع یک یادآوری به سیاستمداران بود: صنعت خودرو تابعی از دستورات اداری نیست، بلکه تابعی از منطق لجستیک و همجواری با دانش فنی است.

محصولات پلاگین «فالوین» وارد سری نهم شدند

است. کابین پنج نفره این خودرو شامل یک فرمان دو شاخه و نمایشگرهای مجزا برای پتل ابزار و سیستم سرگرمی است. سایر ویژگی های داخلی شامل ردیفی از دکمه های فیزیکی زیر در بچه های تهویه مرکزی، کنسول مرکزی دو طبقه شامل شارژر بی سیم و جالیوانی، اهرم تعویض دنده در پشت فرمان، صندلی های دارای گرم کن و تهویه (صندلی های جلو دارای ماساژور)، سیستم صوتی با ۲۳ بلندگو و باکس کنسول با قابلیت گرم کن و سردکن می شود. علاوه بر این این کراس اوور به سیستم اتوپایلوت Falcon 700+ مجهز شده است که شامل ۲۷ سنسور و تراشه Horizon Journey 6P با قدرت پردازش ۵۶۰ ترابایت عملیات در ثانیه (TOPS) است. فالوین T9L یک خودرو PHEV (پلاگین-هیبرید) است.

کراس اوور جدید چری، مدل فالوین T9L، اکنون برای سفارش آماده است و پس از آن، سدان فالوین A9 به بازار خواهد آمد. این شاسی بلند جدید چری به صورت پلاگین-هیبرید (PHEV) عرضه می شود و دارای سیستم چهار چرخ محرک است و از سیستم خودروان پیشرفته بهره می برد. در بهار سال ۲۰۲۴، چری از یک کراس اوور مفهومی به نام Fulwin E06 رونمایی کرد. نسخه تولیدی آن پاییز گذشته معرفی و مشخص شد که این کراس اوور با نام Fulwin T9L به فروش خواهد رسید. از ویژگی های ظاهری متمایز آن می توان به چراغ های کشیده، جلو پنجره یکپارچه با سپر، دستگیره های در نیمه مخفی و چراغ عقب پیوسته و ایرودینامیک اشاره کرد. همچنین، یک سیستم لیدار (Lidar) در بالای شیشه جلو نصب شده



خبر

News

۵۰ سالگی مرسدس بنز «W123»

«دقیقاً نیم قرن پیش، در ژانویه ۱۹۷۶ پس از یک پیش نمایش مطبوعاتی در جنوب فرانسه، مرسدس بنز از سدان جدید W123 رونمایی کرد. موفقیت آن فوری و شگفت انگیز بود؛ کل برنامه تولید سال حتی قبل از رونمایی رسمی به فروش رسید. مطبوعات خودرویی به اتفاق آرا تعادل بی عیب و نقص، ایمنی و طراحی پیشرفته و ظرافت ساده آن را ستایش کردند. مجله «auto motor und sport» در اولین آزمایش خود در سال ۱۹۷۶، مقاله خود را با عنوان «تکامل در تناسبات بی نقص» منتشر کرد و نتیجه گرفت که مهندسان خودرویی ساخت هاند که بالاتر از طبقه متوسط قرار می گیرد. کارشناسان معتقدند کلیدهای موفقیت آن، طراحی متفکرانه، توسعه متمرکز



و کیفیت بی نظیر بوده است. W123 براساس فلسفه مدل پرچم دار W116 ساخته شده بود و ارگونومی پیشرفته، فضای داخلی جادار و نوآوری های ایمنی، مانند ستون فرمان ضد تصادف و سگک های کمربند ایمنی نصب شده روی صندلی از مهم ترین ویژگی های آن بود. مرسدس بنز به طور مداوم این مزایا را توسعه می داد: در سال ۱۹۸۰، این مدل با سیستم ترمز ضد قفل (ABS) و در سال ۱۹۸۲، با کیسه هوای راننده عرضه شد. اما این همه ماجرا نیست. در اوایل دهه ۱۹۸۰، یک موتور دو گانه سوز به این سری معرفی شد و مهندسان مدل های هیبروژنی را نیز به عنوان بخشی از آزمایش ها معرفی کردند. از لحظه ای که W123 به فروش رسید، به سرعت تصویر این برند و خط افق را شکل داد و به نمادی از فرهنگ خودروسازی آلمان تبدیل شد. تطبیق پذیری آن با گسترش سریع طیف مدل هایش برجسته شد: در اوایل بهار ۱۹۷۷، عموم مردم کوپه نفیس C123 را دیدند و به دنبال آن در سپتامبر همان سال، استیشن وانگ T-Modell S123 معرفی شد که مفهوم خودرو اسپرت و خودرو تفریحی را از نو تعریف کرد. برنامه تولید همچنین شامل لیموزین کشیده V123 و شاسی مخصوص بدنه های F123 بود.

مهم‌تر از همه، امکان سفارش پیش‌ران ۷۸ هلکت بهره می‌برند. این تغییرات، ماهیت آفرودر این خودروها را با چاشنی قدرت و لوکس‌گرایی ترکیب می‌کند. با نگاهی به این دو مدل، شسباهت انکارناپذیر آن‌ها به محصولات پرابوس و خصوصاً مرسدس G کلاس به چشم می‌آید. در نمای جلو، سپر جدید با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، جلو پنجره سس‌فارش‌ی با لوگوی دایره‌ای شکل و کاپوت عضلانی، چهره‌ای تهاجمی به خودرو بخشیده‌اند. گلگیرهای پهن، چراغ‌های LED روی سقف، اسپویلر عقب و یک سپر اسپریت بادفیوزر و چهار خروجی اکروز، این ظاهر خشن را تکمیل می‌کنند. مشتریان می‌توانند این قطعات را با رنگ مشکی بیانیویی یا فیبر گرین سفارش دهند.

وقتی یک جیب آمریکایی سرسخت آرزوی تبدیل شدن به یک هیولای لوکس آلمانی را در سر می‌پروراند و برای رسیدن به این رویا به دست یک تیونر ایتالیایی سپرده می‌شود، نتیجه یک محصول شگفت‌انگیز و البته گران‌قیمت خواهد بود. شرکت ایتالیایی استرادلّه مودنا با معرفی پکیج‌های تقویتی خود برای جیب رانگلر و گلا‌دیا‌تور، دقیقاً همین مسیر را رفته و این دو خودرو را با ظاهری الهام‌گرفته از محصولات پرابوس و پیش‌ران قدرتمند هلکت، به سطحی جدید از توانایی و تجمل رسانده است. این شرکت دو مدل با نام‌های GTX برای رانگلر و Xtrema برای گلا‌دیا‌تور معرفی کرده است که هر دو از کیت بدنه پهن‌بیکر، کابین بازطراحی شده و

طراحی جیب «رانگلر» الهام گرفته از مرسدس بنز G کلاس



اختلاف بر سر افزایش قیمت محصول بین خودروساز و سیاست‌گزار ادامه دارد؛

«وویا فری» در بازار آزاد یک میلیارد تومان گران شد



L8 (۱۴۰۴) با ۸۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، لوکانو L7 (۱۴۰۴) با ۶۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در خودروهای وارداتی هم شاهد افزایش بهای ۱۰۰ تا یک میلیارد تومان بودیم. جایی که ارزش رویا فری (۲۰۲۵) با یک میلیارد تومان افزایش به ۸ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴) با ۸۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۶۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد تومان، میتسوبیشی اولتندر (۲۰۲۴) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد تومان و کیا اسپور نیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید.

طریق واردات معقول و هدفمند خودرو نیز صورت گیرد؛ وارداتی که هم حق انتخاب مصرف‌کننده را افزایش دهد و هم خودروساز داخلی را در معرض رقابت قرار دهد. با این حال آن چه در عمل مشاهده می‌شود، تلاش هم‌زمان دولت برای کنترل قیمت و شاید هم حفظ ساختار انحصاری و پرهیز از پذیرش هزینه‌های سیاسی و ارزی واردات است. این رویکرد نه به سود بازار است و نه به نفع مصرف‌کننده. هر چالش قیمتی خودرو، راه‌حل و تصمیم معقولانه‌ای در پس خود دارد؛ اما تعویق در تصمیم‌گیری و اتکا به ابزارهای دستوری، تنها به تکرار بحران‌هایی منجر می‌شود که بازار خودرو بارها آن را تجربه کرده است.

رشد قیمت قابل توجه مونتاژی‌ها در بازار خودروهای مونتاژی رشد قیمت شدیدی ۵۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که لوکانو

اختلاف میان سیاست‌گزار و خودروساز بر سر قیمت‌گذاری، بار دیگر در حال تکرار تجربه‌ای است که



بازار خودرو پیش‌تر نیز هزینه‌های آن را پرداخته است. تجربه‌ای که خردادماه امسال به اوج رسید و نتیجه آن چیزی جز توقف عرضه، بلاتکلیفی بازار و تحمیل زیان به مصرف‌کنندگان نبود. حالا با گذشت چند ماه، نشانه‌ها حاکی از آن است که همان الگوی پر هزینه، دوباره در حال بازتولید است؛ اختلافی که این بار نیز با واکنش مقامات قضایی، نمایندگان مجلس و نهاد سیاست‌گزار خودرو همراه شده و بار دیگر سایه توقف عرضه را بر سر بازار انداخته است.

در خردادماه، اختلاف‌نظر میان خودروساز و نهاد‌های ناظر بر سر نحوه و سطح افزایش قیمت‌ها، به توقف عرضه خودرو انجامید. خودروساز با استناد به خصوصی‌سازی این شرکت از یک سو و رشد هزینه‌ها و شکاف میان قیمت کارخانه و بازار از سوی دیگر، خواستار اصلاح قیمت‌ها بود و در مقابل، سیاست‌گزار بر لزوم تبعیت از ضوابط قیمت‌گذاری تأکید داشت. نتیجه این کشمکش، توقف موقت فروش، افزایش التهاب بازار و عقب‌نشینی مصرف‌کنندگان به حاشیه انتظار بود. در نهایت، پس از تهدیدهای سیاست‌گزار و ورود برخی مقامات قضایی، عرضه خودرو با تأخیر از سر گرفته شد؛ اما هزینه این تعلیق پیش‌تر به مصرف‌کننده تحمیل شده بود.

اکنون نیز افزایش قیمت‌های اخیر، بار دیگر با واکنش تند نمایندگان مجلس، مقامات قضایی و سیاست‌گزار خودرو روبه‌رو شده است. به‌طوری که دادستانی با استناد به عدم تبعیت خودروساز از مقررات قیمت‌گذاری، دستور توقف عرضه خودرو را صادر کرده؛ تصمیمی که اگرچه در ظاهر با هدف صیانت از حقوق مصرف‌کننده اتخاذ شده، اما در عمل می‌تواند به تشدید کمبود عرضه و افزایش فشار قیمتی در بازار منجر شود. تجربه‌های پیشین نشان داده که توقف عرضه، بیش از آن که به نفع مصرف‌کننده باشد، زمینه‌ساز تعمیق شکاف میان قیمت رسمی و بازار آزاد است. این در حالی است که طی سال‌های اخیر بارها تأکید شده بود پیش از واگذاری سهام خودروسازان به بخش خصوصی، باید تکلیف سیاست قیمت‌گذاری به‌طور شفاف مشخص شود. با این حال، واگذاری‌ها در شرایطی پیش رفت که چارچوب قیمت‌گذاری همچنان مبهم و محل مناقشه باقی ماند. نتیجه این ابهام، تداوم تصمیمات مقطعی، ورود مکرر نهادهای قضایی و بازتولید نااطمینانی در بازار بوده است.

به‌نظر می‌رسد دولت ناگزیر است یک بار برای همیشه، تکلیف قیمت‌گذاری خودرو را روشن کند. اگر فرض سیاست‌گزار این است که بازار خودرو همچنان انحصاری است و نیاز به مداخله مستقیم دولت برای تنظیم قیمت‌ها وجود دارد، این تنظیم الزاماً نباید صرفاً از مسیر فشار بر خودروساز داخلی باشد. تنظیم بازار می‌تواند از

خودروهای خودران؛ آینده‌ای که آهسته اما پیوسته نزدیک می‌شود

منظر اقتصادی، خودروهای خودران می‌توانند مدل‌های کسب و کار صنعت حمل‌ونقل را متحول کنند؛ از کاهش هزینه‌های لجستیک و حمل‌ونقل عمومی گرفته تا تغییر الگوی مالکیت خودرو و رشد خدمات اشتراکی. با این حال، هزینه بالای توسعه نرم‌افزار، حسگرها و زیرساخت دیجیتال، همچنان مانع اصلی سودآوری کوتاه‌مدت این فناوری است.

چالش‌های موجود در این بخش چیست؟ با وجود پیشرفت‌های چشمگیر، مسیر خودروهای خودران همچنان با چالش‌های جدی روبه‌رو است. ایمنی در شرایط پیچیده شهری، مسئولیت حقوقی در تصادفات، امنیت سایبری و پذیرش اجتماعی از مهم‌ترین موانع به‌شمار می‌روند. در اروپا، حساسیت نسبت به حریم خصوصی داده‌ها نیز لایه‌ای دیگر از پیچیدگی را به این صنعت افزوده است. افزون بر این، زیرساخت‌های شهری و دیجیتال باید همگام با فناوری خودرو توسعه یابد. بدون ارتباطات پایدار، نقشه‌های به‌روز و مدیریت هوشمند ترافیک، حتی پیشرفته‌ترین خودروهای خودران نیز کارایی محدودی خواهند داشت. تجربه آمریکا و اروپا نشان می‌دهد که خودروهای خودران نه یک انقلاب ناگهانی، بلکه یک تحول تدریجی هستند. آمریکا با ریسک‌پذیری بالاتر در حال آزمودن مرزهای فناوری است و اروپا با احتیاط مقرراتی، بستر ایمن‌تری برای پذیرش عمومی فراهم می‌کند.

آینده این صنعت به احتمال زیاد ترکیبی از این دو رویکرد خواهد بود: پیشرفت فناوریانه همراه با تنظیم‌گری هوشمند. آنچه مسلم است، خودروهای خودران دیگر یک مفهوم دور دست نیستند؛ بلکه واقعیتی در حال شکل‌گیری به‌شمار می‌روند که به تدریج چهره حمل‌ونقل جهانی را تغییر خواهند داد.



موفق شده‌اند مجوز استفاده محدود از سیستم‌های سطح سه را دریافت کنند.

در بسیاری از کشورهای اروپایی، پروژه‌های خودران همچنان در قالب پایلوت‌های شهری، ناوگان‌های حمل‌ونقل عمومی یا مسیرهای مشخص اجرا می‌شوند. اتحادیه اروپا تلاش کرده با تدوین استانداردهای مشترک، از بروز شکاف قانونی میان کشورها جلوگیری کند. این رویکرد اگرچه سرعت تجاری‌سازی را کاهش داده، اما زمینه اعتماد عمومی و پذیرش اجتماعی را تقویت کرده است.

بازار و اقتصاد خودروهای خودران برآورد هانشان می‌دهد بازار جهانی خودروهای خودران تا پایان دهه جاری رشد قابل توجهی خواهد داشت. بخش عمده این رشد نه از خودروهای کاملاً خودران، بلکه از توسعه سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته و خودکارسازی جزئی ناشی می‌شود. خودروسازان اروپایی و آمریکایی به این نتیجه رسیده‌اند که مسیر اقتصادی‌تر، حرکت تدریجی و افزایشی به سمت خودران کامل است، نه جهش ناگهانی. از

سیستمی که با وجود نام آن، هنوز در سطح دو پانهایتا سه طبقه‌بندی می‌شود. این رویکرد، اگرچه هزینه‌ها را کاهش داده، اما انتقادات و چالش‌های نظارتی قابل توجهی را نیز به همراه داشته است. چارچوب مقرراتی در آمریکا غیرمتمرکز است و ایالت‌ها نقش تعیین‌کننده‌ای دارند. همین موضوع به شرکت‌ها اجازه داده آزمایش‌های گسترده‌ای انجام دهند؛ اما در عین حال باعث ناهمگونی قوانین و افزایش ریسک‌های حقوقی شده است. برخی حوادث و توقف موقت پروژه‌ها نشان می‌دهد که پیشروی سریع، همواره با هزینه‌های اجتماعی و اعتماد عمومی همراه بوده است.

اروپا؛ حرکت محتاطانه با محوریت ایمنی اروپا مسیر متفاوتی را انتخاب کرده است. تمرکز اصلی کشورهای اروپایی بر ایمنی، مسئولیت حقوقی و هماهنگی مقرراتی بوده است. آلمان به عنوان پیشروترین کشور اروپایی در این حوزه، چارچوب قانونی مشخصی برای تردد خودروهای خودران سطح سه و چهار در شرایط تعریف‌شده تصویب کرده و خودروسازانی مانند مرسدس بنز

فناوری خودروهای خودران در دهه اخیر از مرحله ایده و آزمایشگاه عبور کرده و به یکی از محورهای اصلی رقابت فناوریانه میان خودروسازان، شرکت‌های فناوری و دولت‌ها تبدیل شده است. آمریکا و اروپا، هر چند با رویکردهایی متفاوت، در خط مقدم توسعه این فناوری قرار دارند؛ یکی با تکیه بر سرمایه‌گذاری جسورانه و آزمون‌های میدانی گسترده و دیگری با احتیاط مقرراتی و تمرکز بر ایمنی و استانداردسازی. بررسی وضعیت خودروهای خودران در این دو منطقه، تصویری روشن از مسیر آینده این صنعت ارائه می‌دهد.

خودروهای خودران بر اساس طبقه‌بندی انجمن مهندسان خودرو (SAE) در پنج سطح تعریف می‌شوند؛ از سطح صفر که هیچ‌گونه خودکارسازی ندارد تا سطح پنج که خودرو بدون نیاز به راننده در همه شرایط حرکت می‌کند. در حال حاضر، بازار جهانی خودرو عمدتاً در سطوح یک و دو متوقف مانده است؛ یعنی سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته مانند کروز کنترل تطبیقی، حفظ خودرو بین خطوط و ترمز اضطراری. با این حال، حرکت به سمت سطوح بالاتر، به‌ویژه سطح سه و چهار، به‌طور جدی در دستور کار خودروسازان بزرگ قرار گرفته است.

آمریکا؛ پیشروی فناوریانه با ریسک بالا ایالات متحده را می‌توان آزمایشگاه بزرگ خودروهای خودران جهان دانست. شرکت‌هایی مانند Waymo، Cruise، Tesla و Zoox میلیارد‌ها دلار سرمایه جذب کرده‌اند و میلیون‌ها کیلومتر رانندگی آزمایشی را در شهرهای مختلف ثبت کرده‌اند. Waymo، زیرمجموعه آلفابت توانسته سرویس‌های رباتاکسی بدون راننده را به‌صورت محدوداً اما تجاری در برخی شهرهای آمریکا راه‌اندازی کند؛ حرکتی که این شرکت را به یکی از پیشرفته‌ترین بازیگران سطح چهار خودران تبدیل کرده است. در مقابل، تسلا مسیر متفاوتی را دنبال می‌کند. این شرکت به جای استفاده از لیدار و نقشه‌های فوق‌دقیق، به‌دوربین و هوش مصنوعی تکیه کرده و سیستم «رانندگی کاملاً خودکار» خود را توسعه داده است؛



با سیستم هیبرید متوسط ۴۸ ولتی بهره می برد که خروجی آن به ۳۹۳ اسب بخار قدرت و ۵۸۰ نیوتون متر گشتاور می رسد. این نسخه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۴.۴ ثانیه ای را ثبت می کند و در عین حال، به لطف سیستم هیبرید متوسط، مصرف سوخت کنترل شده ای دارد. در هر دو مدل، گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته استیتر و نیک وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد؛ جعبه دنده ای که به نرمی تعویض ها، واکنش سریع و هماهنگی دقیق با پیشرانده شهرت دارد. ترکیب این مجموعه با سیستم تمام چرخ محرک xDrive باعث شده با هم X3 مدل ۲۰۲۵ در شرایط مختلف رانندگی، عملکردی متوازن، مطمئن و در خور یک شاسی بلند لوکس آلمانی ارائه دهد.

با هم X3 مدل ۲۰۲۵ با تمرکز بر ایجاد توازن میان عملکرد فنی، رانندمان سوخت و کاربری روزمره، در بخش پیشرانده و گیربکس از تقابلی هدفمند را تجربه کرده است. نسخه پایه xDrive 30 X3 به یک پیشرانده ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژ BMW TwinPower با فناوری هیبرید ملایم مجهز است که ۲۵۵ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. این موتور با بهره گیری از تزریق مستقیم سوخت، زمان بندی متغیر سوپاپ ها و مدیریت هوشمند توربو، واکنش سریع پدال گاز و کشش یکنواخت در دور های مختلف را فراهم می سازد. از سوی دیگر، نسخه قدرتمندتر X3 ۱M50 از یک پیشرانده ۶ سیلندر خطی ۲ لیتری BMW TwinPower Turbo



بامو «X3»؛ ارزنده و جذاب برای مشتریان

چگونه می توان مقاومت هوا روی بدنه خودرو را بهبود داد؟

آیرودینامیک؛ حرکت جسورانه در دل هوا



هواکش هایی با اشکال هندسی خاص در سپر جلو و بدنه دیده می شود. برخی از این هواکش ها به صورت اکتیو طراحی شده اند؛ مانند نمونه های به کار رفته در فراری لافاری که بسته به شرایط رانندگی، میزان ورود هوا را تنظیم می کنند. این فناوری، هم به بهبود آیرودینامیک و هم به کاهش دمای پیشرانده کمک می کند.

5 دفلکتور (منحرف کننده باد)

در طراحی آیرودینامیک، بخش جلویی خودرو از اهمیت ویژه ای برخوردار است. طراحی نامناسب این بخش می تواند باعث افزایش جریان های گردابی در انتهای خودرو و در نتیجه افزایش نیروی درگ شود. دفلکتور قطعه ای معمولی پلاستیکی است که در جلو خودرو، اغلب بین چراغ ها نصب می شود. این قطعه با هدایت بهتر جریان هوا، مقاومت کششی را کاهش داده و علاوه بر خودرو های اسپرت، قابلیت نصب روی خودرو های اقتصادی را نیز دارد.

عوامل موثر در بهبود آیرودینامیک خودرو



بهبود آیرودینامیک خودرو و صرفا به طراحی زیبا یا نصب قطعات جانبی محدود نمی شود، بلکه کنترل دقیق نیروی درگ و جریان های گردابی، نقش اصلی را ایفا می کند. راز موفقیت خودرو های سوپراسپرت در دستیابی به سرعت های بالا، دقیقا در همین تعادل مهندسی نهفته است؛ تعادلی میان طراحی، عملکرد و علم آیرودینامیک.

روی خودرو های معمولی را داشته و می توانند به بهبود آیرودینامیک کمک کنند.

2 کیت بدنه (Body Kit)

پس از طراحی بدنه اصلی، بسیاری از خودرو سازان برای افزایش عملکرد دینامیکی، کیت های بدنه اختصاصی ارائه می دهند. برای نمونه، مرسدس بنز نسخه های مجهز به کیت AMG و بامو مدل های دارای کیت M را با تمرکز بر بهبود آیرودینامیک و عملکرد، روانه بازار می کنند. کیت بدنه در صورتی که مطابق با استانداردهای مهندسی طراحی شود، می تواند پرفورمنس خودرو را افزایش دهد؛ اما کیت های غیر استاندارد دو صرافا تزئینی، گاه نتیجه ای معکوس داشته و عملکرد خودرو را تضعیف می کنند. امروزه تقریبا تمامی خودرو های اسپرت و سوپراسپرت به چنین کیت هایی مجهز هستند

3 دیفیوزر (پخش کننده هوا)

دیفیوزر یکی دیگر از قطعات کلیدی آیرودینامیکی است که معمولاً در بخش زیرین انتهای خودرو، بین خروجی های اگزوز نصب می شود. این قطعه با مدیریت جریان های گردابی انتهای خودرو، نقش مهمی در کاهش نیروی درگ ایفا می کند. در غیاب دیفیوزر و اسپویلر، خودرو های قدرتمند در سرعت های بالا دچار ناپایداری می شوند. دیفیوزر با پخش یکنواخت هوا، به بهبود چسبندگی و کنترل خودرو کمک شایانی می کند.

4 طراحی هواکش های اسپرت

آیرودینامیک تنها به کاهش مقاومت هوا محدود نمی شود. خنک کاری پیشرانده و سیستم ترمز نیز از پارامتر های حیاتی طراحی هستند. به همین دلیل، در خودرو های اسپرت و سوپراسپرت،

هر جسم متحرک، از لحظه آغاز حرکت، همواره با دو عامل اساسی مواجه است: نخست اصطکاک با سطحی که روی آن حرکت می کند و دوم، مقاومت



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

هوا در مسیر حرکت. این اصل بنیادین بر تمامی اجسام پیرامون ما حاکم است؛ از ساده ترین اشیای روزمره گرفته تا پیچیده ترین سازه های مهندسی. برای مثال، هواپیما به عنوان سازه ای که بیشترین تعامل را با جریان هوا دارد، در تمام مراحل پرواز و فرود، مستقیما تحت تاثیر این نیرو قرار می گیرد. در علم مهندسی، دانشی که به مطالعه رفتار اجسام در مواجهه با هوا و بهینه سازی عملکرد آن ها می پردازد، «آیرودینامیک» نام دارد. این علم نقشی کلیدی در طراحی سازه های همچون هواپیما، خودرو و قطار ایفا می کند. با گسترش صنعت خودرو سازی و افزایش توان و سرعت خودرو ها، آیرودینامیک به یکی از مهم ترین شاخه های مهندسی خودرو تبدیل شده است. چرا که هر خودرو در حال حرکت، علاوه بر اصطکاک با سطح زمین، با نیروی مقاومت هوا نیز دست و پنجه نرم می کند. هر چه ضریب آیرودینامیک بهبود یابد، پرفورمنس، پایداری و بهره وری خودرو نیز افزایش خواهد یافت. از همین رو، طراحان و مهندسان خودرو با توسعه و طراحی قطعات خاص، تلاش کرده اند ضمن حفظ جذابیت ظاهری، عملکرد آیرودینامیکی خودرو را به شکل محسوسی ارتقا دهند.

کدام قطعات آیرودینامیک خودرو را بهبود می دهند؟

عملکرد خودرو در سرعت های بالا، ارتباط مستقیمی با نحوه برخورد مولکول های هوا با سطح بدنه دارد؛ موضوعی که ریشه در طراحی ظاهری خودرو دارد. استفاده از خطوط هدفمند، سطوح نرم یا حتی حجم های شکسته و برجسته، می تواند نقش مهمی در هدایت جریان هوا ایفا کند. با این حال، در شرایطی که طراحی اولیه خودرو پاسخگوی نیاز های حرکتی در سرعت های بالا نباشد، مهندسان به سراغ قطعات آیرودینامیکی مکمل می روند. قطعاتی نظیر اسپویلر، دیفیوزر و کیت بدنه، با هدایت یا پخش جریان هوا، ضریب آیرودینامیک خودرو را به طور قابل توجهی بهبود می بخشند. در دهه های ۷۰ و ۸۰ میلادی، به دلیل محدودیت دانش طراحی این قطعات، بسیاری از خودرو ها در سرعت های بالا از پایداری کافی برخوردار نبودند که این مساله ایمنی سرنشینان را به خطر می انداخت. اما از اوایل دهه ۲۰۰۰، با پیشرفت علم آیرودینامیک، این قطعات به صورت گسترده در خودرو های مدرن مورد استفاده قرار گرفتند.

1 اسپویلر خودرو (بادشکن)



یکی از مهم ترین الهام ها در طراحی خودرو های اسپرت و سوپراسپرت، الگوبرداری از سازه های هوایی همچون بال هواپیماست. در سرعت های بالا، حجم زیادی از هوا مانع حرکت روان خودرو می شود و کنترل این جریان، اهمیت حیاتی دارد. اسپویلر قطعه ای است که معمولاً در انتهای خودرو و روی

در صندوق عقب نصب می شود و با کاهش نیروی درگ، پایداری خودرو را در سرعت های بالا افزایش می دهد. امروزه خودرو سازانی مانند فراری، مرسدس بنز، پورشه و باگانی با معرفی اسپویلر های اکتیو یا فعال، گامی فراتر نهاده اند. این اسپویلر ها به صورت الکترونیکی و متناسب با سرعت یا ترمز گیری، ارتفاع و زاویه خود را تغییر می دهند. اسپویلر های ثابت نیز در صورت طراحی اصولی، قابلیت نصب

چرا آیرودینامیک مرسدس بنز S کلاس «W223» متمایز و مثال زدنی است؟

بهبود عبور جریان هوا کمک می کنند. همچنین اصلاحات در زیر بدنه و استفاده از پنل های پوششی باعث هدایت بهتر هوا و کاهش مقاومت در مسیر حرکت می شود. نکته مهم این که با وجود افزایش سطح مقطع جلویی نسبت به نسل قبلی، کاهش ضریب درگ باعث شده محصول Cd x ۸ به سطح بهتری برسد که به معنای مقاومت کلی کمتر در برابر هوا و بهبود مصرف سوخت و آرامش در حرکت است. این بهبود آیرودینامیکی همچنین به کاهش نویز باد در کابین کمک می کند و تجربه سواری آرام تر و کم صدتری را فراهم می آورد- ویژگی ای که در محدوده خودرو های لوکس اهمیت ویژه ای دارد. در مجموع، طراحی آیرودینامیک مرسدس بنز اس کلاس W223 نمونه ای از پیشرفت هماهنگ بین زیبایی، علم و عملکرد است که آن را از بسیاری از رقبای هم رده متمایز می کند.



مرسدس بنز اس کلاس نسل W223 مدل ۲۰۲۴ یکی از برجسته ترین سدان های لوکس در جهان است که علاوه بر امکانات سطح بالا، در حوزه آیرودینامیک نیز به استاندارد ی پیشرو در کلاس خود تبدیل شده است. در طراحی بدنه این نسل کاهش هر چه بیشتر ضریب درگ Cd و بهبود عملکرد در سرعت های بالا مد نظر قرار گرفته است؛ به طوری که این خودرو توانسته ضریب درگ بسیار پایین ۰.۲۲ را ثبت کند که آن را در میان یکی از آیرودینامیک ترین سدان های تولیدی جهان قرار می دهد. برای رسیدن به این رقم، مرسدس بنز از ترکیبی هوشمندانه از اصول طراحی، مهندسی جریان هوا و اصلاحات بدنه بهره برده است. دستگیره های در کاملاً هم سطح بدنه طراحی شده اند تا تلاطم هوا به حداقل برسد و آیرواسترینگ های داخلی در آینه ها به

در سفرهای طولانی می‌شود. در بخش ایمنی، مرسدسبنز تورسیمو استانداردهای بالایی را رعایت می‌کند؛ سیستم‌هایی مانند Active Brake Assist 6، Sideguard Assist (SPA) و 2. Frontguard Assist، Lane Assist به همراه TPM و ساختار بدنه مقاوم، سطح ایمنی کلی را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهند. پیشرانده استاندارد این مدل موتور OM 470 شش سیلندر خطی دیزل با خروجی حدود ۴۵۶ اسب‌بخار (۳۳۵ کیلووات) و گشتاور حدود ۲۴۰۰ نیوتن‌متر است. نیرو از طریق گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته GO PowerShift 8-250 منتقل می‌شود که تعویض‌های نرم و روان‌مان بالا را تضمین کرده و به‌حرکت مطمئن در بزرگراه و جاده‌های کوهستانی کمک می‌کند.

مرسدس بنز تورسیمو یکی از اتوبوس‌های نمادین توربستی در جهان است که طراحی خارجی آن با خطوط روان و ایرودینامیک به‌گونه‌ای شکل گرفته که هم‌زیبا به‌نظر برسد و هم مصرف سوخت را کاهش دهد؛ شیشه‌های راننده بدون درز، برف‌پاک‌کن‌های AquaBlade® و پنجره عقب مثلی با ستاره بنز از امضاهای بصری این خودرو هستند. در کابین، راننده با دو گزینه متفاوت Cockpit Basic Plus یا Comfort Plus روبه‌رو است؛ هر دو محیطی ارگونومیک، فرمان چندوظیفه‌ای و نمایشگرهای دیجیتال واضح ارائه می‌دهند تا تمرکز بر جاده حفظ شود. کابین مسافران نیز با رنگ‌های هماهنگ، سقف چندپنلی، سیستم تهویه دومتقهای و امکاناتی مانند پورت‌های USB و پریزهای ۲۲۰ ولت باعث احساس راحتی حتی



اتوبوس محبوب و ایمن «مرسدس بنز»



استانداردهای سخت‌گیرانه اروپا تولیدکنندگان خودروهای سنگین را به چالش کشید؛

فشار مقررات جدید زیست‌محیطی به تجاری‌سازان در قاره سبز



گسترده کرده‌اند.

از سوی دیگر، صنایع تجاری سنگین مانند تولیدکنندگان کامیون ابراز نگرانی کرده‌اند که هزینه‌های بالای تعویض ناوگان و ضعف زیرساخت‌های شارژ باعث فشار مالی و حتی خطر جرمه‌های سنگین شود که می‌تواند سرمایه‌گذاری و توسعه را کند کند.

امیرنگرانی‌ها در کنار هزینه‌های مربوط به تحقیق و توسعه فناوری‌های جدید، باعث شده تولیدکنندگان خواستار انعطاف بیشتر در استانداردهای اروپایی شوند؛ انعطافی که بتواند هم اهداف اقلیمی را حفظ کند و هم امکان رشد اقتصادی صنعت را فراهم سازد.

پیچیدگی‌های بازار خودرو کار کرده و تجاری

در اروپا، بازار خودروهای کار کرده و تجاری به‌صورت پیچیده‌ای با سیاست‌های زیست‌محیطی درهم تنیده شده است. با اجرای مناطق کم‌انتشار در شهرهای بزرگ و محدودیت‌های عبور و مرور برای خودروهای پرآلاینده، مالکیت و استفاده از خودروهای کار کرده در مناطق شهری با چالش‌های عملیاتی مواجه شده است. چنین سیاست‌هایی ممکن است تقاضا را در بازار خودروهای کار کرده کاهش دهد و در نتیجه ارزش این خودروها را پایین بیاورد؛ موضوعی که می‌تواند بازاری با گردش مالی قابل توجه را تحت تأثیر قرار دهد.

از سوی دیگر، خودروهای تجاری برای فعالیت‌های اقتصادی خرد و کلان اهمیت زیادی دارند و تنظیم استانداردهای سخت می‌تواند هزینه‌های لجستیک و حمل‌ونقل کالا را برای کسب و کارهای کوچک و متوسط افزایش دهد. این امر به‌ویژه در شهرهای اروپایی که تأکید زیادی بر حمل‌ونقل پاک دارند به یک چالش مشهود تبدیل شده است.

سیاست‌های انعطاف‌پذیر برای تولید در آینده

با وجود انتقادهای فشارها، سازوکارهای مقرراتی اروپا نیز در حال سازگاری هستند؛ برای مثال اتحادیه اروپا پیشنهادهایی در زمینه انعطاف‌پذیری بیشتر در دستیابی به اهداف انتشار CO₂ تا سال ۲۰۳۰ ارائه کرده است. این پیشنهاد به خودروسازان امکان می‌دهد اهداف کاهش انتشار را در دوره‌های چندساله برآورده و از آثار منفی جرمه‌های سنگین جلوگیری کنند؛ بدون این که اهداف بلندمدت حذف شده باشد.

از سوی دیگر، سیاست‌های جدید در مورد خودروهای شری و ناوگان تجاری به‌گونه‌ای تدوین شده‌اند که از سال ۲۰۳۰ سهم قابل توجهی از ثبت‌نام خودروهای جدید این بخش باید از نوع کاهش‌یافته یا بدون انتشار باشند؛ امری که نه تنها فشار فناوری را افزایش می‌دهد، بلکه فضای رقابت صنعتی را نیز تغییر می‌دهد.

تعادل میان شرایط اقلیمی و واقعیت‌های اقتصادی

در مجموع، استانداردهای سخت‌گیرانه اروپایی برای خودروهای کار کرده و تجاری گرچه در راستای اهداف زیست‌محیطی و کاهش آلاینده‌گی گام‌های بلندی برداشته‌اند، اما هم‌زمان تولیدکنندگان را در موقعیت دشواری قرار داده‌اند. فشار فناوری، هزینه‌های توسعه، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان و رقابت‌پذیری در سطح جهانی از مهم‌ترین چالش‌هایی هستند که صنعت خودرو اروپا با آن‌ها روبه‌رو است.

آینده این صنعت وابسته به تعادلی است که میان اهداف اقلیمی و واقعیت‌های اقتصادی برقرار می‌شود؛ تعادلی که بتواند نه تنها محیط زیست را حفظ کند، بلکه مسیر رشد و نوآوری صنعتی را نیز هموار سازد؛ چالشی که در سال‌های آینده بیش از همیشه خود را نشان خواهد داد.

روبه‌رو هستند. برخی نمایندگان صنعتی مانند انجمن تولیدکنندگان خودرو در اروپا (ACEA) استدلال می‌کنند که اهداف فعلی و نحوه اجرای آن‌ها «برای ظرفیت اقتصادی بخش خودرو» چالش‌برانگیز است و ممکن است به کاهش رقابت‌پذیری جهانی منجر شوند؛ به‌ویژه در مقابل رقیبایی از چین و ایالات متحده که در حوزه خودروهای برقی و فناوری‌های نوین سرمایه‌گذاری



اتحادیه اروپا در مسیر اجرای «پیمان سبز اروپایی» و برنامه‌های بلندپروازانه کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، استانداردهای زیست‌محیطی در صنعت خودرو را به‌نحوی بی‌سابقه تشدید کرده است. این سیاست‌ها که هدف اصلی آن‌ها کاهش آلاینده‌گی و گذار سریع به حمل‌ونقل پاک است، هم‌زمان با ایجاد فرصت‌هایی برای نوآوری، فشارهای جدی تولیدی و اقتصادی را بر خودروسازان وارد کرده است. در این میان، خودروهای کار کرده و مدل‌های تجاری از خودروهای سبک (ون) تا کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در مرکز توجه مقررات جدید قرار دارند؛ به‌طوری که تولیدکنندگان اروپایی مجبور هستند هم‌زمان با استانداردهای سخت‌گیرانه منطبق شوند و در عین حال با موانع عملیاتی، هزینه‌های بالای فناوری پاک و رقابت جهانی دست‌وپنجه نرم کنند.

تحول قانونی در استانداردهای اروپایی

اتحادیه اروپا استانداردهایی را برای کاهش انتشار CO₂ وضع کرده است که برای خودروهای سواری، ون‌ها و خودروهای تجاری سنگین به‌طور پیوسته سخت‌تر می‌شود. براساس مقررات فعلی برای خودروهای سواری و ون‌ها، اهداف کاهش میانگین انتشار CO₂ به‌گونه‌ای تعیین شده که تا سال ۲۰۳۵ باید به‌صفر برسد؛ این یعنی خودروهای جدید باید عمل‌بدون انتشار باشند. این هدف در قالب مقررات اتحادیه به‌تصویب رسیده و سازوکارهای تشویقی و تنبیهی برای تولیدکنندگان تعبیه شده است. برای بخش خودروهای سنگین نیز، قوانین اصلاح‌شده استاندارددهای CO₂ اعمال می‌شود که شامل کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و وسایل نقلیه تجاری سنگین می‌شود که اهداف از آن کاهش انتشار تا ۴۵ درصد تا سال ۲۰۳۰ و تشدید تدریجی تا سال ۲۰۴۰ است. این استانداردهای سخت‌تر برای خودروهای تجاری و کار کرده، تلاشی جدی برای کاهش سهم بخش حمل‌ونقل در انتشار گازهای گلخانه‌ای است. با این که این الزامات حلقه‌نهایی زنجیره اجرای سیاست‌های اقلیمی اروپا محسوب می‌شوند، اما تولیدکنندگان با چالش‌های عملی بسیاری مواجه هستند که می‌تواند اثرات عمیقی بر صنعت خودرو و اقتصاد کلان قاره داشته باشد.

چالش‌های فناوریانه و هزینه‌ای برای تولیدکنندگان

یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی خودروسازان اروپایی، فناوری‌های مورد نیاز برای کاهش انتشار CO₂ است؛ فناوری‌هایی مانند سیستم‌های پیشرانده الکتریکی، باتری‌های با ظرفیت بالا، سوخت‌های پاک و هیدروژن. توسعه و پیاده‌سازی این فناوری‌ها نیازمند سرمایه‌گذاری‌های هنگفت و برنامه‌ریزی بلندمدت است. برای مثال، عرضه ناوگان خودروهای سنگین الکتریکی هنوز با محدودیت‌های جدی روبه‌رو است؛ به‌طوری که تنها بخش کوچکی از مجموع کامیون‌ها در اروپا هم‌اکنون برقی هستند و زیرساخت شارژ عمومی کافی برای آن‌ها وجود ندارد. این وضعیت موجب شده است بسیاری از تولیدکنندگان خواستار بازنگری در اهداف شوند تا فشار اقتصادی کمتری بر آن‌ها وارد شود. علاوه بر این، بازار خودروهای کار کرده نیز حوزهای است که استانداردهای زیست‌محیطی جدید، آن را تحت تأثیر قرار داده‌اند. خودروهای کار کرده که بخش مهمی از حمل‌ونقل شهری و تجاری را تشکیل می‌دهند برای ادامه فعالیت در مناطق با «مناطق کم‌انتشار» (Low Emission Zones) یا در چارچوب قوانین سختگیرانه‌تر باید به فناوری‌های پاک‌تر مجهز شوند؛ موضوعی که هزینه‌های تعمیر، جایگزینی قطعات و انطباق با استانداردها را افزایش داده است.

فشار اقتصادی و چالش رقابت‌پذیری

تشدید استانداردها در حالی است که صنایع خودروسازی اروپا با فشارهای اقتصادی و رقابتی نیز

فروش قابل توجه

خودروهای

صفر کیلومتر دارای پلاک



مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده در شرایط فعلی و طی دو هفته گذشته از میان خودروهای صفر کیلومتر، تنها نسخه‌هایی در سطح بازار به‌فروش رسیده‌اند که دارای

پلاک بوده‌اند و از آن دسته که فرآیند دریافت پلاک راهنمایی‌وراندگی درمورد آن‌ها طی نشده، استقبال چندانی به‌عمل نیامده است.



لزوم اتخاذ تدابیر مناسب برای مدیریت بازار خودرو

مدیریت کند؛ در غیر این صورت عدم تناسب بین عرضه و تقاضا می‌تواند به‌خودی‌خود تا حد زیادی مشکل‌ساز باشد و مانع از کاهش قیمت خودرو در بازار شود.

خودرو مواجه خواهیم بود. بنابراین ضروری به‌نظر می‌رسد که مسئولان امر از همین حالا با اتخاذ تدابیر به‌موقع و مناسب، به‌فکر راهکاری باشند که بتواند تقاضای انباشته در بازار خودرو را در صورت بهبود شرایط اقتصادی

این روزها رکود معاملات در بازار خودرو، متاثر از تغییرات بهای ارز سیر روزافزون به‌خود گرفته است. بر این اساس کارشناسان معتقدند در صورت بازگشت وضعیت بازار به‌شرایط عادی، با موج تقاضا برای انواع

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد	۳۵۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۳ میلیارد و ۲۰۰	۴۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۵۰۰	۴۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۶۰۰	۴۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۳ میلیارد	۳۰۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد	۲۰۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۴۰۰	۳۰۰	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۹۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۶۵۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۸۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۵۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۴۵	۰	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۴۹	۰	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۵	۰	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک میلیارد و ۱۵	۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۳۰	۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۳۲۵	۰	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	یک میلیارد و ۲۰	۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۴۰	۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۴۵	۰	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۹	۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۳۵	۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۴۳	۰	▲
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۳۰	۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۳۵	۰	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۶۰	۰	▲
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 (بامانی‌تور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۷۵	۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۵۱۰	۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۴۷۵	۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۷۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۸۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۶۱۵	۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۸۰	۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۲۵	۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۷۰۲	۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۴۵	۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۷۰	۰	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۹۵	۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۹۴۰	۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۲۸۳	۰	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۳۲	۰	▲



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد



◀ در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد. به گزارش شهر آرانپوز، سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر، اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخ هایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهر سستان دست یافتند.» وی افزود: «ماموران در این عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور که در حاشیه این شهر بود را شناسایی و مورد بازرسی قرار دادند.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خراسان رضوی ادامه داد: «در بازرسی از محل ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق را کشف که برابر نظر کارشناسان ارزش این محموله ۳۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» جوانبخت خاطر نشان کرد: «انبار مورد نظر پلمپ و یک متخلف پس از تشکیل پرونده مقدماتی به مراجع قضائی جهت سیر مراحل قانونی معرفی شد.» وی در پایان از شهروندان خواست: در صورت اطلاع از هر گونه مورد مشکوک به قاچاق کالا و ارز، مراتب را در اسرع وقت از طریق شماره اختصاصی ۹۶۳۰۰ به پلیس امنیت اقتصادی اعلام کنند

تفاهم نامه راهبردی «اگزون موبیل» و «بی‌وای‌دی» در ساخت روانکار به امضا رسید؛

کیمیای سیال در عصر هیبریدی‌ها!

◀ برای دهه‌ها، دنیای روانکارها در یک دایره امن و پیش‌بینی‌پذیر می‌چرخید: «کاهش اصطکاک در موتورهای احتراقی»، اما با ورود توفان برقی‌سازی، زمزمه‌هایی به گوش رسید که عمر این صنعت دیرپا به پایان رسیده است. منتقدان معتقد بودند که در دنیای سیم‌ها و آهن‌ریاها، دیگر جایی برای تقطیر و فرمولاسیون‌های پیچیده نفتی نیست. اما واقعیت پنهان در آزمایشگاه‌های تحقیق و توسعه، روایت دیگری را بازگو می‌کرد؛ روایتی که در آن روانکارها نه تنها حذف نمی‌شوند، بلکه از یک «کالای مصرفی ساده» به یک «عنصر استراتژیک و های‌تک» تغییر ماهیت می‌دهند. چالش اصلی زمانی آغاز شد که «موتورهای هیبریدی» به عنوان پل عبور از سنت به مدرنیته بر جاده‌ها چیره شدند. این پیشرفته‌های دوزیست، فضایی به غایت سخت‌گیرانه برای سیالات ایجاد کرده‌اند؛ جایی که یک قطره روغن باید بتواند میان حرارت سوزان انفجار بنزین و سرمای آنی سکون موتور، در نوسان باشد. در این میان، یک پرش حیاتی در محافل صنعتی طنین‌انداز شد: «کدام فرمولاسیون می‌تواند همزمان حافظ چرخ‌دنده‌های فلزی و نگهدارنده مدارات حساس الکترونیکی باشد؟» پاسخ به این پرسش، مستلزم پیوندی نوین میان «غول‌های انرژی» و «پیشگامان تحرک نوین» بود؛ پیوندی که فراتر از خرید و فروش مواد اولیه، بر پایه خلق یک زبان مشترک میان شیمی و الکتروسیست‌ها بنا شده است. این روزها، در حالی که تیتراهای خبری بر روی ظرفیت باتری‌ها یا شتاب خودروها تمرکز کرده‌اند، یک تفاهم‌نامه راهبردی در لایه‌های زیرین صنعت خودرو به امضا رسیده است که نشان می‌دهد آینده، نه در تقابل، بلکه در هم‌افزایی میان «مولکول‌های هیدروکربنی» و «بیت‌های دیجیتالی» رقم خواهد خورد. این جریان تازه، نویدبخش تولد نسلی از روانکارهاست که دیگر فقط «چرب نمی‌کنند»، بلکه «مدیریت می‌کنند». برای درک این که چگونه یکی از قدیمی‌ترین بازیگران دنیای نفت و یکی از جسورترین فاتحان بازار خودروهای انرژی‌نو، برای حل‌الغبنای پیچیده روانکاری هیبریدها پشت یک میز نشست‌اند، باید به عمق استراتژی جدیدی نگریست که در آن، هر قطره سیال، مأموریتی

برای بقای ماشین در عصر جدید دارد. در جریان یک رویداد دیپلماتیک-صنعتی، شرکت اگزون‌موبیل (ExxonMobil) و شرکت بی‌وای‌دی (BYD)، پیشروی بازار خودروهای انرژی‌نو، رسماً قرارداد همکاری استراتژیک خود را برای توسعه و تأمین روانکارهای تخصصی امضا کردند. این همکاری که تحت برند جهانی «موبیل ۱» (Mobil 1) دنبال می‌شود، نقطه عطفی در مهندسی سیالات برای پیشرفته‌های مدرن محسوب می‌شود. جزئیات این توافق به شرح ذیل است:

◀ تمرکز بر تکنولوژی DM-i چین محرویت اصلی این قرارداد، توسعه روانکارهایی است که به‌طور اختصاصی برای فناوری هیبریدی پیشرفته بی‌وای‌دی موسوم به «Super Hybrid DM-i» بهینه‌سازی شده‌اند. این سیستم که به بازدهی حرارتی بسیار بالا و مصرف سوخت ناچیز شهرت دارد، نیازمند روغنی با ویسکوزیته بسیار پایین و پایداری اکسیداسیون فوق‌العاده است تا بتواند با چرخه‌های پیچیده روشن و خاموش شدن موتور احتراقی در سیستم‌های هیبریدی سازگار شود.

◀ نقش برند Mobil 1 در زنجیره تأمین طبق این توافق، اگزون‌موبیل از دانش فنی خود در تولید روغن‌های پایه تمام‌سنتتیک و افزودنی‌های پیشرفته استفاده می‌کند تا محصولات تولید کند که نه تنها اصطکاک را به حداقل می‌رسانند، بلکه عمر مفید قطعات را در برابر سایش‌های ناشی از استارت‌های مکرر (Cold Start) تضمین می‌کنند. بر این اساس، روانکارهای «موبیل ۱» به عنوان روغن موتور پیشنهادی و رسمی برای محصولات هیبریدی بی‌وای‌دی در بازار معرفی خواهند شد.

◀ کارایی و پایداری دوشرکت متعهد شده‌اند که در پروژه‌های مشترک تحقیق و توسعه (R&D) همکاری کنند تا مرزهای بهرهوری انرژی را جابه‌جا کنند. هدف از این

همکاری، دستیابی به محصولاتی است که به خودروهای بی‌وای‌دی کمک می‌کند به بیشترین مسافت پیمایش (Range) دست یابند و همزمان، استانداردهای سخت‌گیرانه کاهش آلایندگی را پاس کنند. این مشارکت شامل تبادل داده‌های فنی در مورد عملکرد سیالات تحت شرایط فشار بالا و دماهای متغیر در موتورهای برقی-بنزینی است.

◀ چشم‌انداز بازار خودروهای انرژی‌نو (NEV) اگزون‌موبیل با این قرارداد، جایگاه خود را به عنوان تأمین‌کننده تراز اول سیالات برای خودروهای انرژی‌نو تثبیت کرد. در مقابل، بی‌وای‌دی نیز با تکیه بر تخصص جهانی یک شریک مانند اگزون، اعتماد مشتریان به دوام و کیفیت پیشرفته‌های هیبریدی خود را افزایش می‌دهد. این تفاهم‌نامه نشان می‌دهد که برای موفقیت در بازار رقابتی خودروهای پاک، همکاری تنگاتنگ میان «سازنده خودرو» و «تولیدکننده سیالات شیمیایی» دیگر یک انتخاب نیست، بلکه یک ضرورت استراتژیک است.

◀ هم‌افزایی غول‌ها؛ وقتی روانکاری به خدمت هیبریدها می‌آید ائتلاف استراتژیک میان اگزون‌موبیل (ExxonMobil) و بی‌وای‌دی (BYD) برای توسعه فناوری روانکارهای اختصاصی خودروهای هیبریدی، تنها یک پیمان تجاری ساده نیست؛ بلکه بیانیه‌ای صریح درباره پایان دوران روانکارهای چندمنظوره و آغاز عصر «سیالات فوق تخصصی» است. در حالی که سال‌ها تصور می‌شد با پیشرفت خودروهای برقی، نیاز به صنعت روانکار کاهش می‌یابد، همکاری این دو غول پیشرو نشان داد که در دنیای خودروهای انرژی‌نو (NEV)، روانکارها از یک «مکمل مصرفی» به یک «قطعه مهندسی حیاتی» تبدیل شده‌اند.

◀ چالش فنی؛ چرا موتورهای هیبریدی روغن متفاوت می‌خواهند؟ برای درک اهمیت این همکاری، باید به چالش‌های منحصر به فرد

پیشرفته‌های هیبریدی نگاه کرد. در سیستم‌های پیشرفته‌ای مانند تکنولوژی DM-i شرکت BYD، موتور احتراقی مدام خاموش و روشن می‌شود. این «استارت‌های سرد» مکرر، بدترین سناریو برای روغن‌های معمولی است؛ زیرا روغن فرصت کافی برای رسیدن به دمای عملیاتی ایده‌آل را پیدا نمی‌کند که نتیجه آن، تجمع رطوبت و اسیدی شدن محیط موتور است. اگزون‌موبیل با استفاده از فرمولاسیون‌های پیشرفته (سهم تجاری برند Mobil ۱)، به دنبال تولید روانکارهایی است که حتی در کمترین دماها، قدرت فیلم‌کنندگی بالایی داشته باشند و از سایش موتور در لحظات بحرانی سوئیچ میان برق و بنزین جلوگیری کنند.

◀ مدیریت حرارتی؛ فراتر از چرب‌کنندگی در خودروهای هیبریدی مدرن، روانکار وظیفه‌ای دوگانه دارد: روانکاری موتور احتراقی و خنک‌کاری اجزای الکتریکی. روانکارهای جدید طراحی شده در این مشارکت، باید دارای خواص دی‌الکتریک (عایق الکتریکی) فوق‌العاده‌ای باشند تا از اتصال کوتاه در موتورهای برقی جلوگیری کنند و همزمان، حرارت بالای تولید شده در باتری‌ها و اینورترها را دفع نمایند. این جاست که شیمی روانکار با مهندسی برق تسلاقی می‌کند. تمرکز بی‌وای‌دی بر بهبود رانندمان حرارتی و تلاش اگزون‌موبیل برای کاهش ویسکوزیته بدون افت کیفیت، هدفی واحد را دنبال می‌کند: «افزایش پیمایش با هر قطره سوخت یا هر وات ساعت برق».

◀ پیام استراتژیک برای بازار جهانی و داخلی این همکاری پیامی روشن برای تولیدکنندگان روانکار در سراسر جهان، از جمله ایران، دارد. دوران تولید روغن‌های موتور با استانداردهای قدیمی API رو به پایان است. وقتی بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای الکتریکی جهان (BYD) با یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های انرژی (ExxonMobil) هم‌پیمان می‌شود، در واقع استاندارد جدیدی برای بازار تعریف می‌شود. خودروسازانی که به دنبال کاهش انتشار کربن هستند، دیگر نمی‌توانند به روانکارهای عمومی اکتفا کنند. این مشارکت نشان می‌دهد که ارزش افزوده آینده صنعت روانکار، نه در «حجم تولید»، بلکه در «دانش فرمولاسیون» برای سیستم‌های انتقال قدرت پیچیده است.



NEW
M2631 D
WWW.AMICOIR.COM

"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

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





لیتری تونین توربو ۷۶ است که حدود ۴۸۳ اسب بخار قدرت و ۶۰۱ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و نیرو را از طریق گیربکس اتوماتیک ۸ سرعته به سیستم تمام چرخ محرک منتقل می کند. در حالی که نسخه قدرتمندتر Trofeo با خروجی بیشتر نیز عرضه می شود، قیمت پایه گرند توریسیمو مدل ۲۰۲۵ میلادی در بازارهای جهانی از حدود ۱۵۷ هزار دلار آغاز می شود و برای Trofeo در حدود ۱۸۹ هزار دلار است. در حالی که نسخه برقی Folgore با باتری قیمت گذاری می شود. گرند توریسیمو ترکیبی از طراحی ایتالیایی کلاسیک، تکنولوژی مدرن و عملکرد فنی قدرتمند است؛ خودرویی که هم برای مسیرهای شهری لوکس و هم برای جاده های پرشتاب طراحی شده است.

مازراتی گرند توریسیمو با طراحی خارجی که به روشنی روح ایتالیایی را القای کند، یکی از جذاب ترین کوبه های لوکس بازار است. خطوط پدیده بلند، قوس های عضلانی گلگیرها و نورپردازی LED اختصاصی جلو و عقب به گونه ای طراحی شده اند که هم اسپرت و هم شیک به نظر برسند؛ در حالی که آپرودینامیک دقیق آن برای بالانس سرعت و پایداری بهینه شده است. داخل کابین، ترکیب چرم ممتاز، دو صفحه نمایش Maserati Intelligent Assist-stant و کنترل های محور راننده، فضایی لوکس و در عین حال درگیرکننده فراهم می آورد. سیستم صوتی پیشرفته و گزینه های سفارشی سازی گسترده، تجربه رانندگی را از یک سفر ساده تبدیل به یک لحظه لذت بخش می کند. در بخش فنی، نسخه پایه مجهز به پیشران ۳

چرا مازراتی «گرند توریسیمو» جذاب است؟



دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را با ۲ ماهه اقساط بخرید

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

اموی ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات اموی ام در بازار آزاد

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



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

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



قیمت: یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان

تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

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



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت

کراس اوور محبوب فونیکس با یک میلیارد و پینش پرداخت

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



قیمت: ۴ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۶۷۵ میلیون تومان

هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط حداقل ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتری با اقساط عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

شاهین اتومات

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

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



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان

پژو ۲۰۷ تی پو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

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



قیمت: ۹۲۰ میلیون تومان

هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۱۸ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان

کی ام سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی ام سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان

فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره

محصولات بهمن موتور هم اقساطی عرضه می شوند

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



قیمت: ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان

کی ام سی ایکس ۵

جدیدترین کراس اوور کرمان موتور با اقساط ۲۴ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی ام سی X5 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۶ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان

ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به روز اقساطی بخرید

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



قیمت: ۶۷۰ میلیون تومان

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

هشدار!



معمولا به یک پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربو مجهز است که ۲۸۰ اسب بخار قدرت و ۴۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند و نیرو را از طریق گیربکس اتوماتیک ۸ سر عته به سیستم تمام چرخ محرک AWD منتقل می کند. برای علاقه مندان به رانندگی قدر تمند، نسخه Quadrifoglio با پیشرانه ۲.۹ لیتری دو توربو V6 و ۵۰۵ اسب بخار قدرت نیز عرضه می شود و صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن حدود ۳.۶ ثانیه ثبت می شود. قیمت پایه استلویو مدل ۲۰۲۲ میلادی در زمان عرضه از حدود ۴۵ هزار و ۱۵۰ تا ۸۴ هزار و ۶۵۰ دلار آمریکا متغیر بود که بسته به تیپ و امکانات، نشان دهنده رقابت این کراس اوور ایتالیایی در کلاس لوکس است.

آلفا رومئو استلویو یکی از جذاب ترین اسپوویهای کوچک لوکس بازار است که طراحی خارجی آن با خطوط عضلانی، جلو بنجره مثلثی منحصر به فرد و چراغ های کشیده LED، چهره های تهاجمی و در عین حال شیک ارائه می دهد؛ این زبان طراحی ایتالیایی جلوه ای خاص به هر مسیر می بخشد. داخل کابین، کیفیت بالای متر بال و چیدمان راننده محور برجسته است. صندلی ها با پوشش چرمی استاندارد، سیستم اطلاعات و تفریح با صفحه نمایش بزرگ، پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto و سیستم تهویه دو ناحیه ای باعث می شوند تجربه رانندگی و سفر برای همه سر نشینان رضایت بخش باشد. در بخش مشخصات فنی، استلویو



مشخصات آلفا رومئو «استلویو» چیست؟

گفت و گوی «دنیای خودرو» با عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور؛

ارز ۱۳۰ هزار تومانی نفس قطعه سازان خصوصی را گرفت

افزایش دوبرابری نرخ ارز در کنار قیمت گذاری دستوری و رشد هزینه مواد اولیه، توان تامین ارز و مواد را از قطعه سازان گرفته و تولید را شکننده کرده است

که خسته شده ایم. حجم مشکلات به قدری زیاد شده که دیگر نمی توان همه آن ها را هم زمان حل کرد. مسائل ارزی، مشکلات بیمه و مالیات، ترخیص کالا از گمرک، تامین مواد اولیه، همگی با هم روی سر تولید کننده آوار شده اند.» وی تصریح کرد: «سوال جدی ما این است که وزارت صمت کجاست؟ آیا در این شرایط حضوری دارد؟ آیا اظهار نظری می کند؟ آیا از تولید کننده دفاع می کند؟ وقتی گاز واحد تولیدی را یک روز در هفته قطع می کنند، یاد ر تابستان دو تا سه روز در هفته برق قطع می شود، چه کسی پاسخگوست؟»

تولید کننده تنها در میدان افزایش هزینه ها جلائی با اشاره به شرایط فعلی قطعه سازان بیان داشت: «در چنین شرایطی، یک باره نرخ ارز را از ۷۰ هزار تومان به حدود دو برابر افزایش می دهند و هم زمان مواد اولیه بوری ۷۰ تا ۸۰ درصد گران می شود. سوال این است که تولید کننده باید چه کار کند؟ نزدیک عید هستیم و تمام پرسنل انتظار دارند عیدی بگیرند. برای سال آینده هم بسیاری از آن ها درخواست افزایش حقوق تادو برابر دارند. اگر منابع داشتیم، با کمال میل پرداخت می کردیم؛ اما واقعیت این است که شرایط به شدت سخت شده و نمی دانیم چه باید بکنیم.» وی اظهار داشت: «خط فقر در تهران احتمالا بالای ۵۰ میلیون تومان در ماه است. این در حالی است که حقوق یک کارگر، حتی با اضافه کاری، نهایتا معادل ۱۵ عدد همبرگر در برخی رستوران هاست. این وضعیت برای نیروی کار و برای کارفرما هر دو غیر قابل تحمل است.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «ما به نقطه ای رسیده ایم که دیگر فرمان کار نمی کند. یک ماه دیگر پایان سال است و در یک بازه ۳۰ روزه باید پنج نوبت پرداخت داشته باشیم؛ حقوق اسفند، عیدی که معادل سه حقوق است و یک حقوق برای فروردین. اما در عمل می بینیم که هیچ کس به فکر تولید کننده نیست.»

این مقام صنفی درباره وضعیت ثبت سفارش و تامین خارجی گفت: «سیستم های داخلی تاحدی کار می کنند، اما ارتباط با طرف های خارجی تقریبا مختل شده است. ایمیل خارجی نداریم و حدود یک ماه است که امکان ارتباط ایمیلی با خارج از کشور وجود ندارد. به تازگی چاراندیشی کرده اند و در اتاق بازرگانی، هر فرد تنها ۲۰ دقیقه زمان دارد و این فرایند به شدت عجیب و ناکارآمد شده است. برخی سعی می کنند از واتسناپ یا وی چت استفاده کنند؛ اما انتقال اسناد مهم مانند بارنامه، فاکتور و اطلاعات فنی از این طریق بسیار دشوار است.»

حذف قیمت گذاری دستوری، تنها خواسته قطعه سازان جلائی تصریح کرد: «در چنین شرایطی، افزایش قیمت خودرو نیز متوقف و متغی می شود و هر چند فعالان صنعتی در برابر دوربین صدا و سیما در این باره توضیح دادند، اما در نهایت افکار عمومی تصور می کند که قطعه ساز و خودرو ساز گران فروش و منفعت طلب هستند. وقتی مسئولان نرخ ارز را دو برابر می کنند، ما تولید کنندگان چه کاری می توانیم انجام دهیم؟»

وی ادامه داد: «وقتی ورق فولادی، فولاد، برنج و سایر مواد اولیه گران می شود، راهی برای جبران باقی نمی ماند. شرایط به قدری پیچیده شده که واقعا نمی دانیم چطور باید آن را حل کنیم.»

عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو کشور در بیان پیشنهاد خود برای عبور از بحران فعلی بیان داشت: «در این شرایط، بهترین راهکار این است که نرخ ارز، نرخ بازار باشد و قیمت فروش هم براساس نرخ بازار تعیین شود.»

وی اضافه کرد: «همروز برای واردات، باید یک مسیر بسیار طولانی و زمان بر طی شود؛ ثبت سفارش، انتظار در صف و در نهایت خرید ارز با نرخ ۱۳۰ هزار تومان. این فرایند نه تنها پر هزینه، بلکه فرسایشی است. هر چند درباره تکرخی کردن ارز، تجربه نشان می دهد که همین ارز ۱۳۰ هزار تومانی ممکن است ۶ ماه بعد دوباره دو برابر شود.» این مقام صنفی تاکید کرد: «برای ما، بهترین حالت این است که قیمت گذاری دستوری حذف شود، بازار رقابتی باشد و تولید کننده و مصرف کننده در یک فضای شفاف معامله کنند. اما واقعیت این است که بعید می دانم چنین اتفاقی رخ دهد؛ همان طور که در بسیاری از موارد دیگر نیز به هشدارهای ما توجهی نشد.»



نیروی کار

به نظر می رسد الان خط فقر در تهران بالای ۵۰ میلیون تومان در ماه باشد. این در حالی است که حقوق یک کارگر، حتی با اضافه کاری، نهایتا معادل ۱۵ عدد همبرگر در برخی رستوران هاست. این وضعیت برای نیروی کار و برای کارفرما هر دو غیر قابل تحمل است

نیروی کار

زنجیره تامین ایران خودرو، حدود ۴۰۰ میلیون دلار ترخیص در صدی انجام شده؛ یعنی حدود ۹۰ درصد کالا ترخیص شده و قرار بوده ۱۰ درصد باقی مانده پس از تخصیص ارز تسویه شود. حالا آن ارزی که باید با نرخ ۷۰ هزار تومان تسویه می شد، به نرخ ۱۳۰ هزار تومان رسیده است. سوال این است که قطعه ساز چگونه باید این تفاوت را پرداخت کند؟»

وعده پرداخت و ام نیز راه به جایی نمی برد عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو کشور با انتقاد از سازو کار بانکی تاکید کرد: «به ما می گویند وام می دهیم. بسیار خوب؛ اما وقتی به بانک عامل مراجعه می کنیم، می گویند اعتبار سنجی شما منفی است، چک برگشتی دارید، ا لسی پرداخت نشده دارید و به همین دلایل امکان پرداخت تسهیلات وجود ندارد.» وی افزود: «همونه آن را هم دیده ایم؛ حتی به سایپا اعلام شد که وام در نظر گرفته شده، اما در عمل نتوانست آن را دریافت کند. این یعنی سیستم بانکی، حتی در شرایط بحرانی، همراهی واقعی با تولید ندارد.»

جلائی در پاسخ به این پرسش که چه چشم اندازی برای صنعت قطعه سازی می بیند؟ گفت: «واقعیت این است

نیروی کار

دولت بسته حمایتی حدود ۷۰۰ همت را به تصویب رسانده است؛ اما این تسهیلات ماهیتا وام است و باید بازپرداخت شود و آن هم با نرخ بهره. به خصوص در شرایطی که اساسا بسیاری از واحدهای تولیدی ممکن است واجد شرایط دریافت این شرایط دریافت این وام ها نباشند

نیروی کار



تولید قطعات خودرو در حالی زیر بار سیاست های ارزی نفس می کشد که ارز مورد نیاز، نه تنها به صورت محدود و قطره چکانی تخصیص می یابد، بلکه با نرخی عرضه می شود که عملا خارج از توان تولید کنندگان است. جهش دوبرابری قیمت ارز، در کنار تثبیت قیمت فروش و رشد چشمگیر و محسوس هزینه مواد اولیه، نقدینگی زنجیره تولید را خشک کرده و ادامه فعالیت را با تردید جدی مواجه ساخته است؛ وضعیتی که می تواند به کاهش تولید و تشدید مشکلات در صنعت خودرو منجر شود.

تخصیص قطره چکانی ارز بزرگ برای تولید! امیر حسین جلائی، عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو کشور، در پاسخ به این پرسش که آیا پس از انتقال ارز از تالار اول به تالار دوم، ارزی به قطعه سازان تخصیص داده شده است؟ به «دنیای خودرو» گفت: «واقعیت این است که تخصیص ارز به صورت بسیار محدود انجام شده؛ حداقل در مورد کیس هایی که به شخصه در جریان آن ها هستیم، تعداد بسیار اندکی تخصیص صورت گرفته؛ اما مساله اصلی این است که این ارز آن قدر گران شده که در عمل از توان قطعه سازان خارج است.»

وی اضافه کرد: «تا پیش از این، ارز مورد نیاز خود را با نرخ حدود ۷۰ هزار تومان تامین می کردیم، اما اکنون این نرخ به حدود ۱۳۰ هزار تومان رسیده است. در حالی که قیمت فروش قطعات همچنان به صورت ثابت و بدون تغییر باقی مانده، هزینه های تولید به طور چشمگیری افزایش یافته است. در چنین شرایطی، قطعه سازان از نقدینگی کافی برای خرید ارز بر خوردار نیستند و در عمل امکان تامین نیازهای ارزی برای ادامه تولید با مشکل جدی مواجه شده است.»

جلائی با اشاره به وضعیت پرداخت خودروسازان تصریح کرد: «در حال حاضر، خودروساز دولتی در عمل، پرداختی به قطعه سازان ندارد و تنها ایران خودرو است که مطالبات را تسویه می کند. با این وجود، حتی برای حفظ سطح و نرخ تولید گذشته نیز ناچاریم منابع مالی بسیار بیشتری تامین کنیم؛ چرا که برای انجام خریدهای ارزی، میزان نقدینگی مورد نیاز تقریبا دو برابر شده است.»

این مقام صنفی با اشاره به این که هم زمان با جهش نرخ ارز که تقریبا دو برابر شده، هزینه خریدهای بوری قطعه سازان نیز به شدت افزایش یافته است، ادامه داد: «مواد اولیه ای مانند آلومینیوم، مس، فولاد، ورق فولادی و محصولات پتروشیمی که همگی از طریق بورس تامین می شوند، طی این مدت با رشد قیمتی بین ۷۰ تا ۸۰ درصد مواجه شده اند و فشار مضاعفی بر هزینه های تولید وارد کرده اند.»

ناتوانی قطعه سازان در تامین مواد اولیه جلائی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت تامین مواد اولیه در پایان سال و امکان انبار سازی برای سال آینده گفت: «طبیعتا قطعه سازان دیگر توان انجام چنین کاری را ندارند. در سال های گذشته، هر چند پایان سال همواره باوج بحران نقدینگی همراه بود، اما تولید کنندگان می کوشیدند بخشی از مواد اولیه مورد نیاز سال آینده را در همین مقطع تامین و انبار کنند. امسال این امکان از میان رفته است.»

عضو هیات رئیسه انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو کشور افزود: «دولت بسته حمایتی حدود ۷۰۰ همت را به تصویب رسانده و اعلام کرده است که این منابع به صورت تسهیلات در اختیار تولید کنندگان قرار می گیرد؛ اما این تسهیلات ماهیتا وام است و باید بازپرداخت شود و آن هم با نرخ بهره. آن هم در شرایطی که اساسا بسیاری از واحدهای تولیدی ممکن است واجد شرایط دریافت این وام ها نباشند.»

جلائی تصریح کرد: «بخش عمده ای از واحدهای قطعه سازی به دلیل چک های برگشتی، بدهی های معوق یا لالی های تسویه نشده، در فرایند اعتبار سنجی بانکی رد می شوند و در نتیجه، در عمل امکان بهره مندی از این تسهیلات برای طیف وسیعی از تولید کنندگان وجود ندارد.»

وی با اشاره به ترخیص درصدی کالاها اظهار داشت: «در

فرد مقصر به طور کامل در یافت و باز یافت می‌کند. برای بانوان نیز اکنون این شرایط وجود دارد.» وی افزود: «برای این که بانوان ما بتوانند بدون مشکل، بیمه نامه ثالث برای موتور داشته باشند، خوشبختانه با توجه به صدور گواهینامه شرایط فراهم شده است و دیگر هیچ بهانه‌ای برای عدم خرید بیمه نامه ثالث وجود ندارد. ضمن این که باید در نظر داشت صدور بیمه نامه شخص ثالث برای تمامی وسایل نقلیه موتور دار (زمینی) الزامی است.»

«مهدی قمصریان، مدیرعامل صندوق تأمین خسارت‌های بدنی، با اشاره به اعطای گواهینامه موتورسیکلت به بانوان و افزایش تعداد موتورسواران فاقد پوشش بیمه‌ای گفت: «متأسفانه اکثر موتورسواران ما یا بیمه نامه ندارند یا این که شرایط لازم برای داشتن بیمه نامه را ندارند. یکی از این شرایط نیز داشتن گواهینامه است. وقتی گواهینامه نباشد، بیمه نامه صادر نمی‌شود و در چنین شرایط حتی اگر بیمه هزینه خسارت را هم پرداخت کند، در نتیجه مبلغ پرداختی را از



بهانه‌ای برای عدم خرید بیمه نامه ثالث وجود ندارد



تاثیر استفاده از خودروی شخصی و معاینه فنی در کیفیت هوا چقدر است؟

معاینه فنی ابزاری برای مدیریت ناوگان حمل و نقل



«معاینه فنی خودرو در تهران، اگر چه در ظاهر یک الزام فنی و زیست محیطی تلقی می‌شود، اما در عمل به یکی از متغیرهای موثر در اقتصاد حمل و نقل شهری تبدیل شده است. این سازوکار، هم بر سید هزینه خانوارهای شهری اثر می‌گذارد، هم بر بازار خدمات خودرو و هم بر هزینه‌های بلندمدت مدیریت شهری؛ در شرایطی که ناوگان خودرویی پایتخت با میانگین سنی بالا، رشد قیمت قطعات و افزایش هزینه تعمیرات مواجه است، معاینه فنی بیش از گذشته از یک «کنترل فنی» صرف فاصله گرفته و به یک ابزار اقتصادی با پیامدهای چندلایه تبدیل شده است. بررسی وضعیت مراکز معاینه فنی در تهران نشان می‌دهد که چالش‌های این حوزه، صرفاً به ظرفیت یا کیفیت آزمون‌ها محدود نمی‌شود، بلکه ریشه در عدم هم‌راستایی سیاست‌های اقتصادی، حمل و نقلی و زیست محیطی دارد؛ وضعیتی که باعث شده اثرگذاری این نظام کمتر از ظرفیت بالقوه آن باشد.

«معاینه فنی و هزینه استفاده از خودروی شخصی از منظر اقتصادی، معاینه فنی بخشی از هزینه مالکیت و استفاده از خودروی شخصی را شکل می‌دهد. الزام به انجام آزمون‌های دوره‌ای و رفع نواقص فنی، هزینه‌هایی را به مالکان تحمیل می‌کند که در سال‌های اخیر به واسطه رشد قیمت قطعات یدکی و خدمات تعمیراتی افزایش یافته است. این موضوع به‌ویژه برای خودروهای با عمر بالا، که سهم قابل توجهی از ناوگان فعال تهران را تشکیل می‌دهند، برجسته‌تر است. در چنین شرایطی، معاینه فنی

خودروهای فاقد وضعیت فنی مناسب، سهم قابل توجهی در افزایش آلودگی و بروز سوانح دارند؛ پیامدهایی که هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم قابل توجهی به شهر تحمیل می‌کند.

در این چارچوب، معاینه فنی را می‌توان نوعی سرمایه‌گذاری پیشگیرانه تلقی کرد. هرچه این نظام کارآمدتر اجرا شود، هزینه‌های درمانی، خسارت ناشی از تصادفات و افت بهره‌وری نیروی کار در بلندمدت کاهش می‌یابد. با این حال، تحقق این منافع مستلزم پوشش گسترده‌تر ناوگان و اتصال موثر نتایج معاینه فنی به سایر سامانه‌های مدیریت شهری است.

«پیوند معاینه فنی با سیاست‌های کلان حمل و نقل معاینه فنی به تنهایی نمی‌تواند بهار مدیریت آلودگی و ناوگان شهری را به دوش بکشد. این ابزار زمانی بیشترین اثر اقتصادی را دارد که با سیاست‌های مکمل، از جمله توسعه حمل و نقل عمومی، نوسازی ناوگان فرسوده و اصلاح شیوه قیمت‌گذاری سوخت همراه شود. در غیاب این هماهنگی، معاینه فنی بیشتر به یک الزام اداری با اثرگذاری محدود تبدیل می‌شود تا یک ابزار اقتصادی کارآمد. تجربه تهران نشان می‌دهد که بدون ایجاد توازن میان هزینه استفاده از خودروی شخصی و کیفیت گزینه‌های جایگزین، نمی‌توان انتظار داشت معاینه فنی نقش تعیین‌کننده‌ای در مدیریت تقاضای سفر ایفا کند. معاینه فنی خودرو در تهران، فراتر از یک فرآیند فنی، یک متغیر اقتصادی موثر در مدیریت شهری است. این سیستم بر هزینه خانوار، بازار خدمات خودرو، کیفیت هوا و هزینه‌های اجتماعی شهر اثر می‌گذارد. بازتعریف نقش معاینه فنی در چارچوب اقتصاد حمل و نقل، می‌تواند آن را از یک الزام پرهزینه به ابزاری کارآمد برای کاهش هزینه‌های بلندمدت شهر تبدیل کند؛ مشروط بر آن که سیاست‌های مکمل، زیرساخت‌های لازم و مشوق‌های اقتصادی به صورت هم‌زمان مورد توجه قرار گیرد.

و غیرمستقیم مراجعه را افزایش داده است. صف‌های طولانی، اتلاف زمان و هزینه رفت و آمد، بخشی از هزینه پنهان معاینه فنی برای شهروندان محسوب می‌شود. اقداماتی مانند افزایش ساعات کاری یا راه‌اندازی مراکز سیار، اگر چه بخشی از این فشار را کاهش داده، اما هنوز با حجم ناوگان خودرویی پایتخت تناسب کامل ندارد. از منظر اقتصاد شهری، سرمایه‌گذاری در توسعه متوازن مراکز می‌تواند هزینه‌های غیرمستقیم شهروندان را کاهش داده و نرخ مراجعه را افزایش دهد.

«معاینه فنی و هزینه‌های اجتماعی شهر یکی از مهم‌ترین کارکردهای اقتصادی معاینه فنی، کاهش هزینه‌های اجتماعی ناشی از آلودگی هوا و تصادفات است.

منظر، معاینه فنی می‌تواند به تحرک اقتصادی در زنجیره خدمات خودرو کمک کند. با این حال، نبود شفافیت قیمتی در برخی خدمات و نوسان شدید بهای قطعات، باعث شده هزینه نهایی رفع نقص برای مالکان خودرو قابل پیش‌بینی نباشد. این عدم قطعیت، تصمیم‌گیری اقتصادی شهروندان را دشوار کرده و در برخی موارد، انگیزه مراجعه منظم به مراکز معاینه فنی را کاهش داده است.

«نگاهی به ظرفیت مراکز تعداد و توزیع مراکز معاینه فنی در تهران، یکی دیگر از متغیرهای اقتصادی اثرگذار است. تمرکز مراکز در برخی مناطق و کمبود نسبی در مناطق پرجمعیت، هزینه زمانی

به‌طور غیرمستقیم می‌تواند نقش تنظیم‌کننده تقاضای سفر با خودروی شخصی را ایفا کند. افزایش هزینه استفاده از خودرو، در صورت وجود گزینه‌های جایگزین مناسب، می‌تواند بخشی از تقاضای تردد را به سمت حمل و نقل عمومی سوق دهد. با این حال، زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی و محدودیت دسترسی در برخی مناطق، باعث شده این کارکرد اقتصادی به‌طور کامل محقق نشود.

«بازار خدمات خودرو؛ اثرات جانبی یک الزام قانونی سیستم معاینه فنی، بر بازار خدمات خودرو نیز اثرگذار است. افزایش مراجعات برای رفع نقص، تقاضا برای تعمیرگاه‌ها، قطعه‌فروشی‌ها و خدمات فنی را تقویت می‌کند و به گردش مالی این بخش می‌افزاید. از این

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتک‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



Autoworld.ir

دوشنبه ۱۳ بهمن ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۸۲

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان 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 اهرواز ۴۴ یزد ۳۳ کرمان ۳۰ بندرعباس ۳۹ زاهدان ۲۸

بیلبور
Billboard

ایمنی به سبک اسکاندیناویایی

«کمپین تبلیغاتی ولوو XC90 نسل جدید (مدل ۲۰۲۶) با هدف برجسته سازی طراحی اسکاندیناویایی، فناوری پیشرفته و کاربرد خانوادگی این اس یووی لوکس در بازار جهانی اجرا شده است. برند سوئدی در این کمپین از تبلیغات دیجیتال گسترده بهره برده تا به مخاطبان نشان دهد XC90 چگونه ترکیبی از راحتی، ایمنی و عملکرد کارآمد با تمرکز ویژه بر جزئیات طراحی، امکانات رفاهی و تکنولوژی های ایمنی پیشرفته است»

رانندگی اصولی
با خودروهای مجهز
به گیربکس اتوماتیک

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار

رانندگی با خودروهای مجهز به گیربکس اتوماتیک اگرچه ساده است، در عین حال نیازمند درک دقیقی از عملکرد این مدل گیربکس است تا در کنار ارتقای ایمنی، عمر مفید اجزای فنی خودرو نیز افزایش یابد. در خودروهای اتوماتیک، سیستم انتقال نیرو به طور خودکار نسبت های دنده را براساس سرعت و بار موتور انتخاب می کند؛ بنابراین راننده می تواند روی نحوه رانندگی و محیط پیرامون خودرو تمرکز بیشتری داشته باشد. یکی از اصول کلیدی رانندگی موثر با خودرو اتوماتیک، استفاده کنترل شده از پدال گاز و ترمز است. شتاب گیری ناگهانی یا ترمزگیری تند نه تنها باعث افزایش مصرف سوخت می شود، بلکه فشار غیرضروری را به سیستم انتقال قدرت و ترمزها وارد می کند. بنابراین حفظ سرعت به طور یکنواخت، پیش بینی ترافیک و استفاده از سیستم کنترل در مسیریهای آزادراهی می تواند ضمن ارتقای ایمنی خودرو، مصرف سوخت را نیز کاهش دهد. در شرایط خاص مانند سر بالایی یا سرازیری تند، بهره گیری از حالت های دنده پایین تر (به عنوان مثال «L» در بسیاری از اتوموت ها به ویژه CVT ها) به سیستم کمک می کند تا از ترمزها به عنوان کمک نگهدارنده استفاده شود و از بالا رفتن شدید دما و فرسایش متعلقات سیستم ترمز جلوگیری شود. برای آغاز حرکت و توقف صحیح نیز باید دقت داشت که قبل از روشن کردن خودرو، اهرم دنده در حالت P (پارک) یا N (خنثی) قرار گیرد و پس از توقف کامل، ترمز مختص پارک خودرو فعال شود تا فشار ناگهانی به گیربکس وارد نشود.

روز گذشته قیمت برخی مدل های خودرو در بازار روند کاهشی داشت



رسپکت با ۶۰ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار
۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



کی ام سی T9 با ۷۵ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار
۴ میلیارد و ۹۸۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



ساینا دوگانه سوز با ۱۳
میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار یک میلیارد و
۷ میلیون تومان ارزش گذاری شد



دنا پلاس ۶ دنده دستی با
۱۰ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۷۴۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR

