



کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
پیش‌بینی وضعیت صنعت و بازار
پس از آزادسازی قیمت‌ها

صفحه ۴



قرعه‌کشی طرح فروش مشارکت در
تولید خودروی «آریا» انجام شد

صفحه ۴

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

کیفیت خودرو ایرانی در حصار محدودیت‌ها

تحریم، کیفیت سوخت، دسترسی به مواد اولیه و زیرساخت‌ها سطح کیفیت قابل دستیابی در صنعت خودرو را تعیین می‌کند و نمی‌توان آن را نادیده گرفت. همچنین اگر ...

صفحات ۹ و ۸

عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام مطرح کرد:

صنعت خودرو
در تلاقی تحریم، واردات
و بی‌ثباتی اقتصادی

صفحه ۳

رشد هزینه‌های تولید، محصولات پرتقاضای
«بهمن دیزل» را در آستانه افزایش قیمت قرار داد:

فشار گرانی ارز
و بازنگری قیمتی در
خودروهای کار و تجاری

صفحه ۱۴

پرونده‌ای علیه نیسان در میسوری تشکیل شد:

بحران اعتبار در
ویت‌ترین‌های مجلل

در دنیای پرهزینه و پرریسک تجارت خودرو، «اعتماد»
کالایی است که برچسب قیمت ندارد، اما گران‌تر از ...

صفحه ۶

در ۱۰ ماهه سال جاری محقق شد:

تثبیت درآمد «زامیاد» با فروش ۲۱ همتی

صفحه ۵



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | 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

اتمسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



پلاگین هیبریدی استفاده می‌کند که ترکیبی از یک پیشران ۱.۵ لیتری توربو با قدرت ۱۴۷ اسببخار قدرت و دو موتور الکتریکی برای ایجاد سیستم تمام چرخ محرک است. موتور الکتریکی جلو ۲۰۰ اسببخار و موتور عقب ۲۱۰ اسببخار قدرت دارد. به لطف این ترکیب، تایشان ظرف حدود ۵.۵ ثانیه از صفر به سرعت صد کیلومتر بر ساعت می‌رسد. انرژی موردنیاز موتورهای الکتریکی هم توسط یک باتری ۶۵ کیلووات ساعتی لیتیوم یونی ساخت CATL تامین می‌شود که برد تمام الکتریکی چشمگیر ۲۷۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. برد ترکیبی این غول چینی نیز به رقم شگفت‌انگیز ۱۴۰۰ کیلومتر می‌رسد. این خودرو بر پایه پلتفرم ولتاژ بالای ۸۰۰ ولتی ساخته شده و از شارژ فوق‌سریع 5C پشتیبانی می‌کند.

وویا، برند لوکس و انرژی‌نوی دانگ‌فنگ، رسماً از جدیدترین شاسی‌بلند خود با نام تایشان رونمایی کرده است. این شاسی‌بلند بزرگ و لوکس با بازه قیمتی ۳۷۹ هزار و ۹۰۰ تا ۵۰۹ هزار و ۹۰۰ یوان معادل ۵۳ هزار و ۲۰۰ تا ۷۱ هزار و ۴۰۰ دلار به بازار عرضه می‌شود و آمده است تا معادلات را در کلاس خود برهم بزند. تایشان برای رقابت مستقیم با مدل‌های سطح بالایی مانند آیتو M9، دنزا N9 و زیکر 9X طراحی شده است. مغز متفکر این خودرو، جدیدترین نسخه از سیستم عامل هارمونی OS هوآوی است و از پیشرفته‌ترین سیستم‌های رانندگی هوشمند این شرکت، یعنی ADS Ultra هوآوی با چهار حسگر لیدار، بهره می‌برد تا رانندگی نیمه‌خودران در سناریوهای مختلف شهری ممکن شود. وویا تایشان از یک سیستم



معرفی شاسی‌بلند
۵۰ هزار دلاری «وویا»

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

خودرو دست‌دوم وارد می‌شود؛ بیمه هنوز دنبال شناسنامه‌اش می‌گردد

تصادف باید الزامی باشد تا بیمه بتواند تصمیمات درست اتخاذ کند. نصرتی افزود: «نبود اطلاعات شفاف موجب اختلاف میان بیمه‌گر و بیمه‌گذار در زمان خسارت می‌شود. زمانی که سابقه خودرو نامعلوم باشد، تعیین مسئولیت خسارت پیچیده می‌شود و احتمال دعوای حقوقی افزایش پیدا می‌کند. این مساله علاوه بر افزایش هزینه‌ها، اعتماد عمومی به صنعت بیمه را نیز تضعیف می‌کند.»

وی افزود: «شرکت‌ها می‌توانند پوشش‌های مرحله‌ای یا شرطی ارائه دهند و میزان حق بیمه را بر اساس اطلاعات قابل اثبات و ارزیابی کارشناسی تعیین کنند. این مدل هم شفافیت ایجاد می‌کند و هم ریسک غیرقابل پیش‌بینی را کاهش می‌دهد.»

او گفت: «هماهنگی میان واردکنندگان خودرو و شرکت‌های بیمه از اهمیت بالایی برخوردار است. اگر اطلاعات کامل پیش از ورود خودرو به کشور در اختیار بیمه قرار گیرد، فرآیند صدور بیمه‌نامه سریع‌تر و عادلانه‌تر خواهد بود و هم بیمه‌گر و هم مشتری از مزایای آن بهره‌مند می‌شوند.» وی افزود: «بازنگری در سیاست‌ها و استانداردهای فرآیند ثبت سوابق خودروهای دست‌دوم وارداتی ضروری است. بازار این خودروها در حال گسترش است و بیمه باید با آن همراه شود. ایجاد سامانه‌های شفاف ثبت اطلاعات، استفاده از فناوری‌های مدرن و تدوین مقررات مشخص، مسیر مطمئنی برای کاهش ریسک و ارتقای اعتماد مشتریان فراهم می‌کند. در غیر این صورت، خودروهای دست‌دوم وارداتی بدون پوشش مناسب باقی می‌ماند و مشکلات قانونی و مالی برای بیمه‌گر و بیمه‌گذار ایجاد خواهد شد.»

نصرتی در پایان گفت: «اجرای این اقدامات، نه تنها صنعت بیمه را به روز می‌کند، بلکه باعث افزایش رضایت مشتری و کاهش اختلافات حقوقی خواهد شد. با توجه به واردات خودروهای کارکرده، لازم است شرکت‌های بیمه، سیاست‌ها و فرآیندهای خود را با این تغییرات هماهنگ کنند. استفاده از کارشناسان خبره، داده‌های دیجیتال معتبر و بسته‌های بیمه مرحله‌ای می‌تواند راهکاری عملی برای مواجهه با ریسک‌های ناشناخته و ایجاد اطمینان در بازار باشد.»



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«افزایش واردات خودروهای دست‌دوم، صنعت بیمه را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. این خودروها معمولاً تاریخچه دقیق فنی و تصادفی ندارند و اطلاعات ناقص موجب می‌شود ارزیابی ریسک و تعیین حق بیمه به‌طور قابل اعتماد دشوار شود. بسیاری از شرکت‌های بیمه در مواجهه با این خودروها هنوز روش استاندارد برای تحلیل سوابق ندارند و همین مساله، تصمیم‌گیری درباره صدور بیمه‌نامه و پوشش خسارت را پیچیده کرده است. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «فقدان مدارک معتبر و گزارش‌های تعمیرگاهی قابل اتکا، بزرگ‌ترین مانع بر سر راه بیمه‌گری خودروهای دست‌دوم وارداتی است.»

او افزود: «شرکت‌های بیمه برای ارزیابی خسارت و ارزش واقعی خودرو، به داده‌های دقیق نیاز دارند، اما این اطلاعات اغلب ناقص یا غیرمعتبر است و همین مساله باعث می‌شود حق بیمه بالاتر یا تصمیمات محافظه‌کارانه اتخاذ شود.» نصرتی معتقد است عدم شفافیت در سابقه تصادف با تعمیرات خودرو یکی از دلایل اصلی افزایش ریسک است. به گفته او، برخی خودروها ممکن است پیش از واردات با آسیب‌های جدی مواجه شده باشند و تعمیرات غیررسمی انجام شده باشد. در این شرایط، شرکت بیمه بدون دسترسی به سوابق واقعی، مجبور است تخمین و حدس بزند که این امر نه تنها خطر مالی را افزایش می‌دهد، بلکه بیمه‌گذار را نیز در موقعیت نامطمئن قرار می‌دهد. وی به اهمیت ارزیابی دقیق و تخصصی اشاره کرد و گفت: «کارشناس خبره هنوز نقش تعیین‌کننده‌ای دارد، اما استفاده از فناوری‌های نوین و بانک‌های اطلاعاتی خودرو می‌تواند شفافیت بیشتری ایجاد کند. ثبت کیلومتر واقعی، گزارش‌های تعمیر و سوابق

شرایط، نه تنها به تعادل پایدار منجر نشده، بلکه در مقطعی زمینه‌ساز نوسانات قیمتی، کاهش شفافیت و افزایش نااطمینانی در میان فعالان بازار شده است. یکی از تفاوت‌های اساسی میان تجربه جهانی و وضعیت داخلی، نحوه مواجهه با واردات خودرو است. در بسیاری از کشورها، واردات به‌صورت هدفمند و در چارچوب سیاست صنعتی انجام می‌شود؛ به‌گونه‌ای که هم نیاز بازار پاسخ داده شود و هم تولیدکننده داخلی انگیزه ارتقای کیفیت و کاهش هزینه را از دست ندهد.

در داخل کشور اما واردات اغلب تابع شرایط ارزی می‌تصمیم‌های مقطعی بوده و کمتر در قالب یک راهبرد بلندمدت تعریف شده است. این ناپایداری، امکان برنامه‌ریزی را از تولیدکننده و مصرف‌کننده سلب کرده است.

مدیریت کارآمد بازار خودرو، مستلزم بازتعریف نقش دولت است. دولت می‌تواند به‌جای ورود مستقیم به تعیین قیمت و توزیع، برای ایجاد قواعد شفاف، پایدار و قابل پیش‌بینی تمرکز کند.

در چنین چارچوبی، حمایت از تولید به‌معنای مصون‌سازی از رقابت نیست، بلکه به‌معنای کاهش هزینه‌های نهادهی، تسهیل سرمایه‌گذاری، بهبود زیرساخت‌ها و ثبات در سیاست‌گذاری است.

همزمان، واردات کنترل‌شده و هدفمند می‌تواند به تعادل بازار، تنوع انتخاب مصرف‌کننده و افزایش رقابت کمک کند.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که بازار خودرو، بیش از هر چیز به ثبات اقتصادی و اعتماد مشتریان نیاز دارد. تصمیم‌های پیش‌بینی‌پذیر، افق روشن برای تولیدکننده و دسترسی شفاف مصرف‌کننده به بازار، سه ضلع مدیریت موفق این بخش هستند. بدون این مولفه‌ها، حتی حمایت‌های گسترده نیز به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

در نهایت، مقایسه ایران با جهان نشان می‌دهد مساله اصلی، انتخاب میان تولید یا واردات نیست، بلکه چگونگی تنظیم نسبت این دو است. بازاری که بر مبنای قواعد اقتصادی و نه دستورات اداری اداره شود، هم به نفع تولید داخلی خواهد بود و هم منافع مصرف‌کننده را تامین خواهد کرد. حرکت به‌سوی چنین الگویی، شرط لازم برای خروج بازار خودرو از چرخه بی‌ثباتی و بازگشت آن به مسیر تعادل و کارایی است.



«بازار خودرو در اغلب اقتصادهای دنیا، نه عرصه آزمون سیاست‌های مقطعی، بلکه حاصل یک چارچوب نسبتاً پایدار از تنظیم‌گری، رقابت و شفافیت است. تجربه جهانی نشان می‌دهد که دولت‌ها در این بازار، بیش از آن که مداخله‌گر مستقیم باشند، نقش سیاست‌گذار و ناظر را ایفا می‌کنند؛ نقشی که هدف آن حفظ تعادل میان عرضه و تقاضا، حمایت از تولیدکننده برای بستر رقابت برای تولیدکنندگان است. مقایسه این الگو با وضعیت بازار خودرو در کشور، نشان‌دهنده فاصله‌ای معنادار میان سیاست‌گذاری داخلی و رویه‌های موفق جهانی است.

در بسیاری از کشورها، تولید داخلی و واردات به‌عنوان دو جزء مکمل در مدیریت بازار خودرو تعریف می‌شوند. تولید، محور توسعه صنعتی، اشتغال و انتقال فناوری است و واردات، ابزار تنظیم بازار و ایجاد رقابت است. سیاست‌گذار در این کشورها می‌پذیرد که هیچ‌بازاری، بدون وجود گزینه‌های متنوع و رقابت‌پذیر، به ثبات پایدار نمی‌رسد.

به همین دلیل، واردات خودرو نه به‌عنوان تهدید تولید، بلکه به‌عنوان مکانیزمی برای جلوگیری از انحصار و ارتقای کیفیت تلقی می‌شود. در این چارچوب، دولت‌ها به‌جای تعیین مستقیم قیمت، از ابزارهایی مانند استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی، سیاست‌های مالیاتی، مشوق‌های فناوری و قواعد شفاف تجاری استفاده می‌کنند.

نتیجه این رویکرد، بازاری است که در آن قیمت، کیفیت و تیراژ تولید، بر اساس سیگنال‌های اقتصادی شکل می‌گیرد و نقش دولت به تضمین سلامت رقابت محدود می‌شود.

در مقابل، بازار خودرو در ایران طی سال‌های گذشته بیشتر تحت تأثیر مداخلات مستقیم و تصمیم‌های کوتاه‌مدت قرار داشته است.

قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت‌های گسترده وارداتی و تغییرات مکرر سیاست‌ها، موجب شده بازار از سازوکار طبیعی عرضه و تقاضا فاصله بگیرد. این



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI

چرخ‌ها منتقل می‌شود. سیستم چهار چرخ محرک به‌صورت سفارشی در دسترس است اما برای تیپ‌های تریل اسپرت، تورینگ، الیت و بلک ادیشن به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود. دو رنگ جدید نقره‌ای متالیک و آبی دودی مرواریدی نیز به لیست رنگ‌ها اضافه شده است. بزرگ‌ترین تغییرات اما در داخل کابین رخ داده و هوندا ابعاد نمایشگرها را به شکل چشمگیری افزایش داده است. نمایشگر راننده با ۴۳ درصد افزایش به ۱۰.۲ اینچ رسیده و نمایشگر مرکزی سیستم اطلاعات و سرگرمی نیز با ۳۷ درصد رشد، ابعادی ۱۱.۲۳ اینچ دارد. این سیستم حالا به‌صورت استاندارد از Google Built-In و همچنین اپل کارپلی و آندروید اتوی بی‌سیم پشتیبانی می‌کند و اپلیکیشن مسیریاب آن با منوهای ساده‌تر، کاربری راحت‌تری دارد.

هوندا از نسخه فیس لیفت شده شاسی‌بلند سه‌رديفه پیلوت مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرده است. این به‌روزرسانی که در میانه عمر نسل فعلی عرضه می‌شود، شامل تغییرات ظاهری، کابین بازطراحی شده با نمایشگرهای بزرگ‌تر و فهرستی بلندتر از امکانات استاندارد است تا جایگاه این خودرو را در بازار رقابتی مستحکم‌تر از قبل کند. در نمای بیرونی، هوندا پیلوت ۲۰۲۶ به جلوینچره بزرگ‌تری مجهز شده که فرم دوزنقه‌ای قبلی را کنار گذاشته است. صفحات محافظ سپر در جلو و عقب نیز برجسته‌تر شده‌اند و بسته به تیپ، در رنگ‌های نقره‌ای یا مشکی عرضه می‌شوند. پیش‌راننده ۳.۵ لیتری ۱۷۶ این خودرو بدون تغییر باقی‌مانده و همچنان ۲۸۵ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به



کابین بی‌صدای هوندا «پیلوت» ۲۰۲۶



عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام مطرح کرد؛

صنعت خودرو در تلاقی تحریم، واردات و بی‌ثباتی اقتصادی



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت خودرو کشور در بیش از دو دهه اخیر هم‌زمان با تشدید تحریم‌ها و ناپایداری اقتصاد کلان، مسیری پرچالشی را پشت سر گذاشته است؛ صنعتی که اگر چه هدف مستقیم فشارهای خارجی برای توقف تولید بوده، اما با تداوم فعالیت از تعطیلی فاصله گرفته است. با این حال، استمرار تولید به‌معنای توسعه پایدار نبوده و مشکلاتی مانند استفاده ناکافی از ظرفیت‌های موجود، وابستگی به واردات، افت بهره‌وری و بی‌ثباتی پولی، آینده این صنعت را با ابهام مواجه کرده است. در این میان، اصلاح سیاست‌های اقتصادی، بازتعریف نقش نظام بانکی و تمرکز بر تولید واقعی، به‌عنوان پیش‌شرط‌های عبور صنعت خودرو از وضعیت فعلی مطرح می‌شود. سید مصطفی میرسلیم با اشاره به سابقه طولانی تحریم‌ها علیه اقتصاد ایران، صنعت خودرو را یکی از اهداف اصلی این محدودیت‌ها دانست و گفت: «هر چند تحریم‌ها نتوانسته‌اند این صنعت را به تعطیلی بکشانند، اما آثار منفی آن‌ها بر روند تولید و توسعه صنعتی کشور انکارناپذیر است. بیش از ۲۵ سال است که کشور در شرایط تحریمی قرار دارد و یکی از اهداف اعلام‌شده تحریم‌ها، تعطیلی صنعت خودرو در ایران بوده است؛ هدفی که محقق نشد، اما نمی‌توان تأثیرات منفی آن را نادیده گرفت.» میرسلیم افزود: «صنعت کشور همچنان

در حال مقابله و مقاومت در برابر فشارهایی است که به‌دنبال متوقف کردن فعالیت‌های تولیدی هستند، اما این مقاومت زمانی می‌تواند به نتیجه مطلوب برسد که مسائل بنیادین اقتصاد کلان کشور نیز هم‌زمان حل‌وفصل شود.» این عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با تأکید بر نقش کلان اقتصاد در مسیر توسعه صنعتی اظهار کرد: «اگر مشکلات اساسی اقتصاد کشور برطرف شود، زمینه برای پیشرفت صنعتی به‌ویژه در صنعت خودرو فراهم خواهد شد و کسانی که به‌دنبال تعطیلی فعالیت‌های صنعتی هستند، عملاً ناکام خواهند ماند.»

«صنعت خودرو؛ زنجیره‌ای متشکل از قطعه‌سازی و محصول نهایی

میرسلیم در ادامه با تشریح ساختار صنعت خودرو، بر لزوم توجه هم‌زمان به قطعه‌سازان و تولیدکنندگان محصول نهایی تأکید کرد و گفت: «ساخت و تولید در صنعت خودرو از دو بخش اصلی تشکیل شده است؛ نخست فعالیت قطعه‌سازان و دوم فعالیت بنگاه‌هایی که محصول نهایی را به بازار عرضه می‌کنند. هر دو بخش باید به‌درستی دیده شوند و سیاست‌گذاری‌ها نباید به نفع یکی و به زیان دیگری باشد.» وی افزود: «در شرایط فعلی، هم قطعه‌سازان و هم تولیدکنندگان خودرو باید بیش از گذشته انعطاف‌پذیر باشند. صنعت امروز نیازمند انعطاف بالاست و بدون این ویژگی نمی‌توان در برابر شوک‌های اقتصادی و محدودیت‌های بیرونی دوام آورد.»

«لزوم برنامه‌ریزی برای رشد صنعتی این فعال صنعت خودرو با اشاره به ضرورت رشد صنعتی

کشور تصریح کرد: «ماناگریر به رشد هستیم، حتی اگر برخی نخواهند صنعت خودرو و صنعت کشور رشد کند. باید شرایطی فراهم کنیم که فعالان صنعتی بتوانند فعالیت خود را ادامه دهند و این امر بدون برنامه‌ریزی دقیق امکان‌پذیر نیست.

وی در ادامه دو ویژگی مهم را برای مسیر توسعه صنعتی برشمرد و گفت: «نخست، درون‌گرایی است؛ به این معنا که باید مجموعه قابلیت‌های داخلی کشور را شناسایی، ارزیابی و از آن‌ها استفاده کنیم. هنوز به‌درستی نمی‌دانیم چه ظرفیت‌هایی در کشور وجود دارد و چه میزان از آن‌ها به‌استفاده مانده است.»

«برون‌گرایی و ضرورت نگاه به بازارهای خارجی میرسلیم ویژگی دوم را برون‌گرایی دانست و اظهار داشت: «ترجمه عملی درون‌گرایی، برون‌گرایی هوشمند است. ما حتماً باید به بازارهای خارج از کشور فکر کنیم. شروع این مسیر می‌تواند از کشورهای همسایه باشد، اما نباید درها را به روی صادرات ببندیم.»

وی تأکید کرد: «صادرات می‌تواند شامل قطعه یا محصول نهایی باشد و هر دو اهمیت دارد. بسیاری از کشورها از مسیر صادرات صنعتی به توسعه رسیده‌اند و ما نیز باید دقت کنیم چگونه می‌توانیم محصولات خود را با استاندارد مناسب به بازارهای خارجی عرضه کنیم.»

«توسعه کارآفرینی؛ هدف نهایی این فعال صنعتی هدف نهایی این مسیر را توسعه کارآفرینی عنوان کرد و گفت: «کشور ما از منابع و ظرفیت‌های غنی برخوردار است، اما استفاده درست

از این نعمت‌ها اهمیت دارد. توسعه کارآفرینی یکی از فعالیت‌های بسیار اساسی برای رشد صنعتی است و بدون آن نمی‌توان انتظار پیشرفت پایدار داشت. گاهی امکانات فراوانی در اختیار داریم، اما از آن‌ها استفاده بهینه نمی‌کنیم. در بسیاری از کارخانه‌ها دستگاه‌ها و تجهیزات خریداری شده‌اند، اما یا راه‌اندازی نشده‌اند یا بهره‌برداری ضعیفی از آن‌ها صورت می‌گیرد.»

این عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام با انتقاد از بهره‌برداری ناکافی از ظرفیت‌های تولیدی کشور اظهار کرد: «بخشی از مشکل صنعت ما این است که از ظرفیت‌های موجود به‌درستی استفاده نمی‌کنیم. اگر همین ظرفیت‌های کنونی که بعضاً خالی هستند به کار گرفته شوند، امکان افزایش چندبرابری تولید وجود دارد.» وی ادامه داد: «افزایش تولید در سال‌های اخیر همواره مورد تأکید بوده، اما در عمل نتیجه معکوس داده و حتی در برخی دوره‌ها شاهد روند نزولی بوده‌ایم. این موضوع نشان می‌دهد که صرف شعار افزایش تولید، بدون اصلاح ساختارها، به نتیجه نمی‌رسد.»

«واردات؛ تولید محسوب نمی‌شود میرسلیم با تأکید بر تمایز میان تولید و واردات گفت: «تولید به این معنا نیست که کالا از خارج وارد شود. واردات، تولید کشور مبدأ است، نه تولید داخلی. وقتی قطعه یا محصول نهایی وارد می‌کنیم، در واقع به رشد اقتصادی کشور صادرکننده کمک کرده‌ایم. واردات قطعه یا خودرو، هیچ افتخاری برای صنعت کشور ایجاد نمی‌کند و کمکی به رشد اقتصادی داخلی نخواهد کرد. البته برای دستیابی به فناوری در برخی حوزه‌ها باید به خارج مراجعه کرد و

فناوری آموخت، اما این با واردات صرف تفاوت دارد.» این فعال صنعت خودرو با انتقاد از واردات قطعات آماده و عرضه آن‌ها تحت عنوان تولید داخل گفت: «این که قطعه‌ای در خارج ساخته شود، در داخل فقط مونتاژ شود و برچسب ساخت ایران بخورد، نه به تولید کمک می‌کند و نه به اشتغال پایدار. کیفیت در صنعت خودرو بسیار مهم است و نمی‌توان با تکیه بر خام‌فروشی یا واردات، به بازارهای جهانی دست یافت. همکاری واقعی میان دانشگاه و صنعت می‌تواند به ارتقای کیفیت و توسعه فناوری داخلی منجر شود.»

«اقتصاد کلان و صنعت خودرو این عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام در بخش دیگری از سخنان خود به رابطه مستقیم اقتصاد کلان و صنعت خودرو پرداخت و گفت: «رشد اقتصادی کشور به تولید بازمی‌گردد. اگر حجم نقدینگی بیش از نیاز تولید افزایش یابد، نتیجه آن تورم و کاهش قدرت خرید خواهد بود. یکی از مشکلات اساسی، رشد نقدینگی بدون افزایش متناسب ظرفیت تولید است. این وضعیت فشار زیادی بر صنعت وارد می‌کند و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از بنگاه‌های تولیدی می‌گیرد.»

میرسلیم با اشاره به سقوط ارزش پول ملی گفت: «آن چه امروز به‌عنوان گرانی مطرح می‌شود، در واقع کاهش ارزش پول ملی است. تا زمانی که ارزش پول تثبیت نشود، سیاست‌هایی مانند تک‌نرخ کردن ارز یا پرداخت یارانه به نتیجه مطلوب نمی‌رسد.»

وی همچنین نظام بانکی را یکی از محورهای اصلاح دانست و افزود: «بانک‌ها نباید با خلق پول بی‌ضابطه، اقتصاد کشور را دچار مشکل کنند. نقش بانک، وکالت از سپرده‌گذار برای تأمین مالی فعالیت‌های مولد است، نه ایجاد تورم.» این فعال صنعتی در پایان با تأکید بر مفهوم بهره‌وری گفت: «با اصلاح مشکلات اقتصادی، افزایش بهره‌وری و استفاده درست از ظرفیت‌های داخلی، زمینه رشد و پیشرفت صنعت خودرو و صنعت کشور فراهم شود.»



فونیکس



F8 PRO MAX^{AWD}

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

@fownix.official



محرك بهره می‌برد عرضه خواهد شد. مدل‌های تک‌موتوره SE و تروفی از یک موتور برقی با قدرت ۲۴۱ اسب‌بخار در عقب استفاده می‌کنند. این دو مدل به لطف باتری ۷۷ کیلووات ساعتی، توان پیمایش چشمگیر ۵۲۰ کیلومتر را طبق استاندارد WLTP ارائه می‌دهند؛ اما ستاره این خانواده، مدل دوموتوره تروفی است که با مجموع قدرت ۳۶۱ اسب‌بخار و گشتاور ۵۴۰ نیوتون‌متر، تجربه رانندگی هیجان‌انگیزی را به‌ارمغان می‌آورد. این مدل با وجود قدرت بیشتر، همچنان برد قابل توجه ۴۸۴ کیلومتر را ارائه می‌کند. هر سه نسخه از قابلیت شارژ سریع DC پشتیبانی می‌کنند و می‌توانند باتری خود را در حدود ۲۸ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد پر سازند.

ام‌جی S6 که یکی از جاه‌طلبانه‌ترین محصولات برقی این برند تا به امروز است، با مشخصات فنی چشمگیر و طراحی مدرن، آماده‌است تا معادلات را در بازار شلوغ شاسی‌بلندهای خانوادگی بر هم بزند. S6 با یک‌بار شارژ کامل می‌تواند مسافتی نزدیک به ۵۲۰ کیلومتر را پیماید و مدل پرچم‌دار آن، صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را تنها در ۵.۱ ثانیه طی می‌کند. این تازه‌وارد جسور که روی پلتفرم مازولار و مقیاس‌پذیر (MSP) ساخته شده، مستقیماً خودروهایی مانند فولکس‌واگن ID.4، اشکودا انیاک و تسلا مدل ۷ را هدف گرفته است. S6 در سه تیپ مختلف شامل پایه SE دوربرد، مدل مجهزتر تروفی دوربرد و مدل قدرتمندتر تروفی دوموتوره که از سیستم چهارچرخ

«اس ۶»؛ محصول رقابتی ام‌جی



پیامدهای صنعتی و نهادی قیمت‌گذاری دستوری در بازار خودروی کشور چیست؟

قیمت‌گذاری دستوری؛ موتور پنهان زیان در بازار خودرو

سیاستی که با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا شد، اما تولید، بازار و اعتماد عمومی را فرسوده کرد



پیگیری يك موضوع follow up



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

پیش‌بینی وضعیت صنعت و بازار پس از آزادسازی قیمت‌ها

کارشناسان صنعت خودرو اعتقاد

دارند دولت ناگزیر است یک‌بار برای همیشه، تکلیف قیمت‌گذاری خودرو را روشن کند. اگر فرض سیاست‌گذار 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 انجام شود. تنظیم بازار می‌تواند از طریق واردات معقول و هدفتند خودرو نیز صورت گیرد؛ وارداتی که هم‌حق انتخاب مصرف‌کننده را افزایش دهد و هم خودروساز داخلی را در معرض رقابت قرار دهد. حال در این رابطه سعید مدنی کارشناس صنعت خودرو به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

بعد از برچیده شدن سیاست قیمت‌گذاری دستوری وضعیت بازار خودرو چگونه خواهد بود؟

بازار آزادسازی قیمت خودرو، قطعاً وضعیت در صنعت و بازار خودرو بهتر خواهد شد. این درحالی‌است که با خروج از قیمت‌گذاری دستوری، دیگر خودروساز بهانه‌ای برای اعمال برنامه‌های توسعه‌ای و کیفی نخواهد داشت.

در این بین دولت چه نگرانی‌ای دارد، که کماکان به این سیاست ادامه می‌دهد؟

به نظر می‌رسد سیاست‌گذار نگران آن است که با آزادسازی، قیمت خودرو در کارخانه افزایش یافته و باز هم شکاف میان قیمت رسمی و بازار آزاد بیشتر شود و خودرو به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شود در حالی این تجربه قیمت‌های تکلیفی است که، بازار را به جولانگاه دلالی و سوداگری بدل کرده و مصرف‌کننده واقعی را به حاشیه رانده است. باید توجه داشت که گاهی وضعیت قیمت‌ها تابع تورم کلی کشور است. بنابراین دولت، به رغم این که قیمت را آزاد می‌گذارد یا مدیریت را به بخش خصوصی می‌سپارد، باید نظارت عالیه و کلی خود را به وضعیت حفظ کند تا تعادل برقرار بماند

قیمت‌گذاری دستوری تاکنون چه تبعاتی برای صنعت خودرو به بار آورده است؟

متأسفانه طی ۱۰ سال گذشته صنعت خودرو ایران با پدیده‌ای به نام قیمت‌گذاری دستوری مواجه بوده که نتیجه‌ای جز ایجاد زیان انباشته و تورم شدید برای غول‌های خودروسازی نداشته است در حالی که با تغییر این روند، زیان انباشته‌ای که برای خودروساز ایجاد شده، به تدریج کاهش می‌یابد و حاشیه سود آن‌ها بالا می‌رود.

بازار خودرو در ایران طی بیش از یک دهه گذشته، یکی از پرچالش‌ترین حوزه‌های سیاست‌گذاری اقتصادی بوده است. در کانون این چالش، سیاست «قیمت‌گذاری دستوری» قرار دارد؛ رویکردی که بانیته مهر قیمت‌ها و حمایت از مصرف‌کننده آغاز شد، اما در عمل به مجموعه‌ای از زیان‌های ساختاری در تولید، بازار و زنجیره تأمین انجامیده است. تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد این سیاست نه تنها به تعادل بازار کمک نکرده، بلکه خود به یکی از عوامل اصلی آشفتگی، رانت و کاهش کارایی اقتصادی تبدیل شده است.

زیان تولید؛ فروش اجباری زیر بهای تمام‌شده نخستین و آشکارترین پیامد قیمت‌گذاری دستوری، تحمیل زیان مستقیم به تولیدکننده است. در شرایطی که هزینه‌های تولید خودرو متناثر از نرخ ارز، مواد اولیه، دستمز، انرژی و هزینه‌های مالی به‌طور مداوم افزایش یافته، تعیین قیمت فروش به‌صورت اداری و غیرمتعطف، شکافی عمیق میان قیمت تمام‌شده و قیمت فروش ایجاد کرده است. نتیجه این شکاف، تولید زیان در هر دستگاه خودرو و انباشت بدهی در صورت‌های مالی خودروسازان بوده است. زیان انباشته، توان سرمایه‌گذاری بنگاه‌ها را کاهش داده و منابع لازم برای نوسازی خطوط تولید، توسعه محصول و ارتقای فناوری را از بین برده است. در چنین فضایی، خودروساز به‌جای تمرکز بر بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری، ناچار به مدیریت بقا و تأمین نقدینگی روزمره می‌شود.

فشار به قطعه‌سازان؛ انتقال بحران در زنجیره تأمین قیمت‌گذاری دستوری تنها به خودروساز ختم نمی‌شود و به‌سرعت به زنجیره تأمین سرایت می‌کند. هنگامی که خودروساز امکان فروش محصول با قیمت واقعی را ندارد،

برای جبران کمبود نقدینگی، فشار را به قطعه‌ساز منتقل می‌کند. این فشار در قالب تأخیرهای طولانی در پرداخت مطالبات، تحمیل قیمت‌های غیرواقعی به قطعات و کاهش حجم سفارش‌ها بروز می‌یابد. نتیجه این روند، تضعیف بنگاه‌های قطعه‌سازی، کاهش سرمایه در گردش، افت کیفیت قطعات و در مواردی خروج بنگاه‌ها از چرخه تولید است. تضعیف قطعه‌سازی، به‌عنوان ستون فقرات صنعت خودرو، در نهایت به کاهش کیفیت و ایمنی خودروهای تولیدی منجر می‌شود.

شکاف قیمت کارخانه و بازار؛ زایش رانت و سوداگری یکی از مهم‌ترین آثار قیمت‌گذاری دستوری، شکل‌گیری شکاف مزمن میان قیمت کارخانه و قیمت بازار است. این شکاف، خودرو را از یک کالای مصرفی به کالای سرمایه‌ای تبدیل کرده و انگیزه‌های سوداگری را به‌شدت افزایش داده است. صف‌های طولانی ثبت‌نام، قرعه‌کشی‌های میلیونی و بازار پررونق واسطه‌گری، همگی محصول این فاصله قیمتی هستند. در این سازوکار، نه تولیدکننده منتفع می‌شود و نه مصرف‌کننده واقعی. سود اصلی نصیب واسطه‌هایی می‌شود که بدون مشارکت در تولید، از رانت قیمتی بهره‌برداری می‌کنند. این وضعیت، مصادق روشن توزیع ناعادلانه منافع و ناکارآمدی سیاست حمایتی است

مصرف‌کننده بازنده پنهان سیاست حمایتی برخلاف تصور رایج، قیمت‌گذاری دستوری الزاماً به نفع مصرف‌کننده تمام نشده است. بخش بزرگی از متقاضیان واقعی، به دلیل محدودیت عرضه و قرعه‌کشی، امکان خرید خودرو با قیمت کارخانه را ندارند و ناچار به خرید از بازار آزاد با قیمت‌های بالاتر هستند. از سوی دیگر، کاهش توان مالی خودروسازان برای سرمایه‌گذاری، به افت کیفیت، کاهش ایمنی و عقب‌ماندگی فناوری منجر شده است. در نتیجه، مصرف‌کننده در ازای پرداخت هزینه بالا، محصولی

با کیفیت پایین‌تر و حق انتخاب محدودتر نسبت به بازارهای جهانی دریافت می‌کند.

اخلال در سازوکار عرضه و تقاضا قیمت در اقتصاد، نقش سیگنال را ایفا می‌کند؛ سیگنالی که تولیدکننده و مصرف‌کننده بر اساس آن تصمیم‌گیری می‌کنند. قیمت‌گذاری دستوری این سیگنال را مخدوش کرده و باعث اختلال در تعادل عرضه و تقاضا شده است. سرکوب قیمت، انگیزه افزایش تولید را کاهش می‌دهد و در مقابل، تقاضای غیرواقعی را تحریک می‌کند؛ نتیجه این عدم تعادل، کمبود مزمن عرضه و بی‌ثباتی بازار است

پیامدهای نهادی؛ فرسایش اعتماد و تصمیم‌گیری کوتاه‌مدت

در سطح نهادی، تداوم قیمت‌گذاری دستوری به فرسایش اعتماد میان دولت، تولیدکننده و مصرف‌کننده انجامیده است. تغییرات مکرر دستورالعمل‌ها، نبود افق روشن برای قیمت‌گذاری و مداخلات غیرقابل پیش‌بینی، فضای تصمیم‌گیری بلندمدت را از فعالان صنعت گرفته است. این ناطمینانی، سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی را محدود و مسیر اصلاحات ساختاری را مسدود کرده است.

هزینه‌ای که همه می‌پردازند تجربه بازار خودرو در ایران نشان می‌دهد قیمت‌گذاری دستوری، سیاستی پرهزینه با دستاوردهای محدود بوده است. زیان تولیدکننده، تضعیف زنجیره تأمین، گسترش رانت، کاهش کیفیت و نارضایتی مصرف‌کننده، همگی پیامدهای سیاستی است که بیش از آن که حمایت‌گر باشد، مخرب عمل کرده است. اصلاح این مسیر، مستلزم حرکت تدریجی به‌سوی سازوکارهای شفاف، رقابتی و مبتنی بر واقعیت‌های اقتصادی است؛ مسیری که بدون آن، بازار خودرو همچنان در چرخه زیان و بی‌ثباتی گرفتار خواهد ماند

نگاه View



رحیم خداپسند

مدیرعامل یک شرکت تولیدکننده موتورسیکلت

قدرت خرید موتورسیکلت در بازار کاهش یافته است

حدود ۱۵۰ نمایندگی فعال در سراسر کشور داریم، اما بررسی عملکرد آن‌ها نشان می‌دهد نزدیک به ۵۰۰ نمایندگی بازاریابی بین ۵۰۰ میلیون تا ۳ میلیارد تومان مواجه شدند. این ارقام نشان می‌دهد شبکه فروش تحت فشار شدید قرار دارد و ادامه این وضعیت می‌تواند ساختار توزیع را با بحران جدی روبه‌رو کند. حتی اگر فرض کنیم وضعیت ارزی و تورمی به ثبات برسد، مساله اصلی امروز بازار، کاهش شدید قدرت خرید مشتریان است. در شرایط فعلی، بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان توان خرید موتورسیکلت را ندارند و همین موضوع باعث افت محسوس تقاضا شده است. اگر وضعیت فعلی تداوم پیدا کند، ناچار خواهیم شد بین ۵۰ تا ۶۰ درصد از نمایشگاه‌ها و نمایندگی‌های خود را تعطیل کنیم.

این مساله فقط به زیان یک شرکت محدود نمی‌شود، بلکه به اشتغال و کل زنجیره صنعت موتورسیکلت آسیب می‌زند. افت فروش به‌طور مستقیم به افت تولید منجر شده است. هم‌زمان با کاهش تقاضا، هزینه‌های تولید نیز به شدت افزایش یافته و این ترکیب، فشار مضاعفی به تولیدکنندگان وارد کرده است. قیمت مواد اولیه و هزینه تأمین قطعات در برخی موارد تا ۳۰۰ درصد افزایش پیدا کرده است. رشد هزینه‌های تولید به گونه‌ای است که قطعه‌سازان ناچارند هر دو ماه یک بار نرخ‌های خود را اصلاح کنند، موضوعی که امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از تولیدکننده سلب می‌کند. از نظر تأمین، واردات امکان‌پذیر است، اما مشکل اصلی همچنان قدرت خرید مصرف‌کننده است. وقتی مشتری توان خرید ندارد، چه محصول داخلی باشد و چه وارداتی، بازار رونق جدی نمی‌گیرد. اجرای طرح نوسازی برای راکبان موتورسیکلت می‌تواند بخشی از تقاضای نهفته را فعال کند، اما باید توجه داشت که قیمت تمام شده تولید به‌شدت افزایش یافته است. برای مثال، هزینه تولید برخی محصولات از حدود ۷۵ هزار تومان به ۱۲۵ هزار تومان رسیده و این فاصله قیمتی، بدون حمایت موثر، مانع نوسازی ناوگان می‌شود.

در سه ماهه فصل پاییز حداقل مجموعه تولیدی ما با زیان مواجه شد. این زیان نتیجه مستقیم افت فروش، افزایش هزینه‌ها و رکود حاکم بر بازار است؛ شرایطی که اگر برای آن چاره اندیشی نشود، می‌تواند کل صنعت را با چالش‌های جدی‌تری روبه‌رو کند.

زاپاس

Spare Tire

قرعه‌کشی طرح فروش مشارکت در تولید خودروی «آریا» انجام شد

کراس‌اور تولیدی گروه خودروسازی سایپا، به پیش‌رانه ۲ لیتری تنفس طبیعی مجهز است که توان تولید ۱۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۱۹۳ نیوتون‌متر گشتاور را دارد.

سایپا به نشانی www.saipacorp.com یا سامانه فروش اینترنتی سایپا، از وضعیت ثبت‌نام خود مطلع شوند. گفتنی است، خودروی آریا به‌عنوان نخستین

نتایج قرعه‌کشی امروز از طریق ارسال پیامک به منتخبان اطلاع‌رسانی می‌شود. همچنین متقاضیان می‌توانند با مراجعه به پایگاه رسمی گروه خودروسازی

به گزارش سایپانیوز، قرعه‌کشی طرح فروش مشارکت در تولید خودروی جدید آریا امروز با حضور نمایندگان نهادهای نظارتی و مراجع ذی‌صلاح برگزار شد.



۸۳۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این قدرت برای رسیدن به سرعت صد کیلومتر بر ساعت در ۴.۵ ثانیه کافی است؛ اما ستاره اصلی، مدل کاین توربو الکتریکی با قیمت ۱۶۲ هزار دلار است. این مدل در حالت عادی ۸۵۷ اسب‌بخار قدرت دارد، اما با استفاده از حالت لانچ کنترل، قدرت آن به رقم باورنکردنی ۱۱۵۵ اسب‌بخار و گشتاور ۱۵۰۰ نیوتون‌متر می‌رسد. هر دو مدل از یک باتری ۱۱۲ کیلووات ساعتی بهره می‌برند که به لطف معماری ۸۰۰ ولتی و سیستم خنک‌کاری بهینه، می‌تواند تحت شرایط ایده‌آل با توانی تا ۴۰۰ کیلووات شارژ شود. این یعنی شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد در کمتر از ۱۶ دقیقه انجام می‌شود.

این هیولای ۱۱۵۵ اسب‌بخاری، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت را تنها در ۲.۴ ثانیه ثبت می‌کند تا تعریفی دوباره از عملکرد در دنیای شاسی‌بلندهای برقی ارائه دهد. کاین الکتریکی یک مدل کاملاً جدید است که بر پایه پلتفرم PPE (مشتک‌بامکان الکتریکی) ساخته شده و صرفاً نسخه برقی شده کاین فعلی نیست. این پلتفرم جدید، فاصله محوری را ۱۳۰ میلی‌متر افزایش داده که نتیجه آن، فضای پای بسیار بیشتر برای سرنشینان عقب است. این شاسی‌بلند اسپرت در دو نسخه عرضه می‌شود. مدل پایه، با قیمت ۱۰۹ هزار دلار، در حالت عادی ۴۰۸ اسب‌بخار و با فعال‌سازی لانچ کنترل، تا ۴۴۰ اسب‌بخار قدرت و



توربوسازی برای پورشه «کاین» برقی



ویژه‌ها

فرآیند قیمت‌گذاری خودرو در کارخانه اعلام شد



احمد شانیان معاون سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با اشاره به اختیارات شورای رقابت به عنوان نهاد سیاست‌گذار در زمینه قیمت‌گذاری خودرو، توضیحاتی در خصوص دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری و فرآیند تعیین قیمت‌ها ارائه داد که بر اساس آن، طبق ماده ۳ دستورالعمل تنظیم بازار خودرو، هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها مسئول محاسبات قیمت خودروهای سواری است.

دیگه چه خبر؟

تداوم قیمت‌گذاری دولتی، ناسازگار با ساختار هزینه‌ای بنگاه‌هاست



رئیس اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی تهران، با اشاره به تجربه‌های گذشته در سیاست‌گذاری ارزی، ارز تک‌نرخ را خواسته بخش خصوصی اعلام کرد و هم‌زمان خواهان حذف قیمت‌گذاری دولتی شد. محمود نجفی عرب در جلسه کمیسیون صنعت و معدن اتاق تهران گفت: «تداوم سیاست‌های چندنرخ‌خی، حتی در قالب سازوکارهای جدید، در عمل به ایجاد نرخ‌های تازه و افزایش فاصله با واقعیت‌های بازار منجر شده است.»

در ۱۰ ماهه سال جاری محقق شد؛

تثبیت درآمد زامیاد با فروش ۲۱ همتی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت زامیاد گزارش عملکرد خود تا پایان دی‌ماه سال ۱۴۰۴ را منتشر کرد که بر اساس آن، مجموع فروش این شرکت در دوره ۱۰ ماهه به ۲۱ هزار میلیارد تومان رسیده که از این میزان ۵ میلیارد تومان آن درآمد صادراتی بوده است.

این عملکرد نشان می‌دهد زامیاد توانسته در ماه‌های گذشته جریان درآمدی نسبتاً پایبانی ایجاد کند، موضوعی که در شرایط نوسانی اقتصاد و صنعت خودرو، یک مزیت مهم برای تداوم فعالیت و برنامه‌ریزی بلندمدت به شمار می‌رود. طبق اطلاعات ارائه‌شده در سامانه کدال، این شرکت در دی‌ماه سال جاری فروش ۳۷۹۰ میلیارد تومانی را به ثبت رسانده است.

بررسی ترکیب فروش ۱۰ ماهه حاکی از آن است که اگرچه بازار داخلی همچنان ستون اصلی درآمد زامیاد محسوب می‌شود، اما سهم صادرات نیز در حال افزایش است و می‌تواند در آینده نقش پررنگ‌تری در ساختار درآمدی شرکت ایفا کند. تثبیت درآمد زامیاد طی ۱۰ ماه گذشته، پیامدهای مثبتی در حوزه مالی و عملیاتی برای این شرکت به همراه دارد. استمرار فروش در سطوح قابل قبول، امکان پیش‌بینی‌پذیری جریان نقدینگی را افزایش می‌دهد و به مدیریت شرکت کمک می‌کند که تصمیمات دقیق‌تری در زمینه تولید، تامین مواد اولیه و کنترل هزینه‌ها اتخاذ کند. همچنین ثبات درآمدی

می‌تواند فشارهای ناشی از کمبود نقدینگی را کاهش داده و ریسک اختلال در روند تولید را محدود کند؛ موضوعی که در صنعت سرمایه‌بر خودرو از اهمیت بالایی برخوردار است.

از سوی دیگر، درآمد پایدار زمینه را برای سرمایه‌گذاری در نوسازی خطوط تولید، بهبود فناوری‌های مورد استفاده و ارتقای کیفیت محصولات فراهم می‌کند. چنین سرمایه‌گذاری‌هایی می‌تواند به افزایش بهره‌وری، کاهش ضایعات و در نهایت بهبود حاشیه سود شرکت منجر شود. علاوه بر این، تثبیت فروش جایگاه اعتباری زامیاد را نزد شبکه بانکی و تامین‌کنندگان تقویت می‌کند و می‌تواند دسترسی شرکت به منابع مالی را با شرایط مناسب‌تری امکان‌پذیر سازد. همچنین عملکرد پائینات زامیاد می‌تواند اثرات مثبتی بر زنجیره تامین گسترده این شرکت داشته باشد. اطمینان از تداوم تولید و فروش، شرایط بهتری را برای برنامه‌ریزی قطعه‌سازان و سایر تامین‌کنندگان ایجاد می‌کند و به حفظ اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در این زنجیره کمک می‌کند. این موضوع در نهایت می‌تواند به کاهش نوسانات تولید

و افزایش هماهنگی در صنعت خودرو منجر شود. در کنار بازار داخلی، تثبیت فروش صادراتی یکی از نکات قابل توجه گزارش عملکرد زامیاد به شمار می‌رود. میزان صادرات نیز نشان می‌دهد، این شرکت از ظرفیت لازم برای حضور در بازارهای خارجی برخوردار است. توسعه صادرات می‌تواند به متنوع‌سازی منابع درآمدی زامیاد کمک کرده و وابستگی شرکت به شرایط تقاضای داخلی را کاهش دهد. این تنوع بازار به‌ویژه در دوره‌هایی که بازار داخلی بارکود یا محدودیت‌های تقاضا مواجه می‌شود، اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. علاوه بر مزایای مالی، حضور در بازارهای صادراتی شرکت را ملزم به رعایت استانداردهای بالاتر فنی، کیفی و بعضاً زیست‌محیطی می‌کند. این الزام می‌تواند به ارتقای فرآیندهای تولید، بهبود طراحی محصولات و افزایش کیفیت نهایی منجر شود.

ارتقای کیفیت محصولات صادراتی در نهایت می‌تواند اثرات مثبتی بر بازار داخلی نیز داشته باشد و سطح رضایت مشتریان داخلی را افزایش دهد. از منظر اقتصادی، صادرات محصولات زامیاد به معنای خلق ارزش افزوده بالاتر نسبت به صادرات مواد خام است و می‌تواند به ارزش‌آوری برای کشور کمک کند. درآمد ارزی حاصل از صادرات این امکان را برای شرکت فراهم می‌کند که بخشی از نیازهای فناورانه یا مواد اولیه خاص خود را تامین کرده و چرخه تولید را تقویت کند. همچنین تقویت حضور برند زامیاد در بازارهای منطقه‌ای می‌تواند جایگاه محصولات ایرانی را در عرصه بین‌المللی بهبود بخشد. در مجموع، گزارش عملکرد ۱۰ ماهه زامیاد نشان می‌دهد این شرکت با تکیه بر تثبیت فروش داخلی و حرکت تدریجی در مسیر توسعه صادرات، در حال ایجاد تعادل در سید درآمدی خود است و تداوم این روند می‌تواند چشم‌انداز باثبات‌تری برای فعالیت‌های عملیاتی زامیاد ترسیم کند.

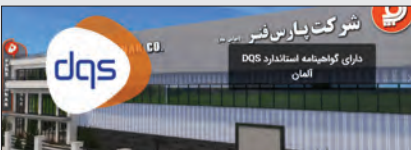
اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت پارس فنر

میزان درآمد دی‌ماه

158
میلیارد تومان



میزان رشد ۱۰ ماهه

31
درصد

درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه سال جاری

1,089
میلیارد تومان

شرکت پارس فنر در ۱۰ ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۰۸۹ میلیارد تومان به دست آورد.

برای چه؟

سیاست‌گذاری دارای ابهام است

از منظر سیاست‌گذاری، وزارت صنعت، معدن و تجارت تاکنون تنها مجوز واردات خودرو را صادر کرده و هیچ اقدام الزام‌آور برای تضمین ارائه خدمات پس از فروش یا تامین قطعات از سوی واردکنندگان انجام نداده است. این وضعیت موجب شده بازار قطعات یدکی، حتی در شرایط آرامش مقطعی، شکننده و مستعد نوسانات جدید باشد.

چرا؟

چالش اصلی بازار لوازم یدکی

چالش اصلی، ورود خودروهای وارداتی به صورت قطره‌چکانی طی دو سال اخیر است که اکنون به دست مصرف‌کنندگان رسیده، اما بازار قطعات و خدمات پس از فروش هنوز نتوانسته خود را با این حجم جدید خودرو هماهنگ کند. فروشندگان قطعات می‌گویند: «قبلاً ورود قطعه‌های اولیه به ما علامت می‌داد خودروی جدید در راه است و می‌توانستیم برای تامین قطعات برنامه‌ریزی کنیم، اما حالا خودرو آمده و قطعه‌ای در بازار موجود نیست.»

چه نلند؟

مشکلات ساختاری در بازار لوازم یدکی

بازار قطعات یدکی خودرو در چند روز اخیر، با کاهش نسبی قیمت‌ارز، نشانه‌هایی از آرامش و تعادل موقت را تجربه کرده است. کاهش نوسانات ارزی، اگرچه فشار بر قیمت‌ها را کاهش داده، اما این آرامش تنها سطحی است و مشکلات ساختاری بازار همچنان پابرجاست. این درحالی است که خودروهای وارداتی بدون قطعه و خدمات پس از فروش در دسرساز شده‌اند.

زنده يك

First gear

بازار خودرو قفل شد!

حاضر جواب: بازار خودرو آن قدر قفل شده که اگر کلیدش هم پیدا شود، اول باید دید قفل ایرانی است یا وارداتی. خریدار پشت و پشیمان‌ترین ایستاده، فروشنده پشت میز نشسته و هر دو با هم به قیمت‌ها نگاه می‌کنند؛ مثل تماشاگر مسابقه‌ای که هیچ‌کس جرأت ندارد حرکت اول را انجام دهد. بازار نه بالایی‌رود، نه پایینی می‌آید؛ فقط «ایستاده» و از ایستادنش هم راضی است. خودروها در پارکینگ‌ها مانده‌اند تا شاید روزی بفهمند بالاخره قرار است کالای مصرفی باشند یا ابزار سرمایه‌گذاری بلندمدت خانوادگی.

زنگ بازنگری در قیمت خودرو و قطعات به صدا در آمد

حاضر جواب: زنگ بازنگری آن قدر زود به صدا درآمد که همه فکر کردند زنگ تفریح است. تولیدکننده می‌گوید هزینه بالا رفته، قطعه‌ساز می‌گوید مواد اولیه پرواز کرده، مصرف‌کننده می‌گوید قدرت خرید پیاده شده و جامانده. قیمت‌ها هم وسط این بحث ایستاده‌اند و وانمود می‌کنند بی‌تقصیرند. بازنگری یعنی همه دور میز بنشینند و دوباره حساب کنند؛ معمولاً نتیجه این می‌شود که همه حساب‌ها دقیق‌تر می‌شود، اما عدد نهایی همان است که بود، فقط رسمی‌تر.

بیمه خودرو؛ سپر مالی در برابر ریسک‌های غیرقابل پیش‌بینی

حاضر جواب: بیمه خودرو در ایران شبیه چتر است؛ همه می‌دانند لازم است، اما امیدوارند هیچ‌وقت مجبور نشوند واقعا از آن استفاده کنند. سپر مالی یعنی وقتی اتفاق غیرقابل پیش‌بینی افتاد، حداقل حساب بانکی کاملاً غافلگیر نشود. البته در دنیای خودرو، ریسک‌ها آن قدر قابل پیش‌بینی شده‌اند که فقط زمان وقوعشان نامشخص است. بیمه آمده تا بگوید «رانندگی کن، من هستم»، البته با فرانشیز، تبصره، بند و یادداشت‌های ریز که خواندنشان خودش نیاز به تمرکز پشت فرمان دارد.

کاهش قدرت خرید، صنعت موتورسیکلت را به لبه تعطیلی رساند

حاضر جواب: موتورسیکلت زمانی ناجی ترافیک بود، حالا خودش گرفتار قیمت‌ها شده است. قدرت خرید که پایین می‌آید، اولین چیزی که سبک می‌شود سبب حمل‌ونقل خانوار است. صنعت موتورسیکلت مانده بین «کالای ضروری» و «خریدی که بعداً انجام می‌دهیم». تولیدکننده حساب می‌کند، فروشنده صبر می‌کند، خریدار می‌گوید «فعلاً نه». نتیجه این می‌شود که موتورها هستند، اما مشتری نیست؛ بنزین هست، اما انگیزه نیست؛ بازار هست، اما حرکت ندارد.

فرآیند قیمت‌گذاری خودرو در کارخانه اعلام شد

حاضر جواب: اعلام فرآیند قیمت‌گذاری شبیه اعلام دستور پخت غذاست؛ همه مواد اولیه معرفی می‌شوند، زمان پخت مشخص است، اما وقتی غذا آماده می‌شود، مزاش همان چیزی است که قبلاً هم بوده. قیمت‌گذاری کارخانه‌ای قرار است شفاف باشد، منطقی باشد و قابل پیش‌بینی؛ البته در اقتصادی که هر روز عدد جدیدی به جدول‌ها اضافه می‌شود، پیش‌بینی بیشتر شبیه هنرهای نمایشی است. کارخانه قیمت را اعلام می‌کند، بازار تفسیر می‌کند و مصرف‌کننده فقط نتیجه را می‌بیند.



تحلیلگران این تغییر رویکرد پورشه به‌سمت کمبایی مصنوعی و افزایش شدید قیمت‌ها را «فراری‌سازی پورشه» نامیده‌اند. در دوران پس از همه‌گیری کرونا، تقاضا برای خودروهای لوکس از عرضه پیشی گرفت و پورشه با بهره‌گیری از این فرصت، تلاش کرد کنترل بیشتری بر شبکه فروش خود در آمریکا داشته باشد و قیمت‌ها را به‌شدت بالا ببرد. نمایندگی The Collection که خودروهای برندهایی نظیر فراری و آستون‌مارتین را نیز عرضه می‌کند، مدعی است پورشه از آن‌ها خواسته بود ده‌ها میلیون دلار برای ساخت یک مرکز فروش انحصاری در مناطقی سرمایه‌گذاری کنند که به گفته آن‌ها دورافتاده و حومه‌ای با بازار تقریباً صفر برای پورشه بودند.

یک نمایندگی بزرگ در فلوریدا از پورشه به‌دلیل فشار برای ساخت یک مرکز فروش انحصاری شکایتی ۳۰۰ میلیون دلاری کرده است. پورشه باید در مارس ۲۰۲۶ در دادگاهی در آمریکا حاضر شود تا از خود در برابر یک شکایت ۳۰۰ میلیون دلاری دفاع کند. این پرونده که توسط یکی از نمایندگی‌های بزرگ خودروهای لوکس در فلوریدا به نام «The Collection» ثبت شده، پورشه را متهم می‌کند که این نمایندگی را برای ساخت یک شوروم کاملاً انحصاری تحت فشار قرار داده و پس از مخالفت آن‌ها، عرضه خودرو به این مجموعه را محدود کرده است. این دعوی حقوقی، تنش‌های عمیق در کسب‌وکار خودروهای لوکس را آشکار می‌کند.



شکایت یک نمایندگی از سخت‌گیری‌های «پورشه»

فراخوان برای رفع نقص نمایشگرهای «هیوندای» و «کیا»



منجر به راه‌اندازی مجدد سیستم به‌صورت خودکار می‌شود. در محصولات کیا، نوپز سیگنال در همان مدار باعث می‌شود سیستم به اشتباه وارد حالت «محافظت در برابر گرمای بیش از حد» شده و نمایشگر را به‌طور موقت خاموش کند. این فراخوان طیف گسترده‌ای از مدل‌های ۲۰۲۶ (بزنزنی، هیبریدی و برقی) را شامل می‌شود. مالکان از اواخر ماه مارس (فروردین ۱۴۰۵) اعلان‌های رسمی را دریافت خواهند کرد. مشکل بسیاری از این خودروها از طریق به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور حل می‌شود و نیازی به مراجعه حضوری نیست.

بیش از ۸۳ هزار دستگاه از محصولات هیوندای و کیا در ایالات متحده به‌دلیل یک نقص فنی عجیب فراخوان شده‌اند. ماجرا از این قرار است که نمایشگرهای دیجیتال پشت فرمان ممکن است حین رانندگی ناگهان خاموش شده یا راه‌اندازی مجدد شوند؛ اتفاقی که می‌تواند راننده را از دسترسی به اطلاعات حیاتی مثل سرعت یا فشار باد تایرها محروم کند. هر دو برند، قطعات مورد نیاز خود را از شرکت هیوندای موبیس (Hyundai Mobis) تأمین کرده‌اند. اگرچه دلیل فنی در هر دو برند کمی فرق دارد، اما نتیجه نهایی یکسان است: «تاریکی مطلق روی داشبورد.» در محصولات هیوندای، نوپز الکتریکی در مدار مجتمع مدیریت توان (PMIC)

رونمایی اولیه از مدلی شبیه به «ام‌جی ۷»



شرکت ام‌جی به‌تازگی تصویری از یک سدان تمام‌برقی جدید منتشر کرده است. انتشار این تصویر نشان می‌دهد که یک سدان تمام‌برقی به‌زودی وارد سبد محصولات این شرکت خواهد شد؛ مدلی که احتمالاً با نام ام‌جی ۷ روانه بازار خواهد شد. تصویر منتشرشده از نسل جدید ام‌جی ۷، سدان را با فرم بدنه کوپه، حسگر لیدار نصب‌شده روی سقف و دستگیره‌های در نیمه مخفی نشان می‌دهند. ام‌جی هنوز مشخصات فنی، برد پیمایش و همچنین زمان عرضه یا قیمت آن را اعلام نکرده است. همچنین ام‌جی هنوز تأیید نکرده است که آیا این مدل وارد مرحله تولید انبوه خواهد شد یا خیر. نصب سنسور لیدار

روی سقف نشان می‌دهد که نسل جدید ام‌جی ۷ از فناوری‌های رانندگی خودران بهره خواهد برد. این نوع فناوری در خودروهای چینی جدید مرسوم هستند و ام‌جی نیز نمی‌خواهد از توسعه فناوری‌های جدید عقب بماند. نسل فعلی ام‌جی ۷ هم‌اکنون به‌عنوان یک سدان اندازه متوسط بزنزنی به‌فروش می‌رسد. در حال حاضر خودرویی مشابه در مجموعه سایک‌موتورز (مالک ام‌جی) با نام سایک Z7 به‌فروش می‌رسد. سایک Z7 نیز یک خودرو کوپه با فناوری لیدار است.

پرونده‌ای علیه نیسان در میسوری تشکیل شد؛

بحران اعتبار در ویتترین‌های مجلل

■ اتهام «شست‌وشوی سند» (Title Washing)

در متن شکایت، نمایندگی متهم شده است که با استفاده از ترفند «شست‌وشوی سند»، هویت واقعی خودرو را پنهان کرده است. این فرآیند غیرقانونی شامل انتقال خودرو بین ایالت‌های مختلف با قوانین ثبتی متفاوت است تا برچسب «اسقاطی» از روی سند حذف شود.

شاکی مدعی است که نمایندگی با دانش کامل از سوابق تصادف و کارکرد واقعی، اقدام به فروش این خودرو کرده و آگاهانه خریدار را در معرض خطر جانی و مالی قرار داده است. اکنون این نمایندگی با اتهامات سنگینی از جمله کلاهبرداری در معامله، نقض قوانین حمایت از مصرف‌کننده و جعل اسناد روبه‌رو است.

ولکای شاکای علل‌و‌ب‌بار گشت کامل وجه، درخواست غرامت‌های تنبیهی سنگینی را کرده‌اند تا درس عبرتی برای سایر فعالان این حوزه باشد. این تقابل حقوقی، حالا به یک آزمون بزرگ برای سیستم نظارتی شبکه فروش نیسان تبدیل شده است. شکایت اخیر علیه یکی از نمایندگی‌های نیسان در سنت‌لوئیس به‌دلیل فروش خودرویی با «شناسنامه مخدوش» و «کارکرد دست‌کاری‌شده»، بار دیگر زخمی قدیمی را در پیکره بازار جهانی خودروهای دست‌دوم تازه کرد. این اتفاق که در یکی از قانون‌مندترین بازارهای جهان یعنی ایالات متحده رخ داده، فراتر از یک کلاهبرداری ساده، نشان‌دهنده شکافی عمیق در سیستم نظارتی «نمایندگی‌های مجاز» و لزوم بازنگری در ساختار اعتماد میان مشتری و برند است.

■ پارادوکس اعتماد در شبکه نمایندگی‌ها

در ادبیات جهانی صنعت خودرو، نمایندگی‌های رسمی (Dealers) ویتترین اصلی و نگهبانان اعتبار برند مادر محسوب می‌شوند. وقتی مشتری به‌جای بازارهای غیررسمی، به نمایندگی مجاز نیسان مراجعه می‌کند، درواقع هزینه‌ای اضافه (Premium) بابت «اطمینان» پرداخت می‌کند. پرونده خودرو نیسان «روگ» (Rogue) که با عنوانی مخدوش و کیلومترشمارهای گمراه‌آمیز در کتمان می‌کرد فروخته شد، این پرسش بنیادین را مطرح می‌کند: وقتی ساختار نظارتی یک برند جهانی نمی‌تواند سلامت محصولات موجود در ویتترین نمایندگی‌های خود را تضمین کند، چه تفاوتی میان یک نمایشگاه لوکس و یک دلال خیابانی وجود دارد؟



خودرو فاقد سوابق تصادف سنگین، سیل‌زدگی یا بازسازی (Salvage) است. این اطلاعات، قیمت خودرو را در سطح یک محصول سالم و باکیفیت نگه داشته بود.

■ کشف فاجعه: سوابقی که پاک نشده بودند

بحران زمانی آغاز شد که خریدار به‌دلیلی اقدام به استعلام مجدد سوابق ثبتی و گزارش‌های فنی خودرو از پایگاه‌های داده مستقل کرد. نتایج بهت‌آور بود؛ خودرو مذکور نه تنها یک خودرو معمولی نبود، بلکه پیش از این در ایالتی دیگر به‌عنوان یک خودرو و خودرو «اسقاطی یا مجموع‌زیان» (Total Loss) به‌عنوان یک خودرو ثبت شده بود. این یعنی خودرو در پی یک حادثه سنگین، از نظر بیمه غیرقابل بازسازی تلقی شده و ارزش آن به کسر کوچکی از قیمت بازار رسیده بود.

■ جادوی کیلومتر شمار؛ ۶۰ هزار مایل ناپدیدشده!

بخش دیگری از این پرونده به‌دست‌کاری فاش در کیلومتر شمار اختصاص دارد. استعلام‌های ثبتی نشان داد که این نیسان روگ، پیش از ورود به این نمایندگی، کارکردی بیش از ۱۰۰ هزار مایل (حدود ۱۶۰ هزار کیلومتر) را ثبت کرده بود. به‌عبارتی، بیش از ۶۰ هزار مایل از سابقه کارکرد موتور و قطعات خودرو به‌شکلی ماهرانه حذف شده بود تا خودرو جوان‌تر و سالم‌تر از آنچه هست به نظر برسد.

است. ماجرای که در آن، یک خودرو لوکس با هویت‌های متناقض، به نمادی از بحران اعتبار تبدیل شده و بار دیگر ثابت کرده است که گاهی براق‌ترین ویتترین‌ها، تاریک‌ترین رازها را در صندوق عقب خود پنهان کرده‌اند. این گزارش به کالبدشکافی اتفاقی می‌پردازد که مرزهای مسئولیت‌پذیری در شبکه فروش بین‌المللی را به‌چالش کشیده است.

■ کالبدشکافی یک فریب: نیسان روگ با دو چهره

پرونده‌ای که اکنون در دادگاه‌های ایالتی میسوری در جریان است، روی یک دستگاه خودرو «نیسان روگ» (Nissan Rogue) مدل ۲۰۱۷ تمرکز دارد؛ خودرویی که به‌عنوان یک گزینه ایده‌آل و کم‌کارکرد در ویتترین یکی از نمایندگی‌های رسمی نیسان در سنت‌لوئیس خودنمایی می‌کرد. اما واقعیت پشت این ظاهر براق، بسیار تاریک‌تر از آن بود که خریدار تصور می‌کرد. طبق مفاد درخواست، جزئیات این فریب سیستم‌تیک به شرح زیر است؛

■ ویتترین دروغین: معامله بر پایه اطلاعات غلط

خریدار با تکیه بر اسناد ارائه‌شده توسط نمایندگی، خودرو را با کارکردی در حدود ۴۰ هزار مایل (حدود ۶۴ هزار کیلومتر) خریداری کرد. در برگیره فروش و اسناد اولیه، وضعیت سند خودرو «پاک» (Clean Title) درج شده بود؛ به این معنا که



سیاهیل سیاهوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در دنیای پرهزینه و پرریسک تجارت خودرو، «اعتماد» کالایی است که برچسب قیمت ندارد، اما گران‌تر از هر قطعه فنی به‌فروش می‌رسد. وقتی مشتریان پله‌های یک نمایندگی مجاز و پرزرق‌وبرق را بالا می‌روند، درواقع هزینه‌ای مضاعف می‌پردازند تا از کابوس‌های همیشگی بازار دست‌دوم (یعنی

خودروهای تصادفی بازسازی‌شده و کیلومترشمارهای دروغگو) به یک ساحل امن پناه ببرند. تابلوی بزرگ و درخشان یک برند جهانی بر سر در یک نمایشگاه، برای خریدار حکم یک «سند ضمانت اخلاقی» را دارد؛ پیمانی نانوشته که می‌گوید در این مکان، حقیقت فدای سود مقطعی نمی‌شود و اصالت خودرو، پیش از براق شدن بدنه، توسط کارشناسان خبره تأیید شده است. اما چه اتفاقی می‌افتد اگر این پناهگاه امن، خود به منشأ ابهام و فریب تبدیل شود؟

دانستان خرید و فروش خودروهای کارکرده در ابعاد بین‌المللی، همواره شاهد نبردی بی‌پایان میان «سیستم‌های نظارتی مدرن» و «ترفندهای هوشمندانه کلاهبرداری» بوده است. پدیده‌هایی نظیر «شست‌وشوی سند» (Title Wash-ing) یا دست‌کاری‌های دیجیتالی در حافظه خودرو برای کتمان واقعیت، مانند اسباب‌جای در بازارهای جهانی سرگردان هستند و حتی پیشرفته‌ترین پایگاه‌های داده نیز گاهی در برابر آن‌ها لنگ می‌اندازند؛ در این میان، لایه‌های پنهانی از روابط حقوقی میان نمایندگی‌های مستقل و شرکت‌های مادر وجود دارد که در مواقع بروز بحران، پرسش‌های بنیادینی را پیش می‌کشد: مسئولیت نهایی صیانت از اعتبار یک نشان تجاری با کیست؟ برندی که نامش بر دیوار است یا قراردادی که در پشت میزهای مدیریت امضا می‌شود؛ درحالی که بسیاری تصور می‌کنند چنین چالش‌هایی تنها مختص بازارهای در حال توسعه یا قوانین نظارتی سست است، وقوع یک پرونده جنجالی در یکی از قانون‌مندترین بازارهای جهان، نشان داد که طمع می‌تواند حتی در قلب سیستم‌های مدعی شفافیت نیز رخنه کند. این ماجرا که حالا به راهروهای دادگاه کشیده شده، فراتر از یک معامله ناموفق، به مثابه یک زنگ خطر جدی برای تمامی فعالان صنعت خودرو

شرط «مرسدس‌بنز» برای رانندگی بدون دخالت دست

«مرسدس‌بنز فن قصد دارد اواخر امسال سیستم جدید MB Drive Assist Pro را در بازار ایالات متحده عرضه کند. این سیستم که ابتدا در مدل‌های CLA و GLC و EQ معرفی می‌شود، امکان رانندگی بدون دخالت دست در محیط‌های شهری را فراهم خواهد کرد. اگرچه مرسدس‌بنز اطلاعات محدودی درباره این سیستم منتشر کرده، اما وعده داده است که «با فشردن یک دکمه، خودرو می‌تواند با استفاده از دستیار پیشرفته سطح ۲ در خیابان‌های شلوغ شهر مسیریابی کند؛ از خروج از پارکینگ گرفته تا رسیدن به مقصد نهایی.» یکی از ویژگی‌های متمایز این سیستم، حالت همکاری است؛ به این معنی که راننده می‌تواند هر زمان



که بخواهد فرمان را در دست بگیرد و اصلاحاتی انجام دهد، بدون این که سیستم نیمه‌خودران خاموش یا غیرفعال شود. این سیستم که شباهت‌هایی به فناوری خودران تسلا دارد، به مجموعه‌ای از ۳۰ حسگر شامل ۱۰ دوربین، ۵ رادار و ۱۲ سنسور اولتراسونیک مجهز است. اطلاعات این حسگرها توسط یک آب‌ر کامپیوتر بسیار قدرتمند (با توان پردازش ۵۰۸ ترا عملیات در ثانیه) پردازش می‌شود. انویدیا تأیید کرده که نرم‌افزار Drive AV این شرکت مغز متفکر سیستم خودران مرسدس است. به‌گفته انویدیا، این فناوری برای رانندگی «شبه‌انسانی» طراحی شده و دارای ویژگی‌های همچون مسیریابی نقطه به‌نقطه در محیط‌های پیچیده شهری، تصمیم‌گیری در مورد تغییر لاین و پیچیدن و تشخیص کاربران آسیب‌پذیر مثل عابران پیاده و دوچرخه‌سواران و واکنش پیشگیرانه با توقف یا رعایت حق تقدم است. اما دو نکته مهم وجود دارد که خریداران باید بدانند، راننده باید هوشیار باشد. این یک سیستم تمام‌خودکار نیست. دوربین‌های داخل کابین دائماً چشمان راننده را پایش می‌کنند تا مطمئن شوند او به جاده توجه دارد. استفاده از این قابلیت ارزان نخواهد بود و هزینه اشتراک سه ساله آن ۳ هزار و ۹۵۰ دلار اعلام شده است.

خودرو، یک موتور ۵ لیتری V8 است که قدرت ۴۷۱ اسب بخاری و گشتاور ۵۳۹ نیوتن‌متری تولید می‌کند. لکسوس پیش از این، نسخه هیبریدی این مدل را نیز عرضه کرده بود که با ترکیب موتور ۳.۵ لیتری V6 و دو موتور الکتریکی، قدرت ۳۵۴ اسب بخار ارائه می‌داد. با این حال، نسخه هیبریدی هرگز موفق نبود و تنها ۵۸۱ دستگاه از آن به‌فروش رفت تا در نهایت پس از مدل ۲۰۲۰ از سبد محصولات خودروساز ژاپنی حذف شود. لکسوس LC با وجود طراحی چشم‌نواز، هرگز یک محصول پرفروش نبود. حتی در بهترین سال فروش خود (۲۰۲۱)، تنها ۲ هزار و ۷۸۲ دستگاه از آن فروخته شد. با توقف تولید نسخه هیبریدی در سال گذشته، پیش‌بینی می‌شد که کل خط تولید LC به‌زودی به‌کار خود پایان دهد.

باید خود را برای وداع با لکسوس LC آماده کنیم. شرکت ژاپنی رسماً تأیید کرد که تولید این مدل کوپه و کروکی جذاب با موتور V8، پس از مدل سال ۲۰۲۶ متوقف خواهد شد. سخنگوی لکسوس در بیانیهای اعلام کرد تولید لکسوس LC 500 پس از مدل ۲۰۲۶ به‌طور رسمی پایان می‌یابد. لکسوس همواره در حال ارزیابی استراتژی و سبد محصولات خود است تا گزینه‌هایی را ارائه دهد که به بهترین شکل با نیازهای مشتریان و تقاضای بازار همسو باشد. لکسوس برای نخستین بار در نمایشگاه خودرو دیترویت ۲۰۱۶ از این خودرو اسپرت رونمایی کرده؛ مدلی که طراحی آن الهام گرفته از کانسپت خیره‌کننده LF-LC از سال ۲۰۱۲ بود. تولید نسخه کوپه از سال ۲۰۱۷ آغاز شد و یک سال بعد، نسخه روبا به‌جمع خانواده LC پیوست. قلب تپنده این



بگیرد. برانکو برقی در دو نسخه به بازار عرضه می‌شود تا پاسخگوی نیازهای متفاوت مشتریان باشد. نسخه تمام‌برقی به دو موتور الکتریکی مجهز است که ۱۷۵ اسببخار قدرت در جلو و ۲۷۰ اسببخار قدرت در عقب تولید می‌کنند. انرژی مورد نیاز این موتورها از یک پکیج باتری لیتیوم آهن فسفات ۱۰۵.۴ کیلووات-ساعتی تامین می‌شود که بردی معادل ۶۵۰ کیلومتر بر اساس استاندارد CLTC فراهم می‌کند. نسخه هیبریدی بردافزا اما از یک پیش‌ران ۱.۵ لیتری توربوشارژ به‌عنوان ژنراتور، دوموتور الکتریکی (۱۷۵ اسببخار جلو و ۲۴۰ اسببخار عقب) و یک باتری ۴۳.۷ کیلووات-ساعتی از نوع بلید ساخت بی‌وای‌دی بهره می‌برد.

فورد برای بازگشت به بازار رقابتی چین، عرضه نسخه‌ای خاص از شاسی‌بلند نمادین برانکو را با دو قوای محرکه تمام‌برقی و هیبریدی بردافزا در این کشور آغاز کرده است. این خودرو که محصول همکاری مشترک فورد و شرکت چینی JMC است، با محدوده قیمتی ۲۲۹ هزار و ۸۰۰ تا ۲۸۲ هزار و ۸۰۰ یوان معادل ۳۲ هزار و ۳۰۰ تا ۳۹ هزار و ۸۰۰ دلار برای پیش‌سفارش عرضه شده است. این اقدام فورد در حالی صورت می‌گیرد که فروش این شرکت برای چهارمین سال متوالی در چین با کاهش روبه‌رو است و این خودروساز آمریکایی تلاش می‌کند با عرضه یک محصول مدرن و بومی‌سازی‌شده، سهم خود را در بزرگ‌ترین بازار خودرو برقی جهان پس



باتری‌های بی‌وای‌دی برای فورد «برانکو» برقی



«دنیای خودرو» بررسی کرد:

اختلاف بر سر اصلاح قیمت خودرو همچنان ادامه دارد



کردند. جایی که نپسان اکسند EX (۱۴۰۴) با ۲۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان، نپسان دوگانه آپشنال (در پیچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۱۸۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۶۰ میلیون تومان، نپسان دوگانه EX (۱۴۰۴) با ۱۵۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴) با ۱۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۳۵ میلیون تومان، ری‌را (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۵۵ میلیون تومان و دنا پلاس (۵دنده) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۴۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند خودروهای مونتاژی نیز رشد بهای چشمگیر ۲۰ تا ۴۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که اکستریم LX (۱۴۰۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، اکستریم T9 (۱۴۰۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی FL IE (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان و چری اریزو ۵T اسپرت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش بامو 3Leading IX (۲۰۲۵) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، بستین 777 (۲۰۲۳) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، آئودی Q5 e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۸ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، ام‌جی GT (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان و تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۱۱ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان رسید.

۷۰ هزار تومانی، ۱۲۷ هزار تومان شده است. این مساله در حالی است که نهاده‌های تولید نیز نسبت به‌مهرماه امسال ۸۱ درصد رشد قیمت داشته و نرخ ارز نیز حدود ۹۵ درصد افزایش یافته است. «به‌همین دلیل، این مقام ارشد در خودروسازی با توجه به افزایش هزینه‌های صورت‌گرفته در تولید تاکید می‌کند: «اگر موضوع قیمت‌گذاری دستوری تعیین تکلیف نشود، امکان ادامه فعالیت با این ظرفیت وجود ندارد. ایران خودرو ۳۵ درصد بیش از رشد شاخص صنعت خودرو تولید داشته است. ثبات نسبی بازار تاکنون به‌خاطر تلاش بی‌وقفه ایران خودرو در جبران کاهش عرضه خودروسازان دیگر است.»

این هشدارها به‌همراه آمارهای موجود و همچنین تجربه سال‌ها اعمال سیاست‌های تکلیفی در بحث قیمت‌نشان می‌دهد که قیمت‌گذاری دستوری طی یک دهه اخیر هم‌زمان با رشد نرخ ارز منجر به عقب‌ماندگی صنعت خودرو، کاهش کیفیت و افت تیراژ تولید شده است؛ سیاستی که با نادیده گرفتن هزینه‌های تولید، نرخ ارز، دست‌مزد و بهای مواد اولیه شرایطی را ایجاد کرده که حاصل آن افت تیراژ، افزایش خودروهای ناقص، تأخیر در تحویل و در نهایت محدود شدن عرضه بوده است؛ کاهش عرضای که به هیچ‌وجه به‌نفع مصرف‌کننده و تولیدکننده نبوده و بلکه عاملی برای توزیع رانت در بازار بوده است.

رشد بهای چشمگیر مونتاژی‌ها در بازار

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیری را بین ۳ تا ۲۱۵ میلیون تومان تجربه

اختلاف میان

سیاست‌گذار و خودروساز بر سر قیمت‌گذاری، بار دیگر به کانون مناقشه‌ای تکراری در

صنعت خودرو تبدیل شده است. اختلافی که این بار نیز با افزایش قیمت‌های اخیر با واکنش مقامات قضایی و نمایندگان مجلس و نهاد سیاست‌گذار خودرو و توقف

عرضه به بازار روبه‌رو شده است.

شکاف عمیق قیمت کارخانه و بازار آزاد خودرو سال‌هاست به یکی از کانون‌های اصلی ناکارآمدی در صنعت خودرو کشور تبدیل شده و سال‌هاست صنعت خودرو ایران در دوراهی میان قیمت‌گذاری دستوری و آزادسازی قیمت‌ها معطل مانده است؛ سیاستی که نه مصرف‌کننده را راضی کرده، نه تولیدکننده را سر پا نگه داشته و نه حتی اهداف حمایتی دولت را محقق ساخته است. اصرار بر ادامه سیاستی که نه تنها به اصلاح بازار منجر نشده، بلکه تا به امروز حاصل آن چیزی جز زیان‌انباشته غول‌های جاده‌مخصوص، آشفتگی بازار، تقویت شبکه‌های رانتی و دورتر شدن مردم از بازار خودرو نبوده و عملاً خودروسازان را در وضعیتی قرار داده است که برای جلوگیری از تشدید زیان، ناچار به کاهش تولید یا مدیریت عرضه شدند.

در روزهای اخیر بار دیگر موضوع اصلاح قیمت خودرو توسط یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی کشور با واکنش نمایندگان مجلس، مقامات قضایی و سیاست‌گذار خودرو روبه‌رو شده است؛ در سال‌های اخیر تجربه نشان داده است واکنش‌هایی از این دست نه مانع گرانی می‌شود و نه از مصرف‌کننده حمایت می‌کند؛ بلکه تنها نحوه گرانی در بازار خودرو را تغییر می‌دهد. سازمان حمایت اعلام کرده است که گروه صنعتی ایران خودرو در سال جاری دو نوبت افزایش قیمت داشته و درخواست‌های بعدی این خودروساز، به دلیل عدم انطباق با مصوبات شورای رقابت و ضوابط هیات تعیین و تثبیت قیمت‌ها رد شده است. 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 موجب کشمکش خودروساز و سیاست‌گذار، توقف موقت فروش و تشدید کمبود عرضه، افزایش فشار قیمتی در بازار و عقب‌نشینی مصرف‌کنندگان به حاشیه شده است.

در واکنش به این اقدام دولت، قائم‌مقام ارشد مدیرعامل ایران خودرو با انتقاد صریح از قیمت‌گذاری دستوری و ورود شورای رقابت در حوزه قیمت‌گذاری خودرو گفت: «در چهار سال گذشته قیمت‌گذاری خودرو در مجموع ۸۴۰ هزار میلیارد تومان زیان به ایران خودرو، سایپا و دولت وارد کرده؛ بی‌آن که بازار خودرو تنظیم شود». جمشید ایمانی با بیان این که تالار اول ارز برای نهاده‌های تولید تعطیل و تالار دوم هم عملاً تخصیص ارز نمی‌شود، تاکید کرد: «در چنین شرایطی خودروسازان برای تامین ارز مواد اولیه مجبور به مراجعه به تالار تجاری هستند. این یعنی در کمتر از سه ماه ارز

تب تولید و فروش خودروهای تمام‌برقی در نوسان است؛

هیبریدی‌ها در خط مقدم گذار خودرویی بازار اروپا

صنعت خودرو در تسریم کرده و ممنوعیت فروش خودروهای دارای موتور احتراقی از سال ۲۰۳۵ یکی از نقاط کانونی این سیاست است. با این حال، تجربه بازار نشان داده است که تحقق این هدف، بدون استفاده از فناوری‌های میانی، با چالش‌های جدی روبه‌رو خواهد شد. در همین چارچوب، خودروهای هیبریدی به‌عنوان ابزاری برای کاهش تدریجی آلایندگی و حفظ پایداری صنعتی مطرح شده‌اند. برخی با نگرانی‌ها در سیاست‌گذاری‌ها نیز نشان می‌دهد که نقش هیبریدها در دوره گذار، حتی پس از ۲۰۳۵ نیز به‌طور کامل نادیده گرفته نخواهد شد. این انعطاف‌پذیری، بیانگر واقع‌گرایی نهادهای اروپایی در مواجهه با محدودیت‌های فنی و اقتصادی بازار است.

فشار رقابتی و چالش‌های پیش‌رو

با وجود جایگاه تثبیت‌شده هیبریدها، این بخش از بازار نیز با چالش‌هایی مواجه است. ورود خودروسازان آسیایی، به‌ویژه برندهای چینی، با محصولات هیبریدی رقابتی و قیمت پایین‌تر، فشار مضاعفی بر تولیدکنندگان سنتی اروپایی وارد کرده است. هم‌زمان، توسعه سریع فناوری باتری و کاهش تدریجی قیمت خودروهای برقی می‌تواند در میان‌مدت بخشی از تقاضای هیبریدها را تحت تأثیر قرار دهد. تحولات بازار خودرو اروپا نشان می‌دهد خودروهای هیبریدی از یک راه‌حل موقت فراتر رفته و به یکی از ارکان اصلی تولید و فروش خودرو در این قاره تبدیل شده‌اند. رشد پایدار تقاضا، سرمایه‌گذاری خودروسازان و انطباق نسبی با سیاست‌های زیست‌محیطی، جایگاه هیبریدها در خط مقدم گذار خودرویی اروپا تثبیت کرده است. هرچند آینده بلندمدت صنعت خودرو به‌سوی برقی‌سازی کامل حرکت می‌کند، اما در مسیر این گذار، هیبریدها همچنان نقشی کلیدی و غیرقابل چشم‌پوشی ایفا خواهند کرد.



بلکه ریشه در رفتار مصرف‌کننده دارد. خودروهای هیبریدی معمولاً قیمت خرید پایین‌تری نسبت به خودروهای تمام‌برقی دارند و هزینه مالکیت آن‌ها، به‌ویژه در کشورهای با تعرفه بالای برق یا بارانه محدود، منطقی‌تر است.

از سوی دیگر، محدودیت زیرساخت شارژ عمومی در برخی مناطق اروپا، همچنان یکی از موانع اصلی توسعه سریع خودروهای برقی محسوب می‌شود. هیبریدی‌ها با حذف «اضطراب شارژ»، تجربه‌ای آشنا و کم‌ریسک برای مصرف‌کننده فراهم می‌کنند. ترکیب موتور احتراقی با سیستم برقی، برای بسیاری از خریداران به‌معنای استفاده از فناوری نو بدون تغییر اساسی در الگوی استفاده روزمره است.

هیبریدی‌ها و سیاست‌های زیست‌محیطی اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا مسیر روشنی‌تری برای کاهش انتشار کربن در

این سهم در برخی برندها حتی بالاتر است. خودروسازان بزرگ اروپایی مانند فولکس‌واگن، بامو، مرسدس‌بنز و همچنین تویوتا، سرمایه‌گذاری قابل توجهی برای توسعه پلت‌فرم‌های هیبریدی انجام داده‌اند.

تولید هیبریدها به خودروسازان این امکان را داده است که بدون حذف کامل موتورهای درون‌سوز، خود را با استانداردهای سخت‌گیرانه آلایندگی تطبیق دهند و در عین حال، ریسک‌های فنی و اقتصادی گذار سریع به خودروهای تمام‌برقی را مدیریت کنند. این رویکرد، به‌ویژه در شرایط افزایش هزینه مواد اولیه باتری و نوسانات زنجیره تامین، برای تولیدکنندگان اهمیت مضاعفی پیدا کرده است.

چرا مصرف‌کننده اروپایی هنوز هیبرید را ترجیح می‌دهد؟

محبوبیت هیبریدها در اروپا صرفاً محصول سیاست‌گذاری نیست،

بازار خودرو اروپا در میانه یکی از پیچیده‌ترین دوره‌های گذار فناورانه خود قرار دارد؛ گذاری میان موتورهای درون‌سوز سنتی و آینده تمام‌برقی. در این میان، خودروهای هیبریدی نه تنها نقش «فناوری میانی» را ایفا می‌کنند، بلکه به انتخاب نخست بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان اروپایی و یکی از محورهای اصلی برنامه‌ریزی تولید خودروسازان بزرگ تبدیل شده‌اند. بررسی روندهای اخیر نشان می‌دهد که برخلاف برخی پیش‌بینی‌ها، هیبریدی‌ها نه در حاشیه، بلکه در متن تحولات صنعت خودرو اروپا قرار گرفته‌اند.

رشد پایدار هیبریدها در سید فروش اروپا

داده‌های رسمی بازار خودرو در اروپا نشان می‌دهد خودروهای هیبریدی در سال‌های اخیر سهمی فزاینده از ثبت‌نام خودروهای جدید را به خود اختصاص داده‌اند. در سال ۲۰۲۵، هیبریدی‌ها موفق شدند بیش از یک‌سوم کل بازار خودروهای سواری اروپا را در اختیار بگیرند؛ سهمی که از خودروهای بنزینی پیشی گرفته و حتی در مقاطعی از خودروهای تمام‌برقی نیز فراتر رفته است. این روند بیانگر آن است که مصرف‌کننده اروپایی، در شرایط عدم قطعیت اقتصادی و زیرساختی، به دنبال راه‌حلی متعادل میان هزینه، کارایی و الزامات زیست‌محیطی است.

در سال ۲۰۲۴ نیز، هیبریدها تنها گروه از قوای محرکه بودند که رشد مثبت فروش را تجربه کردند و عملاً مانع افت شدید بازار خودرو در اروپا شدند. این پایداری، جایگاه هیبریدی‌ها را از یک انتخاب موقت به یک گزینه راهبردی ارتقا داده است.

تولید هیبرید؛ بازآرایی خطوط مونتاژ خودروسازان

هم‌زمان با رشد تقاضا، ساختار تولید خودرو در اروپا نیز دستخوش تغییر شده است. سهم خودروهای هیبریدی و برقی از کل تولیدات خودرویی قاره سبز به حدود یک‌سوم ظرفیت کارخانه‌ها رسیده و



لکسوس NX2502025 همچنان در کلاس کراس‌اوورهای لوکس جمع‌وجور یکی از گزینه‌های چشم‌نواز بازار است. طراحی خارجی این خودرو با خطوط پویا و ظاهری مدرن، جلوه‌ای اسپرت و در عین حال شیک ارائه می‌دهد؛ جلوپنجره بزرگ و چراغ‌های LED باریک، تصویری بر صلابت از این شاسی‌بلند لوکس ترسیم می‌کند و گزین‌های رنگی چون Copper Crest گزین‌های سفارشی‌تر برای خریداران فراهم می‌سازند. داخل کابین نیز مترتال ممتاز و فناوری‌های نوین تا حد زیادی جلب‌توجه می‌کند. داشبورد با صفحه‌نمایش لمسی Lexus Interface در اندازه‌های ۱۹.۸ اینچ یا اختیاری ۱۱.۴ اینچ، سیستم‌های ارتباطی بی‌سیم Apple

لکسوس NX «جدید ارزش خرید دارد؟»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

کیفیت خودرو و ایرانی در حصار محدودیت‌ها

تحریم، کیفیت سوخت، دسترسی به مواد اولیه و زیرساخت‌ها سطح کیفیت قابل دستیابی در صنعت خودرو را تعیین



در شرایطی که کیفیت خودرو به یکی از اصلی‌ترین مطالبات افکار عمومی تبدیل شده، اظهارات کارشناسان و فعالان صنعت نشان می‌دهد این مفهوم فراتر از نقص فنی یا عملکرد یک بنگاه خاص است. از حکمرانی و سیاست‌گذاری تا قیمت‌گذاری، زنجیره تامین، فناوری و تعامل خودروساز و قطعه‌ساز، همگی در شکل‌گیری کیفیت نقش دارند؛ موضوعی که در بیست‌وششمین نمایشگاه و همایش مهندسی ساخت تولید در شرکت سایپو، از زوایای مختلف مورد کاوی قرار گرفت.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

کیفیت خودرو؛ محصول زنجیره‌ای به هم پیوسته



اسماعیل شجاعی، کارشناس صنعت خودرو در بیست‌وششمین همایش مهندسی ساخت و تولید که در شرکت سایپو برگزار شد، درباره کیفیت خودرو گفت: «مردم مانع‌ستین شاخص و معیاری که در ارزیابی خودرو مطرح می‌کنند، فقدان کیفیت یا پایین بودن کیفیت است؛ در حالی که کیفیت متغیری نیست که با یک یا دو عامل محدود تغییر کند، بلکه حاصل زنجیره‌ای از متغیرهای به هم پیوسته است و اگر این زنجیره به صورت دقیق و نظام‌مند مورد توجه قرار نگیرد، صحبت از کیفیت صرفاً در حد شعار باقی می‌ماند و عملاً امکان ایفای نقش موثر در بهبود واقعی کیفیت از بین خواهد رفت.»

وی درباره این که نمی‌توان بدون تلاش بخش خصوصی از متولیان انتظار بسترسازی برای ارتقای کیفی صنعت را داشت، اضافه کرد: «حکمرانی که نقش اساسی در ساختار اقتصادی - سیاسی ایفا می‌کند، خود به خود تن به کیفیت نمی‌دهد و بهبود و توسعه مستلزم یک فرآیند چانه‌زنی است؛ در همین چارچوب، نهادهای صنفی که شکل می‌گیرند، مانند انجمن‌ها، یکی از وظایف اصلی‌شان مطالبه کیفیت از حکمرانی است.» شجاعی تصریح کرد: «وقتی از کیفیت سخن می‌گوییم، این مفهوم به یک بخش یا یک متغیر محدود نمی‌شود؛ کیفیت به عملکرد مجلس، کمیسیون‌های اقتصادی، وزیر، معاون وزیر و به طور کلی همه نهادهای تصمیم‌گیر بازمی‌گردد و موضوع صرفاً به قیمت‌گذاری خلاصه نمی‌شود. بنابراین اگر مجلس و دولت از سطح مطلوبی از کارآمدی برخوردار نباشند و انتصاب‌ها بر مبنای شایسته‌سالاری انجام نشود، دستیابی به محصول نهایی با کیفیت مطلوب در جامعه با چالش جدی مواجه خواهد شد؛ چرا که این مولفه‌ها به طور مستقیم و اثرگذار بر کیفیت تأثیر می‌گذارند.»

رضایت مشتری، معیار نهایی کیفیت

در ادامه محسن موسوی، معاون کیفیت سایپو با اشاره به تغییر مدیریت ایران خودرو درباره کیفیت در صنعت خودرو گفت: «سال گذشته مدیریت ایران خودرو به مدیرعامل جدید واگذار شد و از همان ابتدا، مشتری نهایی به عنوان شاخص اصلی کیفیت در کانون توجه قرار گرفت؛ زیرا کیفیت تنها یک معیار ثابت نیست، بلکه مجموعه‌ای از شاخص‌ها و برنامه‌های متنوع را دربر می‌گیرد. هر چند برنامه‌های پیشگیرانه از اثربخشی بالاتری برخوردارند، اما در مقطع فعلی، اولویت ما بر خدمات پس از فروش متمرکز شد تا مراجعات مشتریان به تعمیرگاه‌ها، به ویژه در ماه‌های ابتدایی پس از خرید خودرو به حداقل برسد.» وی درباره شاخص اصلی کیفیت اضافه کرد: «شاخص تعداد تعویض قطعه به ازای هر خودرو به عنوان معیار کلیدی در سازمان برجسته شده و امروز این عدد برای همه فعالان حوزه کیفیت در ایران خودرو و سایپو اهمیت ویژه‌ای دارد.

بر اساس همین شاخص، نسبت به سال گذشته حدود ۲۶ درصد بهبود کیفیت داشته‌ایم. در طول یک سال گذشته تنها در یک ماه افزایش شاخص داشتیم و در سایر ماه‌ها روند به صورت مستمر کاهش یافته است.» معاون کیفیت سایپو با بیان جزئیات عملکرد از راه‌آظهار داشت: «تولیدات آذر امسال نسبت به آذر سال قبل، حدود ۲۶ درصد مراجعات کمتری به تعمیرگاه داشته‌اند، اما این عدد هنوز برای ما قابل قبول نیست و هدف گذاری ما رسیدن به شاخص‌های یک‌رقمی است.» موسوی با تأکید بر تداوم کیفیت افزود: «تمرکز ما بر پایداری شاخص‌هاست تا کاهش ایرادات مقطعی نباشد. با استقرار تیم‌های تخصصی در نمایندگی‌های اصلی، ایرادات در لحظه شناسایی می‌شود تا از بروز مشکلات جدید جلوگیری شود. به طور کلی، با وجود شرایط اقتصادی و سیاست‌گذاری‌های سال جاری، ایران خودرو تحت مدیریت بخش خصوصی توانسته ۱۸ درصد رشد تولید و ۲۶ درصد بهبود کیفیت را ثبت کند که عدد قابل توجهی است.» معاون کیفیت سایپو درباره موانع کیفیت گفت: «بخشی از مشکلات با تحلیل و حل مساله به طرف می‌شود، اما برخی نیازمند تغییرات مهندسی است که معمولاً با افزایش قیمت همراه بوده و در گذشته با مقاومت واحدهای اقتصادی مواجه می‌شد. امسال تعامل نزدیکی میان کیفیت و واحدهای تامین و اقتصادی شکل گرفت و بسیاری از قطعات را برپایه شناسایی و اصلاح شدند؛ بر این اساس سیاست‌هایی که سال‌ها در برابر آن مقاومت وجود داشت، اکنون اصلاح شده است.» موسوی با تأکید بر مسئولیت مشترک کیفیت اظهار داشت: «کیفیت خودرو حاصل عملکرد مشترک خودروساز و قطعه‌ساز است. اگر قطعه‌ساز ضعف داشته باشد، خودروساز موظف است او را توسعه دهد، کنترل کند و اجازه ورود قطعه بی‌کیفیت را ندهد. بنابراین بخش عمده برنامه‌های ما در ایران خودرو پیشگیرانه است و در کنار آن، سیاست‌های تشویقی برای قطعه‌سازان در نظر گرفته شده است؛ سرمایه‌گذاری‌های بزرگی انجام شده و در عین حال، در صورت عدم تامین کیفیت، جریمه نیز اعمال می‌شود؛ چرا که بسیاری از ایرادات ناشی از ضعف فناوری و تجهیزات فرسوده است.»

کیفیت زمانی رشد می‌کند که خریدار داشته باشد



امیرحسین جلالی، عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز در ارتباط با موضوع کیفیت و این ادعا که به گفته مجری برنامه، برخی معتقدند دو سوم مشکلات کیفی خودرو مربوط به قطعه‌سازان است، گفت: «من فکر نمی‌کنم این گزاره درست باشد. قطعاً قطعه‌سازان هم با چالش‌هایی مواجه هستند؛ اما این که به صورت کمی و عددی اعلام شود دو سوم مشکلات کیفیت مربوط به قطعه‌ساز است، با واقعیت همخوانی ندارد.»

این مقام صنفی با اشاره به تجربه همکاری قطعه‌سازان داخلی با خودروسازان بین‌المللی افزود: «بسیاری از ما قطعه‌سازان، تامین‌کننده شرکت رنو پارس بوده‌ایم و خودروهایی که در آن دوره تولید شدند، جزو محصولات با کیفیت بازار محسوب می‌شد؛ در حالی که ۴۰ تا ۵۰ درصد قطعات آن خودروها توسط همین قطعه‌سازان داخلی تامین می‌شد.»

عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تصریح کرد: «این سوال مطرح است که چگونه ممکن است یک قطعه‌ساز بتواند برای یک خودرو و قطعه با کیفیت تولید کند، اما برای خودرو دیگر محصولی با مشکل کیفی ارائه دهد؟ بنابراین نسبت دادن بخش عمده مشکلات کیفیت به قطعه‌سازان، تحلیل دقیقی نیست؛ هر چند تردیدی وجود ندارد که قطعه‌سازان نیز ظرفیت و فضای بهبود کیفیت دارند.» جلالی درباره تعریف کیفیت در واحدهای قطعه‌سازی اظهار داشت: «از نگاه ما، کیفیت به معنای انطباق کامل قطعه تولیدی با الزامات مشتری است. نقشه‌ها و مشخصات فنی از سوی خودروساز دریافت می‌شود و اگر قطعه‌ساز بتواند این الزامات را به درستی رعایت کند، آن قطعه از نظر ما کیفیت لازم برای نصب و استفاده در خودرو را دارد.»

وی با اشاره به پیچیدگی مهندسی خودرو افزود: «خودرو یک مجموعه بزرگ و پیچیده از قطعات مکانیکی، الکترونیکی و سامانه‌های مختلف است و کنار هم قرار گرفتن این اجزا نیازمند مهندسی عمیق و دانش بالاست. به نظر من، صنعت خودرو در این حوزه جای پیشرفت قابل توجهی دارد.» جلالی با مقایسه زیست‌بوم صنعت قطعه ایران با سایر کشورها تصریح کرد: «زیست‌بوم صنعت خودرو و قطعه‌سازی در ایران با کشورهای مانند چین یا دیگر کشورهای صنعتی متفاوت است. دسترسی آن‌ها به زنجیره تامین مناسب، منابع بانکی با نرخ بهره منطقه‌ای و حکمرانی حامی تولید، شرایط کاملاً متفاوتی ایجاد کرده است.»

عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور تأکید کرد: «با وجود این تفاوت‌ها، این شرایط نمی‌تواند توجیهی برای تولید قطعه بی‌کیفیت یا خودرو بی‌کیفیت باشد. حتی با امکانات و محدودیت‌های فعلی نیز می‌توان عملکرد بهتری نسبت به وضعیت موجود داشت؛ به شرط آن که هر یک از بازیگران، بر عوامل درون‌سازمانی و محیط کار خانه تمرکز کنند.»

عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره نقش فناوری در کیفیت تولید گفت: «بخش زیادی از تجهیزات تولیدی ما متعلق به نسل دوم یا بین‌نسل‌های دو و سه است؛ در حالی که دنیا به سمت نسل‌های چهار و پنج حرکت کرده است. یکی از دلایل نوسان کیفیت در کشور، دخالت بالای نیروی انسانی در خطوط تولید است.»



پیکاپ «رم ۱۵۰۰» جدید؛ خاص و اسپرت

پیکاپ Ram 1500 مدل ۲۰۲۶ همچنان یکی از شاخص ترین تراک های بزرگ بازار آمریکا ست که با طراحی بیرونی پر جسته و سطح بالای امکانات داخلی، استانداردهای این کلاس را جابه جا کرده است. ظاهر جدید ۱۵۰۰ با جلو پنجره ای چشم نواز، چراغ های LED پیشرفته و گزیننه های مختلف نمای ظاهری در هر تریم، ترکیبی از خشونت و مدرنیته را ارائه می دهد که هر بیننده ای را مسحور می کند. نسخه های ویژه ای مانند Rebel X و Tungsten با چرخ های ۲۲ اینچی، جزئیات بدنه هماهنگ با رنگ و صندلی های چرمی پریموم، سطحی فراتر از انتظارات معمول یک پیکاپ به نمایش می گذارند. داخل کابین، Ram 1500 ۲۰۲۶ بسا تمرکز بر راحتی و فناوری، مجهز به صفحه نمایش دیجیتال گسترده و سیستم اطلاعات-سرگرمی Uconnect با صفحه نمایش تا ۱۴.۱ اینچی است

یکسان نیست و این تفاوت، ناشی از زیرساخت ها، سیاست ها و محدودیت هاست. کیفیت به شدت تابع عرضه و تقاضاست. اگر بازار، کیفیت را طلب نکند یا سیاست های حاکمیتی اجازه ندهد کیفیت به یک مزیت رقابتی تبدیل شود، نمی توان انتظار داشت تولید کننده به صورت پایدار در این مسیر سرمایه گذاری کند.»

وی ادامه داد: «مادر کمیته کیفیت انجمن به این جمع بندی رسیده ایم که کیفیت خودرو حاصل عملکرد یک اکوسیستم است؛ از تامین مواد اولیه و قطعه سازی گرفته تا خودرو ساز، شبکه خدمات پس از فروش، آموزش مصرف کننده و حتی کیفیت زیرساخت های کشور.»

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو استان تهران افزود: «برای مثال، موضوع کیفیت سوخت را نمی توان نادیده گرفت. وقتی بنزین با گرید پایین در کشور توزیع می شود، اساسا امکان طراحی و تولید موتورهای با استاندارد یورو ۵ و بالاتر وجود ندارد و این یک محدودیت جدی است که خارج از اختیار خودرو ساز قرار دارد.»

علی نژاد درباره تاثیر تحریم ها بر کیفیت خودرو تصریح کرد: «تحریم ها نیز اثر مستقیمی بر کیفیت دارند. در بسیاری از موارد، قطعه ساز به مواد اولیه یا تجهیزات با گرید بالا دسترسی ندارد و ناچار است از جایگزین هایی استفاده کند که دوام و پایداری کمتری دارند. در یکی از جلسات کمیته کیفیت، قطعه سازی اعلام کرد که چسب مورد استفاده در قطعه ای خاص، در گرید اصلی فقط در اروپا تولید می شود و به دلیل تحریم قابل تامین نیست. نمونه های

چینی این چسب، تاریخ مصرف کوتاهی دارند و با توجه به ماندگاری طولانی در گمرک، عملا با افت کیفیت به خط تولید می رسند.»

این قطعه ساز افزود: «در چنین شرایطی اگر قطعه پس از مدتی دچار ایراد شود، نمی توان به سادگی یک حلقه از زنجیره را مقصر دانست؛ زیرا مساله، ساختاری و اکوسیستمی است.» علی نژاد کیفیت خودرو در ایران را این گونه تعریف کرد و گفت: «از نظر من، کیفیت در ایران یعنی حداکثر کیفیت قابل ساخت و قابل دسترس، متناسب با محدودیت های موجود. باید صادقانه مشخص کنیم در چه سطحی قرار داریم و چه برنامه ای برای ارتقای گرید کیفی در میان مدت و بلندمدت داریم.»

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه سازان خودرو استان تهران با مقایسه کیفیت در ایران و جهان اظهار داشت: «صنعت خودرو در دنیا وارد نسل چهارم کیفیت شده؛ نسلی که مبتنی بر هوشمندسازی، داده محوری و استفاده از هوش مصنوعی است. خودرو دیگر صرفا یک محصول مکانیکی نیست، بلکه به یک ربات الکترونیکی هوشمند تبدیل می شود.»

دبیر کمیته کیفیت این انجمن تاکید کرد: «اگر خودرو سازان مان توانند خود را با این تحولات هماهنگ کنند و اگر ساختار حکمرانی صنعت شفاف و رقابتی نشود، در آینده نه چندان دور با تهدید جدی بقا مواجه خواهند شد؛ تهدیدی که می توان آن را با اصلاح مسیر، به یک فرصت تبدیل کرد.»

قیمت گذاری دستوری؛ مانع پنهان کیفیت



امید محمدی، کارشناس صنعت خودرو و نیز با تاکید بر این که «کیفیت در صنعت خودرو به یک ابزار برای کسب اعتبار تبدیل شده است»، گفت: «امروز هر فردی، چه متخصص و چه غیر متخصص، درباره کیفیت اظهار نظر می کند؛ اما کمتر کسی به ریشه های واقعی کیفیت توجه دارد. این در حالی است که کیفیت مستقیما تحت تاثیر سیاست های قیمتی است و نمی توان آن را جدا از نظام قیمت گذاری تحلیل کرد.»

وی با مقایسه وضعیت ایران و جهان تصریح کرد: «کیفیت در صنعت خودرو دنیا کیلومترها با صنعت خودرو و ما فاصله دارد. خودرو سازان بزرگ جهانی سالانه بین سه تا هشت درصد از درآمد خود را صرف هزینه های کیفی می کنند. برای مثال، یک خودرو ساز ژاپنی با حدود ۱۰۰ میلیارد دلار فروش سالانه، بین سه تا هشت میلیارد دلار را صرف کیفیت می کند.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به منشأ این سرمایه گذاری ها ادامه داد: «این هزینه های کیفی از شیوه صحیح قیمت گذاری تامین می شود. تا زمانی که قیمت گذاری دستوری در کشور حاکم است، نمی توان انتظار ارتقای کیفیت یا بهر روز سانی پلت فرم های خودرویی را داشت. سرکوب قیمت، مستقیما به سرکوب کیفیت منجر می شود.»

محمدی با اشاره به تجربه چین اظهار داشت: «چین حدود ۱۵ سال در دنیا به عنوان خودرو ساز بی کیفیت شناخته می شد؛ اما ظرف یک دهه به جایگاهی رسید که امروز بخش قابل توجهی از بازارهای اروپا و آمریکا را در اختیار دارد. چینی ها از حدود ۵۰۰ میلیارد دلار فروش سالانه خودرو، رقمی بین ۲.۵ تا ۵ میلیارد دلار را صرف سرمایه گذاری در کیفیت می کنند.»

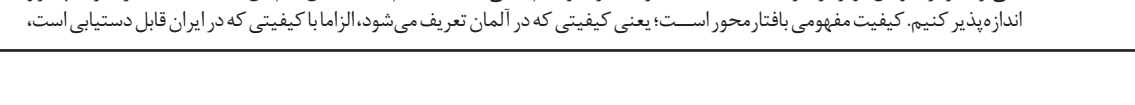
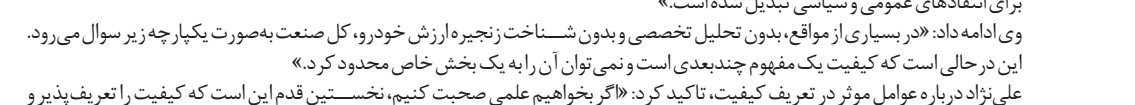
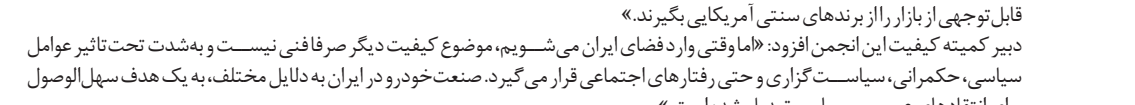
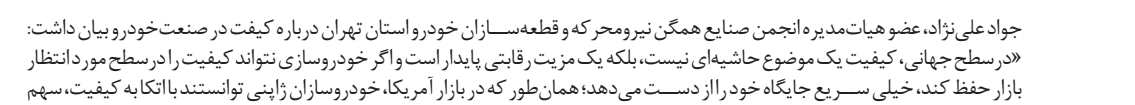
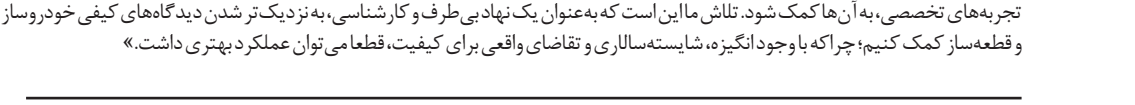
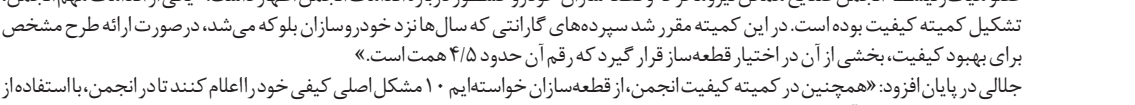
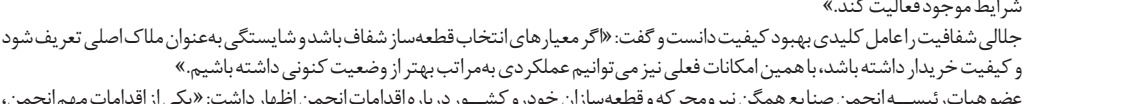
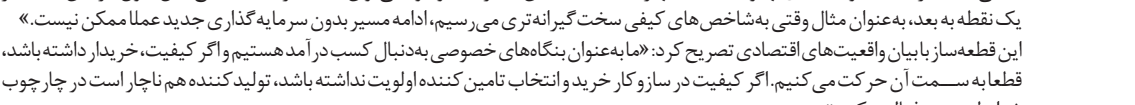
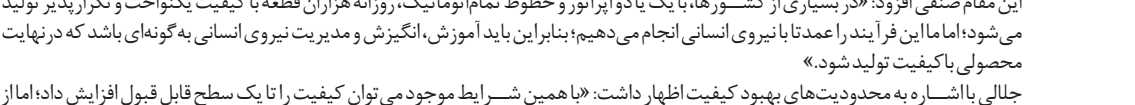
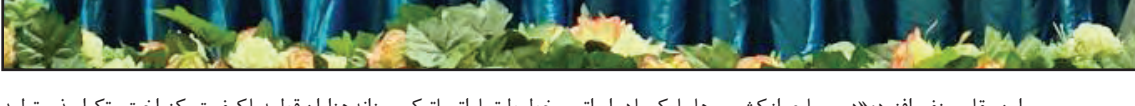
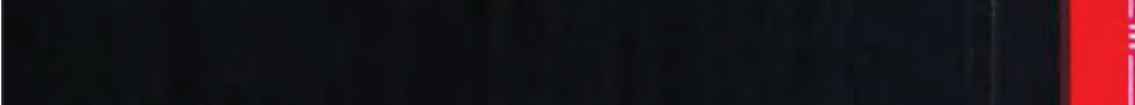
این کارشناس صنعت خودرو با نقل یک ضرب المثل رایج در صنعت خودرو چین تصریح کرد: «خودروسازان چینی می گویند؛ پول و زمان را در اختیار قرار بده و ثبات بازار ایجاد کن، بعد کیفیت را مطالبه کن. باید دید آیا چنین مولفه هایی در بازار خودرو ایران وجود دارد یا خیر؟»

وی در تشریح تجربه اروپا گفت: «در اتحادیه اروپا، انجمن های خودرو سازی هر ساله با دولت مذاکره می کنند، اما محور این مذاکرات صرفا قیمت نیست. در این چارچوب، نظارت پسینی بر هزینه مواد اولیه، طراحی، تولید و حتی شاخص های رضایت مندی مشتریان اعمال می شود. متأسفانه این نوع نگاه ساختاری در صنعت خودرو ما شکل نگرفته است.»

این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به شرایط تحریمی کشور اظهار داشت: «درست است که وضعیت ایران با دنیا متفاوت است و تحریم ها مانع پیشرفت شده اند، اما این موضوع نباید مانع استفاده از الگوهای موفق جهانی شود. پنج مارک در دنیا باید به عنوان یک اصل در سیاست گذاری صنعت خودرو پذیرفته شود.»

وی با اشاره به برنامه ریزی چین گفت: «انجمن خودروسازان چین ابتدای سال ۲۰۲۶ یک برنامه چهار ساله برای ارتقای کیفیت در سه حوزه باتری، خودروهای خودروان و الکتروموتورها اعلام کرد. در بخش باتری، حدود ۸۳۰ میلیون دلار سرمایه گذاری شده تا میانگین عمر مفید باتری ها تا سال ۲۰۳۰ به بیش از پنج سال برسد.»

محمدی در پایان با اشاره به تعامل خودرو ساز و قطعه ساز تصریح کرد: «در دنیا، رابطه این دو یک مشارکت استراتژیک است؛ اما در ایران این رابطه اغلب به سفارش دهنده و تامین کننده محدود شده است. در شرایطی که قطعه ساز با کمبود منابع مالی و تاخیر در پرداخت ها مواجه است، نمی توان انتظار کیفیت پایدار داشت.»





پرادوهای بی‌پلاک

در حالی که از میان خودروهای وارداتی با قیمت بیش از ۳۵ هزار یورو تنها پای تعدادی تویوتا پرادو با سال ساخت ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵

به‌نمایشگاه‌های کشور باز شده اما نداشتن مجوز شماره‌گذاری سبب شده است این مدل خودروها در بازار مشتری چندانی نداشته باشند.

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

نسخه‌های پلاک‌دار در اولویت متقاضیان انواع خودرو

بررسی‌های به‌عمل آمده، این روزها با توجه به آن‌چه در ابتدای مطلب نیز به آن اشاره شد، گزینه‌های پلاک‌شده در اولویت مشتریان خودرو قرار گرفته است.

بازار بروند که مشکلی در شماره‌گذاری ندارند. این مساله به‌خصوص با بروز اختلال در فعالیت مراکز شماره‌گذاری بیشتر نمود پیدا کرده است. در نهایت مطابق با

این روزها شرایط صنعتی و اقتصادی کشور به‌گونه‌ای است که خریداران خودرو، به‌خصوص متقاضیان مدل‌های وارداتی ترجیح می‌دهند به‌سراغ نسخه‌هایی در

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۸۲۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیون و ۵۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۲ میلیون و ۸۳۰	۳۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۳۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون و ۴۶۰	۶۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۴ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۵ میلیون و ۵۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۴ میلیون و ۸۵۰	۳۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۵ میلیون و ۸۵۰	۴۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۷ میلیون و ۵۰۰	۱۵۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیون و ۴۰۰	۳۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیون و ۱۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۱۵۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۴ میلیون و ۹۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۳۵	۱۰	▼
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۴۲	۷	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۸	۳	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۹	۱۶	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک‌میلیارد و ۳۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک‌میلیارد و ۳۲۵	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	یک‌میلیارد و ۲۰	۲۰	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۲۵	۱۵	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۱۵	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۳۱	۹	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۳۵	۱۰	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۶۰	۹	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۱	۱۴	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۹	۱۴	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۵۰۵	۳۰	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۲۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۳۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیون و ۲۰	۴۰	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۴۲۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۳۶۰	۱۸۵	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۱۵۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۳۸۵	۲۱۵	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۰	
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۱۱۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۹	یک‌میلیارد و ۳۰۳	۳	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۵	یک‌میلیارد و ۳۷۸	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۲۴	یک‌میلیارد و ۴۹۰	۲۰	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۶۲	یک‌میلیارد و ۴۷۲	۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۵۰	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۲۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۲۸	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۸۸	یک‌میلیارد و ۵۰۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۶۰۷	۸	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۳۲	یک‌میلیارد و ۶۴۸	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۷۶۵	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۵	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۷۵	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۴۸	یک‌میلیارد و ۷۰۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۸۸	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۵	۱۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۳	یک‌میلیارد و ۶۰۲	۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۷	یک‌میلیارد و ۹۲۵	۱۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱۴	یک‌میلیارد و ۲۸۸	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۵۵۵	۵۵	▲
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۱۵	۱۷	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۵۰	۴ میلیون و ۲۰۰	۰	
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
ایرس HM5EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۷ میلیون و ۷۰۰	۰	
ایفینیت اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۲۰۰	۵ میلیون و ۲۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۸ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بام‌و iX1eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۹ میلیون و ۷۰۰	۲۰۰	▲
بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۳۰۰	۰	
بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیون و ۲۰۰	۲۰۰	▲
بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۲۰۰	۱۶ میلیون و ۳۰۰	۳۰۰	▲
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیون و ۵۰۰	۰	
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	۴ میلیون و ۱۰۰	۲۰۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۶ میلیون و ۵۰۰	۰	
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۷ میلیون و ۸۰۰	۰	
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۶ میلیون و ۴۰۰	۸ میلیون و ۹۰۰	۰	
تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۹ میلیون و ۳۵۰	۱۰ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون و ۰	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۹ میلیون و ۰	۰	

سرهنگ اسدالهی افزود: «ماموران در بازرسی از این خودرو ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز کشف کردند.» فرمانده انتظامی الیگودرز با اشاره به این که در این رابطه یک نفر دستگیر و همراه پرونده تحویل مراجع قضایی شده است، گفت: «کارشناسان ارزش روغن‌های کشف شده را بیش از ۴ میلیارد ریال ارزیابی کردند.»

فرمانده انتظامی الیگودرز از توقیف یک دستگاه وانت نیسان و کشف ۱۸۰۰ لیتر روغن موتور فاقد مجوز در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان لرستان، فرمانده انتظامی الیگودرز گفت: «ماموران در اجرای طرح برخورد با کالاهای فاقد مجوز، در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه وانت نیسان مشکوک و آن را توقیف کردند.»



کشف هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در الیگودرز



حضور متفاوت از پالایشگاه‌دار سنتی کشور؛

حضور پررنگ «نفت پارس» در سومین نمایشگاه تخصصی «پتروکم»

در جهان امروز، مرز میان



سپهر سیواوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

صنایع به شکلی بی‌سابقه فرو ریخته است. اگر روزگاری تولید روغن موتور تنها یک فرآیند تقطیر ساده در گوشه‌ای از یک پالایشگاه قدیمی تصور می‌شد، امروز این صنعت به خط مقدم جبهه «شیمی پیشرفته» و «نانونتولوژی» تبدیل شده است. هر قطره روانکاری که در رگ‌های یک خودروی مدرن یا چرخ‌دنده‌های غول‌آسای صنعتی جریان می‌یابد، در واقع سفری طولانی و پیچیده را از قلب واحدهای پتروشیمی آغاز کرده است؛ سفری که در آن «ماده خام» با جادوی دانش فنی، به «اکسیر پایداری» تبدیل می‌شود. در این میان، پیوند میان تولیدکنندگان بزرگ روانکار و غول‌های پتروشیمی، دیگر یک انتخاب تجاری ساده نیست، بلکه ضرورتی حیاتی برای بقا در نقشه راه خودکفایی کشور است. در سال‌های اخیر، صنعت خودروی ایران با تحولی شگرف در طراحی پیشرفته‌ها روبه‌رو بوده که به تبع آن، نیاز به سیالاتی با استانداردهای بسیار سخت‌گیرانه را دوچندان کرده است. پاسخ به این نیاز، تنها در سایه تعامل مستقیم میان «تولیدکنندگان سیالات» و «تامین‌کنندگان مواد پایه پتروشیمی» نهفته است. در جایی که گرما، فشار و فرسایش به دنبال از کار انداختن چرخ‌های اقتصاد هستند، این «دیپلماسی صنعتی» است که راه را برای عبور از تنگنای تحریم و دستیابی به فرمولاسیون‌های بومی هموار می‌کند. هم‌افزایی میان این دو بخش، در واقع ستون فقرات استراتژی «توسعه ساخت داخل» را تشکیل می‌دهد که هدف آن چیزی جز صیانت از سرمایه‌های ملی و ارتقای توان مهندسی ایران نیست. در همین راستا، رویدادی بزرگ در جزیره ثبات و تجارت ایران رقم خورده است که در آن، بزرگان عرصه انرژی و صنعتگران دانش‌بنیان گرد هم آمدند تا آینده زنجیره ارزش صنعت نفت را بازنویسی

کنند. در میان همه‌همه قراردادها و تفاهم‌نامه‌ها، حضور یک نام دیرآشنا که دهه‌هاست با حافظه جمعی جاده‌های ایران گره خورده، جلب توجه می‌کرد. این حضور، فراتر از یک نمایش تبلیغاتی، بیانه‌ای صریح درباره بلوغ فنی و آمادگی برای ورود به عصر جدید روانکارهای فوق پیشرفته بود. برای درک این که چگونه قدیمی‌ترین بازیگر این عرصه، خود را برای میزبانی از آینده پتروشیمیایی ایران آماده کرده است، باید به تماشای ردپای پررنگ او در میان غرغه‌های تخصصی و نشست‌های راهبردی نشست. این گزارش، روایتی است از تجلی قدرت و دانش در قلب یکی از تخصصی‌ترین گردهمایی‌های صنعتی کشور. شرکت نفت پارس در سومین دوره نمایشگاه تخصصی پتروکم که با محوریت حمایت از توسعه ساخت داخل و شرکت‌های فناور، از ۱۶ تا ۱۸ دی‌ماه ۱۴۰۴ در مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی جزیره کیش برگزار شد، حضور فعال و پررنگی داشت. سومین نمایشگاه ایران پتروکم به‌عنوان بزرگ‌ترین رویداد تخصصی صنعت پتروشیمی کشور، فرصتی بی‌نظیر برای معرفی دستاوردها و توانمندی‌های شرکت‌های داخلی و بین‌المللی فراهم آورد. این نمایشگاه با تمرکز کامل بر صنعت پتروشیمی، بستری حرفه‌ای برای تبادل دانش، فناوری و تجربیات بین فعالان این حوزه ایجاد کرده است. نفت پارس در این نمایشگاه، ضمن معرفی جدیدترین توانمندی‌ها، دستاوردها و محصولات خود و با هدف انتقال دانش و تجربه، گسترش همکاری‌های مشترک با فعالان این صنعت و برداشتن گامی موثر در جهت ارتقای خدمت‌رسانی به جامعه، تعاملات بازرگانی و شناسایی ظرفیت‌های جدید حضور فعالی داشت. این رویداد صنعتی با مشارکت شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس و حضور گسترده شرکت‌های پتروشیمی، تولیدکنندگان تجهیزات، صنعتگران و شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه پتروشیمی برگزار شد. هدف اصلی این نمایشگاه، تقویت زنجیره تامین داخلی، معرفی توانمندی‌های فناورانه و ایجاد بستر تعامل میان بازیگران کلیدی صنعت پتروشیمی کشور بود. سومین همایش و نمایشگاه بین‌المللی ایران پتروکم در آخرین روزهای دی‌ماه از ساعت

۱۷ تا ۲۲ در مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی جزیره کیش آماده بازدید علاقه‌مندان بود. حضور مقتدرانه شرکت نفت پارس در سومین نمایشگاه تخصصی پتروکم در جزیره کیش، فراتر از یک مشارکت نمایشگاهی ساده، نشان‌دهنده تغییر پارادایم در استراتژی‌های عملیاتی قدیمی‌ترین تولیدکننده روانکار ایران است. در روزگاری که مرز میان صنایع بالادستی نفت و صنایع پایین‌دستی روانکار بیش از هر زمان دیگری کمرنگ شده، نفت پارس با درک صحیح از اتمسفر «پتروکم»، بر لبه تکنولوژی تولید سیالات پیشرفته ایستاده است. این حضور را می‌توان از سه منظر راهبردی برای صنعت خودرو و روانکار کشور تحلیل کرد.

بومی‌سازی زنجیره ارزش؛ پایان عصر وابستگی
محوریت این دوره از نمایشگاه، «حمایت از ساخت داخل» بود. برای صنعت روانکار که در سال‌های اخیر با چالش تامین افزودنی‌های (Additives) استراتژیک و روغن‌های پایه سنتتیک روبه‌رو بوده، نزدیکی نفت پارس به غول‌های پتروشیمی همچون «هلدینگ خلیج فارس»، یک حرکت هوشمندانه است. نفت پارس با حضور در این رویداد نشان داد که به دنبال پیوند زدن ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی با نیازهای عملیاتی خود است. نتیجه این هم‌افزایی، تولید روانکارهایی با استانداردهای جهانی (مانند API SP) با گریدهای بسیار سبک هیبریدی (در داخل کشور خواهد بود که به معنای کاهش وابستگی به واردات و ثبات قیمت در بازار پرنوسان داخلی است.

از روانکار موتور تا سیالات پتروشیمی؛ گسترش سبد محصول
نفت پارس در کیش ثابت کرد که نگاهش تنها به «جاک خودروها» نیست، بلکه به دنبال تامین نیازهای پیچیده «تجهیزات دوار» و «کمپر سورهای غول‌پیکر» صنعت پتروشیمی است. این تنوع‌بخشی به سبد محصولات، علاوه بر سودآوری، باعث سرریز دانش فنی از بخش صنعتی به بخش

خودرویی می‌شود. وقتی شرکتی موفق به تولید روغن‌های توربین با تحمل دمای فوق‌العاده بالا برای پتروشیمی‌ها می‌شود، قطعاً در تولید روغن موتورهای توربوشارژر که این روزها در بازار خودرو ایران (به‌ویژه خودروهای چینی) فراگیر شده‌اند، با قدرت و اطمینان بیشتری عمل خواهد کرد.

پتروکم؛ بستری برای دیپلماسی تجاری در خلیج فارس
انتخاب کیش به‌عنوان میزبانی این رویداد، پیامی صریح به بازارهای منطقه‌ای است. نفت پارس با قدمتی بیش از شصت سال، اکنون در حال بازتعریف برند خود به‌عنوان یک تامین‌کننده منطقه‌ای است. تعاملات بازرگانی شکل گرفته در این نمایشگاه، بستری برای صادرات روانکارهای مهندسی‌شده فراهم می‌کند. این به معنای تقویت بنیه مالی شرکتی است که سود حاصل از صادرات آن، مستقیماً به نوسازی خطوط تولید و عرضه محصولات باکیفیت‌تر در بازار داخلی می‌انجامد.

پیوند «دانش» و «صنعت»؛ مأموریت جدید پارس
نکته کلیدی در مشارکت نفت پارس، تاکید بر انتقال دانش و تجربه بود. حضور تیم‌های فنی و بازرگانی این شرکت در پل‌های تخصصی پتروکم نشان داد که «پارس» دیگر صرفاً یک فروشنده روغن نیست، بلکه به یک «شرکت راهکارمحور» (Solution-Oriented) تبدیل شده است. این رویکرد به ویژه در مواجهه با نسل جدید خودروهای برقی و هیبریدی که در آینده نزدیک وارد بازار ایران می‌شوند، حیاتی است؛ چرا که این خودروها بیش از روغن‌های سنتی، به سیالات خنک‌کننده و روانکارهای دی‌الکتریک نیاز دارند که دانش تولید آن‌ها در دل چنین نمایشگاه‌های پتروشیمیایی متولد می‌شود. مشارکت فعال نفت پارس در سومین نمایشگاه پتروکم، پیامی روشن برای رقبای داخلی و شرکای بین‌المللی داشت: «پیمانکاری در صنعت روانکار به پایان رسیده و عصر مشارکت‌های استراتژیک آغاز شده است». نفت پارس با تکیه بر زنجیره تامین داخلی و تقویت پیوند خود با غول‌های پتروشیمی، در حال ترسیم نقشه راهی است که در آن کیفیت محصول، نه یک شعار تبلیغاتی، بلکه خروجی مستقیم آزمایشگاه‌های دانش‌بنیان و پالایشگاه‌های مدرن است. برای راننده ایرانی و صاحب خودرو، این حضور به معنای اطمینان از بقای کیفی پیش‌رانهای است که قلب تپنده‌اش با محصولاتی در کلاس جهانی می‌تپد؛ محصولاتی که نطفه آن‌ها در روزهای پرتحرک پتروکم ۱۴۰۴ بسته شده است.



کرمانده‌تەر

این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KAMEAGLE HEV



توربوشارژ ۴ سیلندر با قدرت ۲۵۵ اسب‌بخار و ۳۹۹ نیوتون‌متر گشتاور بهره‌ی می‌برد که همراه با موتور الکتریکی به‌مجموع ۲۲۲ اسب‌بخار قدرت ترکیبی می‌رسد. این سیستم هیبریدی شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵.۱ ثانیه‌ای را فراهم می‌کند و حداکثر سرعت آن محدود به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌شود. با توجه به باتری و حالت ۷۴۰e، ۷۴۰e MaxeDrive می‌تواند تا سرعت حدود ۷۵ مایل بر ساعت (تقریباً ۱۲۱ کیلومتر بر ساعت) را تنها با نیروی برق طی کند. این ترکیب قدرت و کارایی با مصرف سوخت پهنه‌ی برده‌الکتریکی محدود به حدود ۱۴ مایل (۲۲.۵ کیلومتر)، ۷۴۰e را به انتخابی دلچسب برای کسانی تبدیل کرده که به دنبال لوکس‌گرایی و رانندمان عملکرد در کنار فناوری سبز هستند.

بامو ۷۴۰e xDrive iPerformance پلی میان لوکس‌گرایی سنتنی سری ۷ و تکنولوژی‌های مدرن هیبریدی است؛ خودرویی که ضمن حفظ ساختار کلاسیک سدان ممتاز، با بهره‌گیری از پیش‌رانه پلاگین-هیبریدی (PHEV) تجربه‌ای متفاوت در رانندگی لوکس ارائه می‌دهد. طراحی بیرونی ۷۲۰e همچون دیگر اعضای سری ۷ با خطوط نرم، جلوینجره بزرگ Kidney Grille با جزئیات «iBlue» و نشان‌های eDrive در ستون‌ها، جلوه‌ای تکنولوژیک و ممتاز به‌همراه دارد. داخل کابین نیز با مواد باکیفیت، نمایشگرهای گرافیکی اختصاصی و امکانات رفاهی چون سیستم‌های تنظیم‌دما و گرمایش-سرمایش مستقل، استاندارد جدیدی در راحتی سرنشینان تعریف می‌کند. در بخش فنی، ۷۴۰e از یک موتور بنزینی ۲ لیتری تویین



بامو «740e»؛ نسخه هیبریدی لوکس

تلگرام Telegram

ویژگی‌های درگ اصولی

همواره مسابقات درگ خودرو در یک مسافت مشخص بین مدل‌های هم‌سطح انجام می‌شود و خودروهای حاضر در درگ باید از شرایط مشابه برخوردار باشند. با این حال گاه مشاهده می‌شود که برخی مالکان خودروها به این مساله توجهی ندارند و مسابقات درگ بین خودروهای کاملاً متفاوت به‌لحاظ حجم موتور و در مکان‌های عمومی و غیراستاندارد برگزار می‌شود. حال سوال این است که رانندگان در این رابطه باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

از آن جا که خیابان‌های سطح شهر با در نظر گرفتن ازدحام خودرو و ترافیک روزانه محل مناسبی برای مسابقات درگ نیست، پیشنهاد می‌شود این دسته از مسابقات در مکان‌های اختصاصی برگزار شود تا سبب برخورد خودروها با یکدیگر و ترافیک و وارد آمدن خسارت‌های جانی و مالی به شهروندان نشود.

حیدری

رانندگان باید بدانند که خیابان‌های سطح شهر، پیست اتومبیل‌رانی نیست. همچنین نباید یک مدل خودرو که دارای حجم موتور پایین‌تر و تکنولوژی ساخت قدیمی‌تر است با مدل دیگری که از پیش‌رانه‌ای قوی‌تر با حجم موتور بالاتر برخوردار بوده یا دارای سیستم پرخوران توربوشارژر است، وارد رقابت شود. بنابراین برای درگ اصولی باید هر دو خودرو به‌عنوان مثال از نوع سدان یا کراس‌اوور باشند و از حجم موتور یکسان بهره ببرند.

کمالی

Message



صدای منتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

مراقب محصولات

تقلبی در بازار باشید!

خودرو خارجی دارم و چندی پیش برای تعویض روغن موتور آن به یک مرکز خدمات خودرویی در سطح شهر مراجعه کردم. در عین حال به پیشنهاد تکنسین این مجموعه، از اکتان‌های این مرکز که به گفته وی به‌صورت مستقیم از کشور ایتالیا وارد می‌شود، روی خودرویم استفاده کردم. اما روز گذشته با شنیدن صدای بسیار بدی از موتور خودرو، برای رفع آن به یک تعمیرگاه تخصصی مراجعه کردم. پس از بررسی مشخص شد انژکتورهای خودرویم تحت تأثیر استفاده از اکتان تقلبی به‌صورت کامل گرفته و پاشش سوختی در موتور انجام نشده و بنابراین برای رفع مشکل متحمل هزینه گزافی شدم!

۰۹۲۲*۰۲۱۴۷

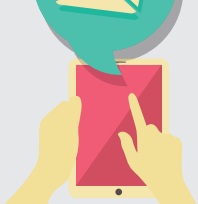
نظرسنجی Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۸۲

گزینه ۱ ۴۵ درصد
گزینه ۲ ۵۵ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم اهمیت کدام مورد در خرید خودروهای وارداتی بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۴۵ درصد به گزینه یک یعنی قیمت مناسب خودرو و ۵۵ درصد به گزینه دوم یعنی خدمات پس از فروش و تأمین قطعات رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۸۳
توجه به کدام مورد سبب ارتقای ایمنی و رعایت استانداردهای جهانی می‌شود؟

۱- استفاده از گارد ریل‌های منعطف به‌روز
۲- طراحی مسیرهای خاص برای خودروهای سنگین و کار و تجاری

«ID.Buzz»؛ مینی‌ون کلاسیک جذاب

«فولکس‌واگن» میراث باارزش خود را حفظ کرد



سال ۲۰۱۷ میلادی بود که کمپانی فولکس‌واگن در نمایشگاه بین‌المللی خودرویی آمریکای شمالی از مینی‌ون جذاب خود در قالب کانسپت رونمایی کرد. در حقیقت این خودرو یک محصول تمام‌الکتریکی بود که به‌صورت کانسپت به نمایش درآمد. اگر طرقدار پروپاقرص‌ون‌ها باشید، می‌دانید که مینی‌ون فولکس‌واگن موسوم به تایپ ۲ بسیار محبوب و پرطرفدار است. تا حدی که بسیاری از نشریات خودرویی اروپایی تایپ ۲ را شاهکار تکرار نشدنی فولکس‌واگن می‌دانند. بنابراین بزرگ‌ترین خودرو ساز جهان مینی‌ون جدید خود را با نام ID.Buzz که نسخه تولیدی کانسپت‌اش است، در ماه مارس سال ۲۰۲۲ میلادی به بازار عرضه کرد.

کابین ساده و مدرن

در زمان قرارگیری در پشت فرمان ID.Buzz شاهد یک طراحی ساده، مینیمال و در عین حال بسیار جذاب و مدرن هستیم. چراکه نمایشگر ۵۳ اینچی در مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۲.۹ اینچی افقی عربض فضای کاملاً پیشرفته‌ای را به این مینی‌ون بخشیده است. هرچند که دو رنگ بودن تریم داخلی و استفاده از باکیفیت‌ترین چرم (ناپا) فضای داخلی را بسیار جذاب می‌کند. ناگفته نماند که طراحی ساده و تخت داشبورد منجر به ایجاد فضای بسیار جاداری شده که طراحی داخلی ID.Buzz را به یکی از زیباترین کابین‌ها بدل کرده است. هرچند که نباید طراحی سقف پانورامیک و نورپردازی داخلی را فراموش کرد؛ چراکه این دو المان زیبایی خاصی به کابین این خودرو داده است. همچنین طراحی غربلک فرمان اسپرت خوش‌دست فولکس‌واگن با صندلی‌های نسل جدید کامل از گونومیک سطح راحتی بسیاری را برای راننده و سرنشینان به‌ارمغان آورده است. در عین حال نمایشگر میانی لمسی مجهز به آخرین نسل سیستم‌ر ارتباط کاربری فولکس‌واگن است. علاوه بر این، در این خودرو می‌توان به امکاناتی مانند کروز کنترل هوشمند منطبق بر سیستم ترمز خودکار اضطراری، سیستم کمکی پیشرفته رانندگی خودکار منطبق بر سطح دو پلاس، سیستم کمکی پیشرفته پارک، سیستم کنترل فواصل، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم پایش نقاط کور و تشخیص عابر پیاده و موتور سوار، سیستم تشخیص علائم رانندگی، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هشدار خواب‌آلودگی، سیستم ارتباط خودرو با خودرو، سامانه جلوگیری از برخورد از جلو و عقب، دریچه‌های قابل تنظیم الکتریکی میانی برای سیستم تهویه مطبوع، پورت خروجی USB و AUX، ماساژور صندلی‌های جلو و... اشاره کرد.

طراحی کلاسیک اما جذاب

هدف طراحی و تولید از ID.Buzz کامل کردن سبد محصولات تمام‌الکتریکی فولکس‌واگن است که به‌منظور سهم بیشتر بازار خودروهای تمام‌برقی به تولید رسیده است. از نظر طراحی المان‌هایی در این مینی‌ون جذاب وجود دارد که آن را به یک خودرو کلاسیک اما مدرن بدل کرده است. با نگاهی به پروفیل بدنه ID.Buzz شاهد یک طراحی ساده اما بسیار جذاب بر پایه پلتفرم MEB فولکس‌واگن هستیم. زیرا خط تیز بر جسته افقی شانه با مجموع سطوح تخت و انحنای ویژه روی گل‌گیرهای جلو و عقب و سایز رینگ‌های ۱۹، ۱۸ و ۲۰ اینچی کاراکتر فوق‌اسپرتی به این مینی‌ون جذاب آلمانی بخشیده است. هرچند که اضافه شدن دو رنگ بدنه و رنگ مشکی پانویسی سستون A دوگانه جذابیت بصری را در این خودرو دوجندان کرده است. پوزه با حجم نسبتاً زیاد رو به جلو و چراغ‌های کشیده با گرافیک D شکل LED درون آن چهره تهاجمی برای ID.Buzz به‌ارمغان آورده است. ناگفته نماند که چراغ‌های کشیده که در میان آن LED نواری افقی در کنار لوگوی بزرگ فولکس‌واگن تعبیه شده، دقیقاً حس و حال تایپ ۲ را القا می‌کند. در نمای عقب شاهد یک طراحی بسیار مدرن و چشم‌نواز هستیم. چراغ‌های پیوسته با گرافیک LED و اسپویلر الحاقی نمای بسیار جذابی به این مینی‌ون چابک داده است.



مختصات فنی

فولکس‌واگن ID.Buzz در دو نسخه SWB و LWB به بازار عرضه شده است. در نسخه SWB شاهد تعبیه یک موتور الکتریکی فوق‌قدرتمند از نوع براش‌لس در محور عقب هستیم که با باتری لیتیوم-یونی ساخت کمپانی پاناسونیک با ظرفیت ۷۷ کیلووات-ساعت می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت (۱۵۰ کیلووات) و حداکثر ۱۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این مدل می‌تواند حداکثر با یک بار شارژ کامل ۴۰۰ کیلومتر را بپیماید (هرچند می‌توان به‌صورت سفارشی باتری ۸۱ کیلووات-ساعتی را نیز نصب کرد. اما نسخه قدرتمند این مینی‌ون جذاب کلاسیک و مدرن دارای دو موتور قوی براش‌لس هستند که با باتری ۸۲ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی می‌تواند حداکثر ۳۳۹ اسب‌بخار قدرت (۲۵۰ کیلووات) و حداکثر ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به چهار چرخ برساند. ID.Buzz LWB دارای سیستم چهار چرخ محرک است که می‌تواند با یک بار شارژ کامل ۴۸۵ کیلومتر را بپیماید. سیستم شارژ سریع باتری‌ها در ۳۰ دقیقه حداکثر ۸۰ درصد ظرفیت باتری‌ها را شارژ می‌کند. شروع قیمت فولکس‌واگن ID.Buzz LWB در ایالات متحده ۵۸ هزار و ۵۰۰ دلار است

پیامک SMS

لزم بررسی وضعیت قطعات فنی خودرو

خودرو پژو پارس مو‌تور معمولی دارم و مدتی است هنگام حرکت در سربالایی‌ها با دنده دو یا سه، خودرویم به سختی حرکت می‌کند؛ علت چیست؟

۰۹۱۶*۰۲۴۸۱

توانایی حرکت خودرو به‌قدرت موتور و تقسیم این قدرت میان چرخ‌ها به کمک سیستم انتقال قدرت منوط می‌شود. در عین حال با توجه به آن چه شما بیان کردید باید دو پارامتر بررسی شود. نخست این که ممکن است سیستم سوخت‌رسانی خودرو شما مانند رگلاتور سوخت و یا پمپ‌بنزین دچار مشکل شده یا معیوب شده باشد که برای رفع ایراد باید قطعه معیوب تعویض شود.

همچنین باید سیستم انتقال قدرت خودرو شما مورد بررسی قرار گیرد. به عبارت ساده‌تر دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما به اصطلاح تمام شده و نیاز به تعویض دارد. در این مرحله از عیب‌یابی در گام نخست دیسک و صفحه کلاچ خودرو شما باید تعویض شود و در گام بعدی بلبرینگ کلاچ و دوشاخه کلاچ نیز باید تعویض شود تا مشکل برطرف شود. در عین حال اگر خودرو شما دو‌گانه‌سوز باشد، به این نکته توجه داشته باشید که هر ۶ ماه یا هر ۱۰ هزار کیلومتر، یک‌بار نیاز است که سیستم سوخت‌رسانی خودرو شما مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز قطعات آن تعویض شود.

در عین حال با توجه به این که خودروی تان در زمان حرکت بادنده دو، قدرت و کشش مطلوبی ندارد، باید در کنار بررسی وضعیت سیستم انتقال قدرت خودرو و سیستم سوخت‌رسانی آن نیز به دقت مورد بررسی قرار گیرد. اما در نظر داشته باشید که اگر سیستم سوخت‌رسانی خودرو شما سالم باشد، بررسی وضعیت سیستم جرقه‌زنی آن که شامل شمع‌ها و وایرها می‌شود نیز باید مد نظر قرار گیرد. در نهایت اگر خودرو شما تنها با یک نوع سوخت یعنی بنزین کار می‌کند، هر دو بخش سیستم سوخت‌رسانی و سیستم جرقه‌زنی باید مورد بررسی قرار گیرد و در صورت نیاز قطعات آن تعویض شود.

خرابی رگلاتور سوخت

خودرو پراید مدل ۱۳۹۶ دوگانه‌سوز دارم و مدتی است صدای عجیبی از خودرویم وقتی روی حالت گاز قرار دارد، تولید می‌شود؛ اما در حالت بنزین این چنین نیست؛ مشکل چیست؟

۰۹۳۳*۰۸۷۵۷

همواره در روزنامه «دنیای خودرو» به این نکته اشاره شده است که عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست. اما این مشکل بسیار کلی است و تمام اجزا و قطعات پیش‌رانه خودرو شما باید بررسی شود. اگر خودرو شما در زمان استفاده از سوخت گاز صدای بدی تولید کند، باید تمام قطعات مانند سیستم جرقه‌زنی و سیستم سوخت‌رسانی مورد بررسی قرار گیرد. اما یکی از علت‌های اصلی این مشکل، خرابی در انژکتورهای موتور است. زیرا اگر انژکتورها به‌خوبی سوخت را پاشش نکنند، صدای خاصی از آن به‌گوش می‌رسد.

هرچند که ریل سوخت نیز اگر مشکل داشته باشد، چنین صدایی را تولید می‌کند. بنابراین در این حالت انژکتورها و ریل سوخت نیز به تعویض دارد تا مشکل برطرف شود. اما این نکته را نیز فراموش نکنید که این مشکل تنها به‌دلیل خرابی انژکتور و ریل سوخت ایجاد نمی‌شود؛ بلکه اگر رگلاتور فشار سوخت نیز معیوب شود، فشار سوخت تنظیم نمی‌شود و کارکرد موتور را با مشکل مواجه می‌کند. از سوی دیگر در زمان خرابی این قطعه صدای خاصی تولید می‌شود که به‌منظور خرابی این قطعه مکانیکی است. بر این اساس ابتدا باید رگلاتور فشار سوخت تعویض شود و اگر این صدا برطرف نشود، باید دو قطعه انژکتور و ریل سوخت نیز تعویض شود.



چرا موتور نیسان «جی تی آر» خاص است؟

«موتور ۳.۸ لیتری توین توربو V6 که قلب تپنده افسانه‌ای نیسان GT-R است، یکی از برجسته‌ترین پیشرفته‌های تولیدی در تاریخ خودروهای اسپرت محسوب می‌شود. این موتور با کد VR38DETT توسط تیم متخصص «تاگومی» نیسان به صورت دست‌ساز مونتاژ می‌شود و نشان‌دهنده اوج مهندسی ژاپنی در ادغام قدرت، دوام و تکنولوژی است. ساختار V6 با زاویه ۶۰ درجه و ۲۴ سوپاپ DOHC به کمک دو توربوشارژر IHI طراحی شده تا ضمن حفظ راندمان بالا، پاسخ‌گویی سریع در دورهای میانی و بالا فراهم کند. در نسخه‌های استاندارد این پیشرفته بیش از ۵۶۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند؛ در حالی که نسخه‌های تقویت‌شده

نیسمو حدود ۶۰۰ اسب‌بخار توان دارند. گشتاور خروجی نیز بسته به تریم بین ۶۳۲ تا ۶۵۲ نیوتن‌متر متغیر است که باعث شتاب‌گیری فوق‌العاده سریع و تحویل نیرو به صورت بسیار پیوسته می‌شود. انتقال نیرو در این موتور از طریق گیربکس دو کلاچه ۶ سرعته به سیستم چهار چرخ محرک ATTESAE-TS صورت می‌گیرد که کنترل عالی در تمامی شرایط رانندگی فراهم می‌آورد. نیسان GT-R با تکیه بر این موتور و فناوری‌های مرتبط، توانسته لقب «گودزیلا ی ژاپنی» را در دنیای سوپرکارها به خود اختصاص دهد. خودرویی که تعادل بی‌نظیری میان قدرت خالص، تکنولوژی پیشرفته و کارایی روزمره برقرار می‌کند.

رشد هزینه‌های تولید، محصولات پر تقاضای «بهمن دیزل» را در آستانه افزایش قیمت قرار داد؛

فشار گرانی ارز و بازنگری قیمتی در خودروهای کار و تجاری



نشان می‌دهد قیمت جدید این محصول، در محدوده‌ای بالاتر از ۲ میلیارد تومان قرار گرفته است.

کامیون فورس ۶ تن؛ میان‌وزن خوش‌فروش بازار
کامیون فورس ۶ تن بهمن دیزل، یکی از محصولات پرکاربرد در حمل‌ونقل نیمه‌سنگین است که در بخش‌های مختلف لجستیک، توزیع کالا و حمل‌ونقل منطقه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد. افزایش نرخ ارز، در این بخش اثر عمیق‌تری بر هزینه تولید گذاشته است. شنیده‌ها در بازار حاکی از آن است که قیمت پایه کارخانه‌ای کامیون فورس ۶ تن، وارد کانال بالای ۳ میلیارد تومان شده و با احتساب هزینه‌های دولتی، قیمت نهایی می‌تواند با جهشی محسوس، نرخ بیش از ۴ میلیارد تومان را تجربه کند. چنین افزایشی، برای بسیاری از خریداران این بخش که اغلب فعالان اقتصادی و ناوگان‌داران هستند، تصمیم‌گیری برای خرید را دشوارتر از گذشته کرده است.

مینی‌بوس پگاسوس LX؛ گزینه جذاب و منحصر به فرد بازار مسافری
مینی‌بوس LX بهمن دیزل، محصولی استاندارد در حوزه حمل‌ونقل عمومی و جابه‌جایی مسافر به‌شمار می‌رود. با توجه به رشد چشمگیر بهای انواع اتوبوس در چند هفته اخیر، به‌نظر می‌رسد دوباره شاهد اوج‌گیری مخاطب استفاده از مینی‌بوس در بازار ایران باشیم؛ قیمت به‌صرفه و مصرف سوخت پایین مینی‌بوس چالش‌های اقتصادی کمتری برای رانندگان خواهد داشت. گمانه‌زنی‌ها از قرار گرفتن قیمت مینی‌بوس پگاسوس LX در محدوده نزدیک به ۱۰ میلیارد تومان حکایت دارد.

فشار ارزی به تولیدکننده و احتمال تغییر کرایه حمل بار
آن‌چه شرایط فعلی را نگران‌کننده می‌کند، فشار هم‌زمان بر دو سوی بازار است. از یک سو، تولیدکننده‌ای که بارشد چشمگیر هزینه‌ها، کاهش حاشیه سود و دشواری تامین نقدینگی مواجه است و ادامه فروش با قیمت‌های قبلی، به‌معنای تحمل زیان و تضعیف توان تولید آن خواهد بود و از سوی دیگر، نوسان نرخ ارز فشار جدی به شرکت‌های حمل‌ونقل یا دارای ناوگان وارد کرده که این مساله سبب تغییر نرخ کرایه می‌شود. این وضعیت می‌تواند حمل‌ونقل را به سمت کاهش تقاضا سوق دهد؛ کاهشی که می‌تواند سایه بر سر بازار خودروهای کار و تجاری بیندازد. بنابراین، این رکود فراتر از صنعت خودرو، بخش حمل‌ونقل و زنجیره تامین کالا را نیز تحت‌تاثیر قرار می‌دهد.

تجربه بازار؛ تکرار یک چرخه آشنا
تجربه سال‌های گذشته نشان داده است در شرایط جهش ارزی، تثبیت مصنوعی قیمت‌ها تنها یک راه‌حل موقت است. دیر یا زود، هزینه‌های انباشته‌شده خود را در قالب افزایش قیمت نشان می‌دهند. تفاوت امروز با گذشته، شدت و سرعت این تحولات است؛ به‌گونه‌ای که هم تولیدکننده و هم مصرف‌کننده، با فشار هم‌زمان و کم‌سابقه‌ای مواجه شده‌اند. فعالان بازار معتقدند بازنگری قیمتی پیش رو در محصولات شرکت‌های مختلف، اگر چه هنوز فراگیر نشده، اما امری اجتناب‌ناپذیر است. این افزایش، احتمالاً در سطحی خواهد بود که بتواند بخشی از فشار هزینه‌ها را جبران کند.

انتخابی که انتخاب نیست!

در چنین شرایطی، افزایش قیمت، نه انتخاب مطلوب تولیدکننده است و نه خواست مصرف‌کننده؛ اما واقعیت اقتصادی، مسیر دیگری باقی نگذاشته است. اگر این روند ادامه یابد، بازار خودروهای کار و تجاری ناگزیر با افزایش قیمت روبه‌رو خواهد شد؛ چرخه‌ای که مهار آن، نیازمند ثبات اقتصادی و کنترل جدی نوسانات ارزی است.

حتی اگر این واکنش به صورت تدریجی یا غیررسمی آغاز شود.

کامیونت فورس F38 دو گانه‌سوز
کامیونت فورس F38 دو گانه‌سوز یکی از محصولات کلیدی بهمن دیزل در بخش ناوگان سبک شهری است. افزایش نرخ ارز، هزینه تولید این کامیونت را به‌طور محسوس افزایش داده و بر آوردهای غیررسمی



بازار خودروهای کار و تجاری

ایران در ماه‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری تحت تأثیر تحولات اقتصادی قرار گرفته است؛ تحولاتی که محور اصلی آن‌ها، رشد چشمگیر بهای ارز و

تغییر ساختار ارزی کشور است. این شرایط، نه تنها فضای تصمیم‌گیری برای تولیدکنندگان را دشوار کرده، بلکه قدرت خرید مصرف‌کنندگان را نیز تا حد زیادی کاهش داده و بازار را در وضعیتی شکننده قرار داده است. در این میان، بازیگران اصلی حوزه خودروهای کار و تجاری، ناگزیر از مواجهه با واقعیت‌های جدید اقتصادی شده‌اند و شنیده‌های «دنیای خودرو» حکایت از تغییرات قیمتی جدی در محصولات بهمن دیزل دارد.

برآوردها نشان می‌دهد در صدر افزایش قیمت‌ها کامیونت فورس F38 دو گانه‌سوز، کامیون فورس ۶ تن و مینی‌بوس پگاسوس LX هستند؛ سه محصولی که طی سال‌های اخیر استقبال خوبی از آن‌ها در بازار حمل‌ونقل شهری، بین‌شهری و ناوگان خدماتی صورت گرفته است. این محصولات به دلیل قیمت رقابتی نسبت به سایر گزینه‌ها، تیراژ بالا و خدمات گسترده همواره در کانون توجه خریداران و فعالان حمل‌ونقل بوده‌اند.

پیگیری‌ها حاکی از آن است که به‌زودی قیمت مصرف‌کننده دو مدل کامیونت فورس F38 گاز-سوز و ۶ تن با افزایش نرخ ۵۰ درصدی نسبت به گذشته به ترتیب به قیمت حدودی ۲۰۴ و ۴۰۲ میلیارد تومان خواهد رسید و مینی‌بوس پگاسوس LX نیز با افزایش قابل توجه دو برابری، با قیمتی احتمالاً حدود ۱۰ میلیارد تومان عرضه می‌شود.

گرانی ارز؛ عامل اصلی تغییر معادلات
هرچند در ادبیات رسمی از تکرار شدن ارز به عنوان گامی در مسیر شفافیت اقتصادی یاد می‌شود، اما آن‌چه در عمل رخ داده، رشد چشمگیر بهای ارز است که صنعت خودرو را نیز تا حد زیادی متأثر کرده است. بر این اساس ارز تخصیص داده شده که نرخ آن تا مدتی پیش در محدوده ۷۰ هزار تومان قرار داشت، اکنون به‌حوالی ۱۳۵ هزار تومان رسیده و عملاً هزینه تامین قطعات، مواد اولیه و تجهیزات وارداتی را دوچندان کرده است. در صنعت خودروهای کار و تجاری، وابستگی به ارز خارجی به مراتب بیشتر از خودروهای سواری است. پیشرفته‌ها، سیستم‌های سوخت‌رسانی، گیربکس‌ها، قطعات الکترونیکی، تجهیزات ایمنی و حتی بخشی از مواد اولیه بدنه و شاسی، همگی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به‌وار دات وابسته هستند. بنابراین افزایش نرخ ارز، نه یک متغیر حاشیه‌ای، بلکه عامل اصلی افزایش قیمت تمام‌شده این محصولات به‌شمار می‌رود.

خودروهای کار و تجاری چرا زودتر گران می‌شوند؟
یکی از پرسش‌های همیشگی در بازار این است که چرا افزایش قیمت کارخانه‌ای در بخش خودروهای کار و تجاری، معمولاً زودتر و محسوس‌تر از خودروهای سواری رخ می‌دهد؟ پاسخ این پرسش را باید در ماهیت این محصولات جست‌وجو کرد. خودروهای تجاری، ابزار تولید و کسب‌وکار محسوب می‌شوند و قیمت آن‌ها مستقیماً بر هزینه حمل‌ونقل، لجستیک و در نهایت قیمت تمام‌شده کالاها اثر می‌گذارد. از سوی دیگر، تنوع کمتر سایر تولیدکنندگان در بازار، وابستگی بالاتر به قطعات یا مواد اولیه خاص و حساسیت استانداردهای فنی و زیست‌محیطی، انعطاف‌پذیری قیمتی این بخش را کاهش می‌دهد. در نتیجه، خودروسازان تجاری ناچار هستند سریع‌تر نسبت به تغییرات هزینه‌ای واکنش نشان دهند؛

اعمال شده و از ساعت ۱۲ از ابتدای پل زنگوله (انتهای دهانه شمالی تونل البرز به سمت چالوس) محور کاملاً مسدود خواهد شد. گفتنی است، از ساعت ۱۴ همان روز مسیر مرزن آباد به سمت تهران (شمال به جنوب) یک‌طرفه می‌شود و با پایان یافتن این طرح، از ساعت ۲۴ تردد در مسیرهای رفت و برگشت از پل زنگوله تا مرزن آباد انجام می‌شود؛ البته در صورت کاهش حجم ترافیک، پایان طرح زودتر از زمان مقرر اعلام خواهد شد. همچنین، تردد از مسیر جاده قدیم کرج - چالوس تا محدوده پل زنگوله برای ساکنان و افراد محلی آزاد بوده، اما در روزهای اعمال محدودیت در مسیر جنوب به شمال، تردد خودروهایی که قصد عزیمت به چالوس را دارند، از ساعت اعلام‌شده از میدان امیرکبیر به سمت چالوس ممنوع خواهد بود.

طبق اعلام سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تردد موتورسیکلت‌ها (به استثنای موتورسیکلت‌های انتظامی و امدادی) از ساعت ۱۲ امروز ۱۴ بهمن تا ساعت ۶ صبح روز شنبه ۱۸ بهمن‌ماه از محورهای کرج - چالوس، هراز، فیروزکوه، تهران - سمنان - مشهد و برعکس ممنوع است. بر پایه این گزارش، تردد انواع تریلر، کامیون و کامیونت از محور کرج - چالوس و بالعکس همچنان ممنوع بوده و در روزهای سه‌شنبه، چهارشنبه، پنجشنبه و شنبه (۱۴، ۱۵، ۱۶ و ۱۸ بهمن‌ماه) در صورت افزایش حجم ترافیک و بنا به صلاحدید مأموران پلیس راه، محدودیت یک‌طرفه مقطعی در مسیر رفت یا برگشت این محور اعمال خواهد شد. همچنین در روز جمعه ۱۷ بهمن‌ماه، از ساعت ۱۱ از ابتدای آزادراه تهران - شمال به مقصد چالوس محدودیت تردد

سازمان راهداری از اعلام محدودیت‌های ترافیکی در برخی راه‌های کشور خبر داد



بحران خاموش بیمه در موتورسیکلت‌سواری ایران؛

وقتی نبود بیمه، ریسک فردی را به هزینه اجتماعی تبدیل می‌کند



ریسک‌های سنگین و بعضاً میلیاردری را پوشش دهند. نتیجه این وضعیت، افزایش عدم تعادل در محاسبات بیمه‌ای، سخت‌تر شدن شرایط فعالیت شرکت‌ها و کاهش انگیزه برای ارائه محصولات متنوع و مقرون‌به‌صرفه در حوزه موتورسیکلت است.

نقش قانون و اجرا در تغییر وضعیت

یکی از چالش‌های اصلی در حوزه بیمه موتورسیکلت، ضعف در اجرای قوانین موجود است. محرومیت وسایل نقلیه فاقد بیمه از خدماتی مانند معاینه فنی، نقل و انتقال رسمی یا سایر خدمات مرتبط، در صورت اجرای کامل می‌تواند به افزایش ضریب نفوذ بیمه منجر شود. اما زمانی که نظارت یکپارچه وجود ندارد، قانون به توصیه‌ای کم‌اثر تبدیل می‌شود. همچنین، هماهنگی میان نهادهای مرتبط از پلیس و شهرداری‌ها گرفته تا شرکت‌های بیمه و دستگاه‌های اجرایی نقش کلیدی در اصلاح این وضعیت دارد. تجربه نشان داده است که بدون اقدام هماهنگ، فرهنگ‌سازی به‌تنهایی قادر

بیمه و اقتصاد موتورسیکلت‌سواری

موتورسیکلت‌سواری در ایران پیوند عمیقی با اقتصاد معیشتی دارد. بسیاری از موتورسواران، از این وسیله به‌عنوان ابزار اصلی کسب درآمد استفاده می‌کنند. در چنین شرایطی، هر حادثه بدون پوشش بیمه‌ای، می‌تواند معیشت یک خانواده را به‌طور کامل مختل کند. هزینه‌های درمان، دیه و خسارت‌های مالی، در غیاب بیمه، فشار مضاعفی بر خانوار وارد می‌کند و حتی می‌تواند فرد را از چرخه اشتغال خارج کند.

از منظر اقتصادی، توسعه پوشش بیمه‌ای در میان

تاثیر نبود بیمه بر رفتار موتورسواران

نبود بیمه شخص ثالث، به‌طور مستقیم بر رفتار ترافیکی و سطح مسئولیت‌پذیری موتورسواران اثر می‌گذارد. موتورسوار فاقد بیمه، در بسیاری موارد بدون آگاهی کامل از تبعات حقوقی تصادف، در ترافیک شهری فعالیت می‌کند. این وضعیت، ریسک‌پذیری را افزایش داده و احتمال بروز رفتارهای پرخطر را بالا می‌برد. از سوی دیگر، آگاهی از این‌که در صورت وقوع حادثه، هزینه‌های سنگین دیه و خسارت باید به‌صورت شخصی پرداخت شود، پس از وقوع تصادف به بحرانی جدی برای فرد تبدیل می‌شود. بسیاری از موتورسواران، به‌ویژه در دهک‌های پایین درآمدی، توان پرداخت چنین هزینه‌هایی را ندارند و این مساله می‌تواند به بدهی‌های طولانی‌مدت، پیگیری‌های قضایی و حتی حبس منجر شود. به این ترتیب، نبود بیمه از یک موضوع فنی به یک بحران اجتماعی تبدیل می‌شود.

فشار پنهان بر نظام بیمه و منابع عمومی

در شرایطی که موتورسیکلت فاقد بیمه در تصادف نقش دارد، جبران خسارت‌های جانی نمی‌تواند معطل بماند. سازوکارهای حمایتی موجود، ناگزیر وارد عمل می‌شوند تا حقوق زیان‌دیدگان تضییع نشود. اما این مداخله، به‌معنای انتقال هزینه از فرد متخلف به یک نهاد عمومی یا بیمه‌ای است؛ نهادهای که در نهایت باید این هزینه‌ها را از منابع مشترک تأمین کنند. این چرخه، فشار قابل‌توجهی بر نظام بیمه وارد می‌کند. شرکت‌های بیمه، در حالی که بخش بزرگی از جامعه موتورسواران از خرید بیمه امتناع می‌کنند، ناچارند

موتورسیکلت‌سواری در ایران دیگر صرفاً یک شیوه حمل‌ونقل نیست، بلکه به بخشی جدایی‌ناپذیر از زیست شهری، اقتصاد غیررسمی و جابه‌جایی روزمره میلیون‌ها نفر تبدیل شده است. از پیک‌های موتوری و مشاغل خدماتی گرفته تا استفاده‌های شخصی، موتورسیکلت سهمی قابل‌توجه در تردهای شهری دارد. با این حال، یکی از مهم‌ترین الزامات قانونی و ایمنی این وسیله نقلیه، یعنی بیمه شخص ثالث، همچنان با ضعف جدی در پوشش و اجرا مواجه است؛ ضعفی که پیامدهای آن فراتر از یک تخلف ساده بوده و به معضلی اجتماعی، اقتصادی و حقوقی تبدیل شده است.

بیمه شخص ثالث؛ حلقه مفقوده ایمنی در موتورسیکلت‌سواری

بر اساس قوانین جاری، بیمه شخص ثالث برای تمامی وسایل نقلیه موتوردار الزامی است. این الزام، نه صرفاً یک قاعده اداری، بلکه ابزاری برای مدیریت ریسک در تردهای شهری محسوب می‌شود. موتورسیکلت به دلیل ساختار فیزیکی، فقدان بدنه محافظ و حضور پررنگ در معابر پرتردد، در زمره پرریسک‌ترین وسایل نقلیه قرار دارد.

در چنین شرایطی، نبود بیمه شخص ثالث به معنای انتقال مستقیم ریسک تصادف از یک نظام بیمه‌ای به فرد، خانواده و در نهایت جامعه است. با این حال، واقعیت میدانی نشان می‌دهد بخش بزرگی از موتورسیکلت‌ها بدون پوشش بیمه‌ای تردد می‌کنند. این شکاف میان قانون و اجرا، موجب شده در زمان بروز حادثه، نه‌تنها خسارت‌ها به‌درستی مدیریت نشود، بلکه فرآیند جبران خسارت نیز پیچیده، پرهزینه و زمان‌بر شود.

TRAZANO®
ترازانو، همسفر نامرئی



کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

با ضمانت کورالتایر



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیل‌بورد
Billboard



سبک ماجراجویی جدید کیا

«کیا با کمپین تبلیغاتی «Tasman Town» برای پیکاپ جدید خود یعنی کیا تاسمان یک روایت بازاریابی خلاقانه و سرگرم‌کننده خلق کرده است. این کمپین که توسط «Innocean Australia» از آنس اجرا می‌شود، در یک شهر فرضی به نام «Tasman Town» می‌گذرد که در آن قهرمانان بزرگ ورزش استرالیا پشت فرمان تاسمان قرار دارند و در ماجراهای مختلف با یکدیگر مشارکت می‌کنند. هدف این کمپین افزایش آگاهی، ایجاد ارتباط احساسی با مشتریان و برجسته‌سازی قابلیت‌های تاسمان در بازار رقابتی استرالیا است.

سیستم خودران همچنان زیر ذره‌بین منتقدان

صنعت خودروهای خودران به‌رغم پیشرفت‌های فنی چشمگیر، همچنان زیر ذره‌بین منتقدان، نهادها و سازمان‌های ایمنی قرار دارد. نه فقط به‌خاطر وعده‌های بلندپروازانه، بلکه به‌دلیل باگ‌های نرم‌افزاری و نقص‌های عملیاتی که گاهی پیامدهای جدی به‌همراه داشته‌اند. در یکی از برجسته‌ترین نمونه‌ها، شرکت «Waymo» نرم‌افزار بیش از یک‌هزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو خودران خود را به‌دلیل خطا در تشخیص موانع و برخورد با موانع جاده‌ای فراخوان کرد (نقصی که در بیش از ۱۶ گزارش جداگانه منجر به برخوردهای کوچک شده بود و نهاد ایمنی NHTSA را به‌واکنش واداشت). این فراخوان در کنار موارد دیگری از این قبیل نشان می‌دهد امکان خطا در الگوریتم‌های تصمیم‌گیری لحظه‌ای همچنان یک چالش واقعی است. هم‌زمان شرکت‌هایی مانند شیائومی مجبور به بازپس‌گیری بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو شده‌اند؛ زیرا سامانه‌های سطح ۲ رانندگی کمکی در شرایط خاص عملکرد قابل‌انکاشی نداشته‌اند که به‌خودی‌خود می‌تواند منجر به بروز سوانح جاده‌ای تلخ و ناگوار شود. گزارش‌های مستقل و بررسی‌های تخصصی همچنین نشان داده‌اند که برخی سیستم‌های خودران در تشخیص صحیح علائم ترافیکی، واکنش به نور یا شرایط محیطی پیچیده ضعف دارند؛ موضوعی که روی امنیت عمومی تأثیر منفی می‌گذارد. این واقعیت‌ها تلفیقی از پیشرفت فناوری و پافشاری بر بهبود استانداردهای ایمنی را به‌تصویر می‌کشند؛ اگرچه خودروهای خودران پتانسیل کاهش چشمگیر حوادث را دارند، اما باگ‌های نرم‌افزاری، سناریوهای غیرمنتظره و وابستگی به داده‌های حسگرها همچنان موانع کلیدی در رسیدن به اتوماسیون کامل بدون کنترل انسانی هستند. موضوعی که هم صنعت و هم تنظیم‌کنندگان را به‌بازنگری و ارتقای سریع‌تر استانداردها و آزمون‌های واقعی سوق می‌دهد. هرچند که پیش‌تر ایلان ماسک خطرناک بودن این سیستم را تأیید کرده بود، اما همچنان شاهد فراگیر شدن آن در صنعت خودرو هستیم؛ درنهایت اگرچه این سیستم مزایای ایمنی خاص خود را دارد، اما از ضعف فنی آن نمی‌توان چشم‌پوشی کرد.

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت برخی مدل‌های خودرو در بازار افزایش یافت



کی‌ام‌سی تی ۸ با ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X55 پرو با ۹۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۲۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین G اتوماتیک با ۱۰ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۷۸۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ دنده‌ای TU5P با ۱۳ میلیون تومان افزایش قیمت در بازار یک میلیارد و ۵۰۸ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

XTRIM
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

