



نایب رئیس کمیسیون سرمایه گذاری اتاق ایران
مطرح کرد:
بسته حمایتی دولت از تولید،
متناسب با چالش های تورمی
کشور نیست



نگاهی به بهترین
۸ سیلندره های ۲۰۲۵

در یک سال اخیر محقق شد:

اصلاح ساختار مالی، نقطه چرخش «سایپا» به سوی ثبات

با آغاز به کار تیم مدیریتی جدید در سایپا، این خودروساز بزرگ کشور در شرایطی هدایت شد که با حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان بدهی به شبکه بانکی و حجم قابل توجهی از...

صفحه ۵

یک کارشناس اقتصادی

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

استفاده از ظرفیت
مناطق آزاد در راستای
تنظیم بازار خودرو

صفحه ۳

یک کارشناس بیمه در گفت و گو با

«دنیای خودرو»:

پوشش بیمه باربری
باید افزایش یابد

در سال های اخیر بیمه خودروهای سنگین و باربری به
یکی از محورهای اصلی صنعت بیمه...

صفحه ۳

تخصیص ۵۰ درصد از منابع ارزی

واردات قطعات به واردات خودرو؛

مجلس شورای اسلامی
واردات خودرو را تسهیل کرد

پوردهقان: در حال حاضر ارز به خودرو کامل اختصاص

نمی یابد، بلکه به قطعاتی تخصیص...

صفحه ۱۵



وقتی عقربه های ساعت در اشتوتگارت معکوس می چرخند!

در آمد «مرسدس بنز» نصف شد

صفحه ۶

استارت

Start



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

تولید در محاصره هزبنه؛
وقتی زنجیره تامین قربانی
بی ثباتی ارزی می شود

صنعت خودرو و قطعه سازی امروز بیش از هر زمان
دیگری با یک چالش بنیادین مواجه است؛ بی ثباتی...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

باز تعریف مناسبات زنجیره تامین

در فشارهای ژئوپلیتیک؛

خودروسازان روابط با قطعه سازان
را به شراکت راهبردی تبدیل کردند

صفحه ۱۴

۱.۵ میلیون متقاضی در ۴۸ ساعت؛
وقتی شکاف قیمت، بازار خودرو را
ملتهب می کند

صفحه ۴

تداوم رکود خرید و فروش
در بازار خودرو

صفحه ۱۰

استاندارد ۱۲۲ گانه به دلیل ناکافی بودن سطح
ایمنی خودروها به زودی اجرایی می شود؛

مجوز رشد قیمت خودرو بعد از
هیاهوی دو هفته ای صادر شد

صفحه ۷

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO



با ضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

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

اتخسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



بکیج‌های ظاهری XRT هیوندای ممکن است به‌زودی از یک تیم صرفاً تزئینی، به چیزی با قابلیت‌های واقعی پیراهن‌ودی تبدیل شوند. این حرکت هوشمندانه‌ای برای هیوندای محسوب می‌شود زیرا اسبد محصولات این شرکت مملو از کراس‌اوورهای محبوب شهری است اما جای خالی یک قهرمان واقعی آفرود که این روزها خریداران بسیاری به دنبال آن هستند، به شدت در آن احساس می‌شود. کریتر دقیقاً برای پر کردن همین خلأ طراحی شده و نشان می‌دهد که هیوندای قصد دارد هویت ماجراجویانه‌تر و سرسخت‌تری برای خود بسازد. گرچه جلوپنجره بسته و سطوح صاف بدنه به احتمال برقی بودن این کانسپت اشاره دارند اما هیوندای هنوز جزئیات پیش‌رانه را تایید نکرده است.

هیوندای در نمایشگاه خودروی لس آنجلس از شاسی‌بلند آفرودی کانسپتی با نام کریتر پرده برداشت؛ خودرویی که به نظر می‌رسد پاسخی مستقیم به تب داغ شاسی‌بلندهای آفرودی مانند فورد برانکو و توپوتا لندکروزر باشد و آینده‌ای بسیار جدی‌تر را برای نشان XRT این شرکت ترسیم می‌کند. هیوندای این پروژه را با یک کاوش طراحی توصیف کرده و هنوز هیچ اطلاعات فنی از آن منتشر نکرده است. با این حال، ظاهر کریتر خود گویای همه چیز است؛ یک شاسی‌بلند چهار در با اوور‌هنگ‌های کوتاه، گلگیرهای عضلانی، لاستیک‌های غول‌پیکر آفرود و چراغ‌های بیکسلی که حس آینده‌نگرانه و درعین‌حال کاربردی به آن بخشیده‌اند. این طراحی نشان می‌دهد که

هیوندای «کریتر» شاسی‌بلندی برای تمام فصول



یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

پوشش بیمه باربری باید افزایش یابد

بیمه‌نامه متعهد می‌شود خسارت‌های وارده به کالا در مسیر از مبدأ تا مقصد را جبران کند.

وی افزود: «خسارت‌ها می‌تواند شامل تلف شدن، آسیب فیزیکی کالا، سرقت یا اتفاقات ناگهانی باشد که در مسیر رخ می‌دهد.»

به گفته او، بیمه باربری برای شرکت‌های حمل و نقل و صاحبان کالا یک ابزار پایای در مدیریت ریسک است، به خصوص برای کالاهای ارزشمند یا کالاهایی که از مسیرهای طولانی داخلی و بین‌المللی عبور می‌کنند. وی توضیح داد: «یکی از مهم‌ترین مشکلات، تمدید به موقع بیمه‌نامه و جریمه دیر کرد است.»

او گفت: «عدم تمدید بیمه شخص ثالث می‌تواند منجر به جریمه و حتی توقیف خودرو توسط پلیس شود که برای شرکت‌های حمل و نقل هزینه‌ساز خواهد بود.»

وی افزود: «آگاهی رانندگان و مدیران ناوگان درباره تعهدات قانونی و نحوه استعلام بیمه‌نامه‌ها از سازمان‌های رسمی بیمه مرکزی، پیشگیری از مشکلات احتمالی را ممکن می‌سازد.»

او معتقد است، افزایش پوشش‌های بیمه‌ای تخصصی برای کالاهای با ارزش یا بارهای ویژه، از مهم‌ترین راهکارهاست.

آدینه‌وند افزود: «آموزش و اطلاع‌رسانی بهتر درباره تخفیف‌های بیمه‌ای، توسعه خدمات الکترونیکی برای خرید و تمدید بیمه‌نامه و ترغیب شرکت‌های بیمه‌گر به ارائه محصولات نوآورانه مانند بیمه مبتنی بر رفتار راننده، می‌تواند هزینه‌های ریسک را کاهش دهد.» وی توضیح داد: «در نهایت بخش خودروهای سنگین و بیمه باربری نه تنها از نظر اقتصادی اهمیت دارد، بلکه از منظر مدیریت ریسک، کاهش خسارت‌های جاده‌ای و حمایت از زنجیره عرضه کالا نیز نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا می‌کند.»

او در پایان افزود: «بهبود ساختارهای بیمه‌ای، افزایش پوشش‌های تخصصی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین می‌تواند صنعت بیمه را در این بخش به سطح بالاتری برساند.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر بیمه خودروهای سنگین و باربری به یکی از محورهای اصلی صنعت بیمه در کشور تبدیل شده است. نقش این ناوگان در چرخه اقتصادی، تجارت داخلی و بین‌المللی و افزایش ریسک‌های جاده‌ای ضرورت توجه ویژه به این بخش را آشکار می‌کند. مر تزی آدینه‌وند، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «بیمه شخص ثالث برای همه وسایل نقلیه موتوری از جمله خودروهای سنگین الزامی است و بدون آن امکان تردد قانونی وجود ندارد.»

وی افزود: «اهمیت این الزام در ماشین‌های سنگین به دلیل وزن و حجم بالا و خسارت‌های احتمالی جانی و مالی بیشتر است.» او توضیح داد: «وجود بیمه شخص ثالث برای کامیون‌ها و تریلی‌ها باعث می‌شود در صورت بروز حادثه، بخش عمده‌ای از خسارت‌های مالی و جانی به اشخاص ثالث پوشش داده شود و از فشار اقتصادی به رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل کاسته شود.»

آدینه‌وند در ادامه به عوامل موثر بر نرخ حق بیمه خودروهای سنگین اشاره کرد و گفت: «کاربری و نوع بار، ظرفیت و تناژ وسیله نقلیه، سال ساخت و سابقه بیمه‌ای خودرو و بهره‌مندی از تخفیف عدم خسارت، از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده هستند.»

وی افزود: «خودروهایی که بارهای ویژه یا خطرناک حمل می‌کنند و خودروهای قدیمی‌تر، معمولاً حق بیمه بالاتری دارند.»

او توضیح داد: «متأسفانه عدم آگاهی برخی بیمه‌گذاران از تخفیف‌های نقدی و تخفیف عدم خسارت می‌تواند موجب افزایش غیرضروری هزینه‌های بیمه شود.» این کارشناس بیمه گفت: «این

تولید در محاصره هزینه؛ وقتی زنجیره تامین قربانی بی‌ثباتی ارزی می‌شود

است و اختلال در هر حلقه، کل سیستم را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تأخیر در تخصیص ارز یا ترخیص مواد اولیه، تنها یک مشکل لجستیکی نیست، بلکه مستقیماً خطوط تولید را متوقف کرده، تعهدات خودروسازان را به تعویق می‌اندازد و موجی از نارضایتی مصرف‌کنندگان و زیان‌انباشته را به دنبال دارد. در چنین شرایطی، اصرار بر تداوم قیمت‌گذاری دستوری بدون اصلاح سازوکارهای حمایتی، به تضعیف هر چه بیشتر پایه‌های تولید ملی منجر خواهد شد.

در سطح کلان‌تر، آن‌چه امروز صنعت خودرو و قطعه‌سازی با آن مواجه است، پیامد فقدان یک استراتژی صنعتی منسجم است. سیاست‌های ارزی، تجاری، مالیاتی و صنعتی به جای هم‌افزایی، اغلب در تضاد با یکدیگر عمل می‌کنند. از یک سو تولیدکننده به افزایش داخلی سازی تشویق می‌شود و از سوی دیگر، واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات با موانع جدی مواجه است. این تناقض، هزینه تولید را بالا برده و انگیزه سرمایه‌گذاری صنعتی را کاهش می‌دهد؛ اتفاقی که در بلندمدت، امنیت صنعتی کشور را با تهدید جدی روبه‌رو می‌کند.

برون‌رفت از این وضعیت نیازمند بازنگری جدی در سیاست‌گذاری است. ثبات نسبی در نرخ ارز، تسهیل فرآیند واردات مواد اولیه تولید، اصلاح نظام تخصیص ارز، حذف بوروکراسی‌های فرساینده گمرکی و بازتعریف نظام قیمت‌گذاری، پیش‌نیازهای احیای زنجیره تامین هستند. در کنار این اقدامات، ایجاد ابزارهای مالی برای تقویت سرمایه در گردش قطعه‌سازان، نظیر خطوط اعتباری هدفمند و ضمانت‌نامه‌های دولتی، می‌تواند فشار نقدینگی را کاهش داده و استمرار تولید را تضمین کند.

صنعت خودرو و قطعه‌سازی ایران امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند تصمیمات شجاعانه و واقع‌بینانه است. ادامه مسیر فعلی، به فرسایش تدریجی توان تولید، کاهش کیفیت محصولات و تضعیف جایگاه این صنعت در اقتصاد ملی منجر خواهد شد. اگر سیاست‌گذار به دنبال حفظ اشتغال، ارتقای کیفیت و افزایش رقابت‌پذیری است، باید زنجیره تامین را نه به عنوان یک بخش فرعی، بلکه به عنوان قلب تپنده صنعت خودرو در مرکز تصمیم‌سازی خود قرار دهد. آینده این صنعت، به میزان درک ما از اهمیت این حلقه حیاتی وابسته است.

صنعت خودرو و قطعه‌سازی امروز بیش از هر زمان دیگری با یک چالش بنیادین مواجه است؛ بی‌ثباتی در تامین مواد اولیه و نهاده‌های تولید. افزایش مستمر نرخ ارز، محدودیت‌های وارداتی، پیچیدگی‌های گمرکی و ضعف سیاست‌گذاری هماهنگ، زنجیره تامین این صنعت را هبردی را در شرایطی قرار داده که استمرار آن به یک چالش جدی تبدیل شده است. این وضعیت، صرفاً یک بحران مقطعی نیست، بلکه نشانه‌ای از اختلال ساختاری در نظام تصمیم‌سازی صنعتی کشور است.

قطعه‌سازی به عنوان ستون فقرات صنعت خودرو، بیشترین آسیب را از این شرایط متحمل می‌شود. بخش قابل توجهی از مواد اولیه، آلیاژهای خاص، پلیمرهای مهندسی، تجهیزات الکترونیکی و حتی برخی ماشین‌آلات خطوط تولید، وابستگی مستقیم به واردات دارند. رشد پرشتاب نرخ دلار، هزینه تمام‌شده تولید را به شدت افزایش داده، در حالی که نظام قیمت‌گذاری دستوری اجازه انتقال این افزایش هزینه به قیمت نهایی محصول را نمی‌دهد. نتیجه این شکاف، کاهش حاشیه سود، افت نقدینگی، تعویق پرداخت‌ها به تامین‌کنندگان و در نهایت تضعیف توان تولید است.

از سوی دیگر، سیاست‌های ارزی و تجاری متناقض، فضای تصمیم‌گیری را برای فعالان صنعتی مبهم کرده است. تولیدکننده‌ای که نتواند برای سه تا شش ماه آینده هزینه مواد اولیه، نرخ ارز، زمان ترخیص کالا و نحوه تخصیص ارز را پیش‌بینی کند، عملاً امکان برنامه‌ریزی تولید، مدیریت موجودی و کنترل کیفیت را از دست می‌دهد. این بی‌ثباتی، سرمایه در گردش بنگاه‌ها را قفل کرده و آن‌ها را به سمت استقراض پرهزینه یا کاهش ظرفیت تولید سوق داده است؛ روندی که در نهایت به افت عرضه و تشدید بحران بازار خودرو منجر می‌شود.

نکته کلیدی آن است که زنجیره تامین خودرو یک ساختار به هم پیوسته



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه نگار



TRAZANO®
ترازانو، همسفر نامرئی



باضمانت کورالتایر

کورالتایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران



ایستاموتورارس

اته‌تسرهانی
حس خوب، خرید مطمئن

برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8



ارتباط با ما

021-22666698 | 021-26203814

تسلا، موتور القایی سسنگین در محور عقب را با یک موتور آهنربای دائم سبک‌تر جایگزین کرده که به تنهایی حدود ۴۵ کیلوگرم از وزن خودرو کاسته است. علاوه بر این، در سال ۲۰۲۱، با استفاده از سلول‌های باتری با چگالی انرژی بالاتر، تعداد سلول‌ها تا ۳۰۰ عدد کاهش یافت و ساختار یکپارچه باتری نیز بهینه‌سازی شد. این تغییرات در مجموع ۴۱ کیلوگرم دیگر از وزن را کم کرد. این بهینه‌سازی‌ها به همین جا ختم نمی‌شود و استفاده از مواد نازک‌تر در داخل کابین و ادغام قطعات ایربگ در پوشش سقف، وزنی معادل ۳۶ کیلوگرم را کاهش داده است. همچنین حدود ۲۰ کیلوگرم از سیم‌کشی فشارقوی حذف شده و استفاده از قطعات یکپارچه آلومینیومی علاوه بر افزایش استحکام، ۹ کیلوگرم دیگر از وزن کاسته است.

شاید در نگاه اول، تسلا مدل X2026 تفاوتی با نسخه اولیه خود که در سال ۲۰۱۵ معرفی شد نداشته باشد؛ اما زیر این پوسته آشنا، مهندسی هوشمندانه‌ای نهفته که این شاسی بلند برقی را به خودرویی سبک‌تر و کارآمدتر تبدیل کرده است. تسلا در سکوت خبری و طی سال‌ها، با اعمال تغییرات تدریجی، موفق شده است نزدیک به ۱۸۰ کیلوگرم از وزن این خودرو کم کند؛ موفقیتی چشمگیر در دورانی که خودروها معمولاً سنگین‌تر می‌شوند. این کاهش وزن نتیجه بهینه‌سازی‌های مداوم در بخش‌های مختلف خودرو است. لارس مورای، معاون مهندسی خودرو در تسلا، در گفت‌وگو با نشریه «کاراندراپور» توضیح می‌دهد که چگونه این رژیم لاغری دقیق اجرا شده است. بخش بزرگی از این موفقیت به قوای محرکه مربوط می‌شود.



تکنیک‌های «تسلا» برای کاهش وزن مدل «ایکس»



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

استفاده از ظرفیت مناطق آزاد در راستای تنظیم بازار خودرو



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که بازار خودرو همچنان با چالش‌هایی نظیر کمبود عرضه، نوسانات شدید قیمتی، افت کیفیت و کاهش قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان مواجه است، سیاست واردات خودرو از مسیر مناطق آزاد تجاری بار دیگر به یکی از محورهای اصلی بحث در حوزه صنعت خودرو تبدیل شده است. این سیاست که با هدف افزایش رقابت، تعدیل قیمت‌ها و ارتقای استانداردهای کیفی دنبال می‌شود، موافقان و منتقدان جدی دارد. علی منصوری، کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به این‌که مناطق آزاد می‌توانند به پایلوت اصلاح ساختار بازار خودرو تبدیل شوند، تأکید کرد: «واردات هدفمند نه تنها نقش تنظیم‌گر در بازار دارد، بلکه می‌تواند محرک ارتقای کیفیت و افزایش بهره‌وری در صنعت خودروسازی کشور باشد.»

وی افزود: «تمرکز واردات در مناطق آزاد این امکان را فراهم می‌کند که بدون وارد آوردن شوک ارزی، فضای رقابتی کنترل‌شده‌ای در بازار ایجاد شود.» او گفت: «ورود خودروهای جدید با استانداردهای بالاتر، سطح انتظارات مصرف‌کنندگان را تغییر می‌دهد و این مساله فشار مستقیمی بر خودروسازان داخلی وارد می‌کند تا کیفیت محصولات، فناوری تولید و

خدمات پس از فروش خود را ارتقا دهند؛ فرآیندی که در نهایت به نفع کل زنجیره صنعت خودرو خواهد بود.»

این کارشناس اقتصادی با اشاره به چالش‌های اجرایی این سیاست تصریح کرد: «نبود شفافیت در تخصیص مجوزها، ضعف زیرساخت‌های خدمات پس از فروش و خطر شکل‌گیری رانت از مهم‌ترین موانعی است که در صورت بی‌توجهی می‌تواند اهداف اصلی واردات خودرو از مناطق آزاد را تحت‌الشعاع قرار دهد.»

واردات خودرو از مسیر مناطق آزاد با چه اهداف اقتصادی و تنظیم‌گری در دستور کار دولت قرار گرفته و چه تفاوتی با سیاست واردات عمومی دارد؟
سیاست واردات خودرو از مناطق آزاد را باید تلاشی هدفمند برای ایجاد تعادل میان کنترل مصرف ارز، تنظیم بازار و ارتقای کیفیت تولید داخلی دانست. دولت با انتخاب مناطق آزاد به‌عنوان مسیر اصلی واردات، تلاش کرده است ضمن پاسخ به بخشی از تقاضای انباشته بازار، از ایجاد شوک ارزی و اختلال در تراز تجاری جلوگیری کند. این مدل امکان مدیریت تدریجی حجم واردات و نوع خودروهای وارداتی را فراهم می‌کند و به سیاست‌گذار اجازه می‌دهد آثار آن را به‌صورت مرحله‌ای ارزیابی کند. در مقایسه با واردات سراسری، این شیوه انعطاف‌پذیرتر و کم‌ریسک‌تر است. در واردات عمومی، افزایش ناگهانی تقاضای ارزی و جهش واردات می‌تواند پیامدهای تورمی و ارزی به همراه داشته باشد، در حالی که تمرکز واردات در مناطق آزاد، امکان کنترل دقیق‌تر جریان کالا و ارز را

ایجاد می‌کند و فضای آزمون سیاست‌های اصلاحی را فراهم می‌سازد.

این سیاست چه تأثیری بر قیمت خودرو و تعادل عرضه و تقاضا در بازار خواهد داشت؟
در کوتاه‌مدت، مهم‌ترین اثر واردات خودرو از مناطق آزاد، تأثیر روانی آن بر بازار است. شکسته شدن فضای انحصاری و افزایش تنوع عرضه، انتظارات تورمی را کاهش می‌دهد و رفتارهای سوداگرانه را محدود می‌کند. همین عامل می‌تواند از جهش‌های هیجانی قیمت جلوگیری کرده و فضای بازار را تا حدی آرام‌تر کند. در میان‌مدت، با افزایش حجم واردات و تسهیل دسترسی مصرف‌کنندگان به خودروهای متنوع‌تر، بخشی از تقاضای سرکوب‌شده جذب خواهد شد و فشار تقاضا بر تولیدات داخلی کاهش می‌یابد. این فرآیند می‌تواند بازار را به سمت تعادل پایدارتر هدایت کند، هر چند کاهش جدی قیمت‌ها مستلزم اصلاح همزمان متغیرهای کلان اقتصادی نظیر نرخ ارز و سیاست‌های پولی نیز هست.

واردات خودرو را باید تهدیدی برای تولید داخل دانست یا فرصتی برای اصلاح ساختار صنعت خودروسازی؟

در نگاه کوتاه‌مدت، ممکن است برخی تولیدکنندگان واردات را تهدید تلقی کنند، اما در افق بلندمدت این سیاست یک فرصت جدی برای اصلاح ساختار صنعت خودرو به شمار می‌رود. فضای انحصاری چند دهه‌ای موجب شده بهره‌وری، کیفیت و نوآوری در بسیاری از

بخش‌های صنعت خودرو به سطح مطلوب نرسد. ورود رقابت خارجی می‌تواند این وضعیت را تغییر دهد. رقابت سالم خودروسازان داخلی را ناگزیر می‌کند به سمت کاهش هزینه‌های سربار، بهبود کیفیت قطعات، ارتقای فناوری تولید و تقویت خدمات پس از فروش حرکت کنند. این فرآیند اگرچه با فشارهای کوتاه‌مدت همراه است، اما در بلندمدت به افزایش بهره‌وری صنعتی و رضایت مصرف‌کننده منجر خواهد شد.

ورود خودروهای جدید از مناطق آزاد چه اثری بر سطح کیفی محصولات داخلی و انتظارات مصرف‌کنندگان خواهد داشت؟

ورود خودروهای با فناوری‌های نوین، استانداردهای ایمنی بالاتر و امکانات رفاهی متنوع، سطح انتظارات مصرف‌کنندگان را به‌طور محسوسه تغییر می‌دهد. مصرف‌کننده زمانی که امکان مقایسه مستقیم میان تولیدات داخلی و خودروهای وارداتی را داشته باشد، مطالبه‌گری بیشتری نسبت به کیفیت، ایمنی و خدمات پس از فروش نشان خواهد داد. این تغییر در ذائقه مصرف‌کننده، فشار مضاعفی بر خودروسازان داخلی وارد می‌کند تا استانداردهای کیفی خود را ارتقا دهند. به بیان دیگر، واردات خودرو علاوه بر تأمین بخشی از نیاز بازار، نقش مرجع مقایسه را ایفا کرده و موتور محرک بهبود کیفیت در صنعت داخلی می‌شود.

مهم‌ترین چالش‌های اجرایی سیاست واردات خودرو در مناطق آزاد چیست؟

نبود شفافیت در تخصیص مجوزهای وارداتی، یکی از اصلی‌ترین چالش‌های این سیاست است. اگر فرآیند انتخاب واردکنندگان و نحوه توزیع خودروها روشن و رقابتی نباشد، احتمال شکل‌گیری رانت و فساد افزایش می‌یابد. همچنین ضعف زیرساخت‌های خدمات پس از فروش می‌تواند نارضایتی مصرف‌کنندگان را به دنبال داشته باشد. از سوی دیگر، مشکلات گمرکی، محدودیت‌های انتقال خودرو به سرزمین اصلی و نبود هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی از جمله موانعی است که می‌تواند کارایی این سیاست را کاهش دهد. بدون رفع این چالش‌ها، واردات خودرو ممکن است از اهداف تنظیم‌گری بازار فاصله بگیرد و به ابزاری برای سوداگری تبدیل شود.

مناطق آزاد چه نقشی در انتقال فناوری و ارتقای توان فنی صنعت خودرو کشور می‌توانند ایفا کنند؟

مناطق آزاد این ظرفیت را دارند که به کانون‌های انتقال فناوری، توسعه همکاری‌های صنعتی و شکل‌گیری سرمایه‌گذاری‌های مشترک تبدیل شوند. اگر واردات صرفاً به ورود خودروهای کامل محدود نشود و به سمت مونتاژ پیشرفته، تولید قطعات با فناوری بالا و ایجاد مراکز تحقیق و توسعه هدایت شود، می‌تواند تأثیر عمیقی بر توان فنی صنعت خودرو کشور داشته باشد. در این صورت، مناطق آزاد به پلی میان خودروسازان داخلی و شرکت‌های بین‌المللی تبدیل خواهند شد و امکان انتقال دانش فنی، آموزش نیروی انسانی متخصص و به‌کارگیری فناوری‌های نوین تولید فراهم می‌شود.



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FX EV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات



۰۲۱ - ۴۲۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official



در تیپ‌های مختلف طراحی متفاوتی دارد، به یکی از عناصر طراحی برجسته این خودرو تبدیل شده‌است. پیش‌رانه نسل اول تلوراید یک موتور V6 با قدرت ۲۹۱ اسب‌بخار بود که اکنون کنار گذاشته شده و کیا برای نسل جدید دو گزینه جدید پیش روی مشتریان قرار می‌دهد. موتور پایه یک نمونه ۲.۵ لیتری چهار سیلندر توربو با ۲۷۴ اسب بخار قدرت و ۴۲۱ نیوتون‌متر گشتاور است. اگر چه قدرت این موتور ۱۷ اسب‌بخار کمتر از V6 قبلی است اما گشتاور بیشتری دارد. نیروی این موتور از طریق یک گیربکس هشت سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو یا هر چهار چرخ منتقل می‌شود.

کیا سرانجام رسماً از نسل دوم شاسی‌بلند محبوب و سردیفه تلوراید مدل ۲۰۲۷ رونمایی کرد. این خودرو که حالا ظاهری جسور تر، جعبه‌ای تر و ابعادی بزرگ‌تر دارد، بزرگ‌ترین تحول خود را زیر کاپوت تجربه می‌کند؛ جایی که موتور تنفس طبیعی V6 جای خود را به دو پیش‌رانه چهار سیلندر توربوشارژ و توربو هیبرید داده‌است تا برای اولین بار، نسخه‌ای هیبریدی از تلوراید به بازار عرضه شود. طراحی نسل جدید تلوراید با الهام از برادر برقی آن یعنی EV9، شکل گرفته اما هویت مستقل خود را حفظ کرده‌است. چراغ‌های LED عمودی در جلو و عقب، امضای نسل قبل را تداعی می‌کنند اما جلو پنجره کاملاً جدید که



به‌روزرسانی و هیبرید شدن کیا «تلوراید»

پیگیری يك موضوع Follow up

حسن کریمیان

رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت کشور

نوسان قیمت خودرو روی فرآیند اسقاط تاثیر منفی گذاشت

«اسقاط خودروهای فرسوده که در ماه‌های ابتدایی سال جاری نشانه‌هایی از تحرک و رشد را بروز داده بود، در هفته‌ها و ماه‌های اخیر با افت محسوس مواجه شده است؛ افتی که فعالان این حوزه آن را نه مقطعی، بلکه ریشه‌دار و ناشی از مجموعه‌ای از عوامل اقتصادی، سیاستی و قیمتی می‌دانند. از همین رو حسن کریمیان، رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت کشور به بیان نظرات خود پرداخت:

وضعیت فعلی اسقاط خودروهای فرسوده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

واقعیت این است که اسقاط خودرومدتی روند رو به رشد داشت، اما بعد از آن با یک دوره توقف و رکود مواجه شد.

همان‌طور که شما هم مطلع هستید، وضعیت اقتصادی کشور و افت ارزش پول ملی در برابر ارزهای خارجی باعث شده قیمت‌ها تغییرات قابل توجهی داشته باشد.

به همین دلیل، دارندگان خودروهای فرسوده تمایلی ندارند خودروهایشان را با قیمت‌های گذشته عرضه کنند.

این تغییرات قیمتی چه اثری بر روند اسقاط گذاشته است؟

در ماه‌هایی مثل تابستان یا اوایل پاییز، خودروهای فرسوده با قیمت حدود ۸۰ تا ۹۰ میلیون تومان خریداری می‌شد، اما الان حتی با قیمت‌های ۱۱۰ تا ۱۲۰ میلیون تومان هم استقبال چندانی صورت نمی‌گیرد.

به‌طور طبیعی، همین موضوع باعث شده روند اسقاط خودروهای فرسوده به حدود یک چهارم کاهش پیدا کند.

کاهش واردات خودرو تا چه اندازه در کاهش اسقاط اثرگذار بوده است؟

کاهش واردات قطعاً بی‌تاثیر نبوده، اما اصل موضوع همچنان قیمت خودروهای فرسوده است. در شرایط فعلی، قیمت‌های موجود برای دارندگان خودرو مقرون به صرفه نیست. تازمانی که اتفاق جدیدی نیفتد و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان قیمت جدید و متناسبی را مصوب نکنند، نمی‌توان انتظار تغییر جدی در روند اسقاط داشت.

البته واردات خودرو هم در این میان بی‌تاثیر نبوده، اما عامل اصلی همان بحث قیمت است.

بازخوانی یک آمار معنادار در صنعت خودرو؛

۱.۵ میلیون متقاضی در ۴۸ ساعت؛ وقتی شکاف قیمت، بازار خودرو را ملتهب می‌کند

واقعیت این است که بازار خودرو با قیمت‌گذاری دستوری تنظیم نمی‌شود؛ بلکه تنها شکل تقاضا تغییر می‌کند. تقاضای مصرفی جای خود را به تقاضای سرمایه‌ای می‌دهد



«پیامدهای اقتصادی یک عدد بزرگ ۱.۵ میلیون متقاضی تنها یک شاخص از التهاب بازار نیست؛ بلکه نشان‌دهنده جهت‌گیری نقدینگی سرگردان نیز هست. وقتی بخشی از جامعه خرید خودرو را فرصتی برای حفظ ارزش دارایی می‌بیند، این یعنی سایر بازارها یا فاقد جذابیت هستند یا با ریسک بالاتر مواجه‌اند. از سوی دیگر، چنین حجمی از تقاضا فشار مضاعفی بر نظام توزیع ایجاد می‌کند.

سازوکارهای قرعه‌کشی، محدودیت‌های کد ملی، شروط مالکیت قبلی و سایر ابزارهای کنترلی، همگی نشانه‌هایی از تلاش برای مهار تقاضایی هستند که ریشه آن در سیاست قیمتی است. اگر سیاست‌گذاری به سمت کاهش شکاف قیمت حرکت نکند، هر طرح فروش جدیدی می‌تواند دوباره همین عددهای میلیونی را تکرار کند.

«ضرورت بازنگری در سیاست قیمت‌گذاری واقعیت این است که بازار خودرو با قیمت‌گذاری دستوری تنظیم نمی‌شود؛ بلکه تنها شکل تقاضا تغییر می‌کند. تقاضای مصرفی جای خود را به تقاضای سرمایه‌ای می‌دهد و بازار به جای آرامش، با التهاب مزمن مواجه می‌شود. بازنگری در سیاست قیمتی به معنای رهاسازی کامل بدون نظارت نیست؛ بلکه به معنای حرکت به سمت سازوکاری است که در آن قیمت‌ها بر اساس واقعیت‌های اقتصادی تعیین شوند و در کنار آن، ابزارهای حمایتی هدفمند برای مصرف‌کنندگان واقعی طراحی شود.

در غیر این صورت، هر بار که طرح فروشی از سوی خودروسازان بزرگ برگزار می‌شود، آمارهای میلیونی ثبت‌نام‌کنندگان دوباره تکرار خواهد شد و این چرخه همچنان ادامه می‌یابد.

استقبال بیش از ۱.۵ میلیون نفر از طرح فروش اخیر ایران خودرو در ۴۸ ساعت، بیش از آن که نشانه رونق تولید یا افزایش قدرت خرید باشد، بیانگر عمق یک ناترازی مزمن در بازار خودرو است. شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، موتور محرک تقاضای کاذب شده و سیاست قیمت‌گذاری دستوری نتوانسته به هدف تنظیم بازار دست یابد. تازمانی که سیگنال قیمت اصلاح نشود، بازار خودرو همچنان با صف‌های میلیونی، قرعه‌کشی‌های پرحاشیه و نارضایتی مصرف‌کنندگان واقعی مواجه خواهد بود. عدد ۱.۵ میلیون، یک آمار گذرا نیست؛ این عدد، علامتی جدی برای بازاندیشی در سیاست‌های تنظیم‌گری صنعت خودرو است.

بازار، انگیزه خرید غیرمصرفی را تقویت می‌کند. نتیجه این چرخه، افزایش تقاضای کاذب و شکل‌گیری صف‌های طولانی ثبت‌نام است. در چنین شرایطی، نه تنها بازار تنظیم نمی‌شود، بلکه با هر طرح فروش، عطش تقاضا تشدید می‌شود. عدد ۱.۵ میلیون متقاضی در ۴۸ ساعت، بازتاب همین واقعیت است؛ بازاری که در آن قیمت رسمی به سیگنال غلط تبدیل شده است.

«تقاضای کاذب چگونه شکل می‌گیرد؟ تقاضای کاذب زمانی ایجاد می‌شود که انگیزه خرید، مصرف نباشد. در بازار خودرو ایران، اختلاف قابل توجه قیمت کارخانه و بازار آزاد، عملاً سود تضمین‌شده‌ای برای برندگان قرعه‌کشی یا ثبت‌نام‌کنندگان فراهم می‌کند. این سود بالقوه، طیف وسیعی از افراد را وارد چرخه ثبت‌نام می‌کند؛ از سرمایه‌گذاران خرد گرفته تا افرادی که با هدف حفظ ارزش دارایی وارد می‌شوند. در نتیجه، آمار ثبت‌نام‌کنندگان چندین برابر نیاز واقعی بازار می‌شود.

این وضعیت دو پیامد مهم دارد: نخست، دشوار شدن دسترسی مصرف‌کننده واقعی به خودرو.

دوم، تثبیت نگاه سرمایه‌ای به خودرو که خود به نوسانات بیشتر دامن می‌زند. به بیان دیگر، قیمت‌گذاری دستوری به جای آن که مصرف‌کننده را در اولویت قرار دهد، شرایطی ایجاد می‌کند که مصرف‌کننده واقعی در رقابت با تقاضای سرمایه‌ای قرار می‌گیرد.

«بازار تنظیم نمی‌شود؛ فقط به تعویق می‌افتد تجربه سال‌های اخیر نشان داده که هیچ‌یک از طرح‌های فروش فوق‌العاده یا پیش‌فروش نتوانسته‌اند بازار خودرو را به شکل پایدار تنظیم کنند. عرضه مقطعی ممکن است در کوتاه‌مدت بر قیمت‌ها اثر روانی بگذارد، اما تازمانی که شکاف قیمتی پابرجاست، انگیزه‌های سوداگران نیز باقی خواهد ماند.

بازار زمانی به تعادل می‌رسد که قیمت‌ها منعکس‌کننده واقعیت‌های تولید، هزینه‌ها و سطح تقاضا باشند. مداخله در تعیین نرخ، هر چند به نیت حمایت از مصرف‌کننده، در نهایت به ایجاد صف، قرعه‌کشی و رقابت میلیونی برای کالایی منجر می‌شود که عرضه آن محدود است. در چنین فضای، سیاست‌گذار ناچار است هر چندوقت یک‌بار با ابزارهای جدید، سامانه‌های تازه یا محدودیت‌های ثبت‌نام، تلاش کند بازار را مدیریت کند؛ اما اصل مساله، یعنی عدم تعادل قیمتی، همچنان باقی می‌ماند.

زاپاس

Spare Tire

تعیین حقوق گمرکی خودرو به میزان ۴ درصد

بند (۷) ماده (۱) قانون الزامات و احکام مورد نیاز قوانین بودجه‌های سنواتی

ردیف ۱-۳

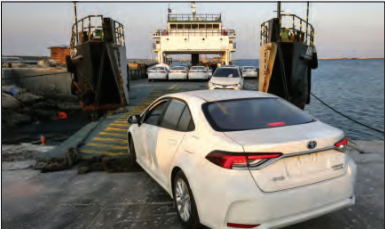
همچنین نمایندگان میزان تخفیف حقوق ورودی تبدیل پلاک خودروهای مناطق آزاد به پلاک ملی را به میزان ۲۰ درصد مشخص کردند.

«نمایندگان در نشست علنی نوبت دوم روز گذشته (۲۵ بهمن‌ماه) مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی الزامات منابع لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ کل کشور، ضمن موافقت با ردیف ۱-۳ و ردیف ۱-۱، حقوق گمرکی خودرو را به میزان ۴ درصد تعیین کردند.

بر اساس این مصوبات:

ردیف ۱-۳

حقوق گمرکی خودرو به میزان ۴ درصد تعیین شد.



نماد هلند اند هلند روی جلونچرخه، خود را از یک مدل استاندارد متمایز می‌کند. جزئیات طلایی رنگ در سراسر بدنه و رینگ‌های آلایزی ۲۳ اینچی، ظاهر اشرفای آن را تکمیل کرده‌اند؛ اما جادوی اصلی در کابین رخ می‌دهد؛ جایی که پنل‌های در با تزئینات چوب گردوی اعلا، حکاکی‌های دستی دقیق و چرم دست‌دوز، بیشتر به یک اثر هنری موزه‌ای شباهت دارند. ترکیب رنگ‌های پرزنی، طلایی و سبز که رنگ‌های سازمانی هلند اند هلند هستند، فضایی بی‌نهایت لوکس و منحصر به فرد خلق کرده است. در صندوق عقب، این رنجرور شگفتی‌های بیشتری دارد. در این جادو جعبه سفارشی با نام تعبیه شده که درون آن‌ها محفظه‌هایی برای نگهداری نوشیدنی‌ها، ظروف و ست فاشیو و چنگال قرار دارد.

این رنجرور ویژه که با همکاری یک برند مشهور ساخته شده و تنها در ۲۵ دستگاه تولید خواهد شد، ویژگی‌های خیره‌کننده‌ای دارد. شرکت بریتانیایی اوور فینچ متخصص سفارشی‌سازی خودروهای لندروور، از جدیدترین شاهکار خود با نام رنجرور هلند اند هلند رونمایی کرده است. این شاسی بلند فوق لوکس که بر پایه مدل رنجرور SV ساخته شده، با الهام از شرکت اسلحه‌سازی مشهور بریتانیایی، هلند اند هلند (Holland & Holland)، طراحی شده و با برچسب قیمتی سرسام‌آور ۶۰۰ هزار دلاری، حتی طرفداران رولز رویس کالینان را به حسادت وامی‌دارد. از این نسخه ویژه تنها ۲۵ دستگاه تولید خواهد شد. این رنجرور خاص از همان نگاه اول با رنگ سبزش مسابقه‌ای بریتانیایی، نشان برند اوور فینچ و

برتری ۶۰۰ هزار دلاری «رنجرور» در مقابل «رولز رویس»



ویژه‌ها

گردش مالی میان خودروسازان و قطعه‌سازان باید تقویت شود



«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که باید به‌طور جدی گردش مالی بین خودروسازان و قطعه‌سازان را تقویت کنیم، گفت: «هرچه خودروسازان داخلی بتوانند محصولات خود را با کیفیت بالاتر، قیمت مناسب‌تر و اقتصادی‌تر به نفع مصرف‌کنندگان تولید کنند، عملاً به افزایش تیراژ تولید و فروش کمک می‌شود و این چرخه مثبت، مستقیماً به تقویت صنعت قطعه‌سازی کشور نیز منجر خواهد شد.» وی افزود: «خودروسازان موظف هستند که تولید خود را با قوت و استحکام ادامه دهند».

دیگه چه خبر؟

مالیات خودروهای لوکس در سال آینده تعیین شد



«نمایندگان مجلس در مصوبه‌ای میزان مالیات خودروهای لوکس در سال ۱۴۰۵ را مشخص کردند. نمایندگان مجلس در ادامه بررسی ردیف (۱) جداول الزامات منابع لایحه بودجه ۱۴۰۵ مربوط به الزامات وصول منابع مالیاتی، موضوع مالیات خودروهای لوکس را تصویب کردند. طبق این مصوبه، نرخ مالیات انواع خودروی سواری و وانت دو اتاکی (کابین) دارای شماره انتظامی شخصی مازاد بر مبلغ ۷۵ میلیارد ریال نسبت به ارزش خودرو، یک درصد تعیین شد.

توئیتر!

قیمت خودروهای وارداتی اقتصادی نیست



«نماینده مردم داراب و زرین‌دشت در مجلس با بیان این که روند فعلی واردات با روح قانون مصوب مجلس مغایرت دارد، گفت: «قیمت‌های نجومی و ایرادات سامانه‌های عرضه، باعث شده تا این امکان به جای مردم، در انحصار عده‌ای خاص قرار گیرد، موضوعی که ورود فوری سازمان بازرسی و وزارت صمت را می‌طلبد». محمدجواد عسکری گفت: «مجلس با هدف تعدیل قیمت‌ها و ایجاد فضای رقابتی در بازار، قانون واردات خودرو را به تصویب رساند تا از این طریق تولیدکنندگان داخلی نیز ملزم به افزایش کیفیت محصولات خود شوند.»

در یک سال اخیر محقق شد؛

اصلاح ساختار مالی، نقطه چرخش «سایپا» به سوی ثبات



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

با آغاز به کار تیم مدیریتی جدید در سایپا، این خودروساز بزرگ کشور در شرایطی هدایت شد که با حدود ۲۱ هزار میلیارد تومان بدهی به شبکه بانکی و حجم قابل توجهی از معوقات مالی روبه‌رو بود. فشار تعهدات بانکی، محدودیت در دسترسی به منابع مالی و کاهش انعطاف‌پذیری نقدینگی، چالش‌های جدی برای تداوم تولید و اجرای برنامه‌های توسعه‌ای ایجاد کرده بود.

در چنین فضایی، ضرورت بازنگری در ساختار سرمایه و ساماندهی بدهی‌ها به عنوان اولویت اصلی در دستور کار قرار گرفت. مدیریت جدید با تمرکز بر اصلاح بنیان‌های مالی، برنامه افزایش سرمایه‌ای هشت‌برابری را ظرف مدت یک سال عملیاتی کرد، اقدامی که به عنوان نقطه عطفی در روند بازسازی مالی شرکت ارزیابی می‌شود. این افزایش سرمایه، ضمن تقویت سرمایه ثبت‌شده و بهبود نسبت مالکانه، قدرت چانه‌زنی سایپا در تعامل با بانک‌ها و سایر نهاد‌های مالی را افزایش داد. در نتیجه این اقدام، در یک سال اخیر سایپا با ایفای تعهدات به بانک‌ها و افزایش توان مالی خود توانست فعالیت‌های تولیدی را تقویت و همزمان با مدیریت بدهی‌ها، اصلاح ساختار سرمایه را در دستور کار قرار دهد.

کاهش هزینه‌های مالی ناشی از تسویه بدهی‌های سنگین، به بهبود صورت‌های مالی و ارتقای شفافیت عملکردی شرکت کمک کرد. همچنین این فرآیند زمینه اصلاح ساختار ترازنامه و متعادل‌سازی بدهی‌ها و دارایی‌ها را فراهم ساخت؛ موضوعی که در ارزیابی‌های



توسعه محصولات جدید را فراهم کرده است. این تحولات می‌تواند در میان‌مدت به افزایش سهم بازار و تقویت رقابت‌پذیری این خودروساز منجر شود. اصلاح ساختار سرمایه و افزایش سرمایه چشمگیر، آثار مثبتی در شاخص‌های مالی سایپا بر جای گذاشته است. کاهش نسبت بدهی به سرمایه، بهبود توان بازپرداخت تعهدات و ارتقای رتبه اعتباری از جمله نتایج قابل توجه این سیاست‌ها به شمار می‌رود. کاهش هزینه‌های مالی ناشی از بدهی‌های پیشین نیز به بهبود سودآوری عملیاتی کمک کرده و امکان برنامه‌ریزی بلندمدت‌تری را فراهم ساخته است. در چنین شرایطی، این شرکت می‌تواند با ریسک کمتری وارد پروژه‌های توسعه‌ای شود و مسیر جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید را هموار کند.

اعتباری نقش تعیین‌کننده‌ای دارد. همچنین بهبود جریان نقدینگی نه تنها پرداخت به‌موقع مطالبات قطعه‌سازان را تسهیل کرد، بلکه اعتماد زنجیره تامین را نیز افزایش داد.

از سویی، این موضوع نقش مهمی در تثبیت تولید و جلوگیری از وقفه‌های ناشی از کمبود قطعه ایفا کرد. ثبات نسبی در حوزه مالی، زمینه تمرکز بیشتر بر بخش تولید را فراهم آورد. سایپا توانست با تخصیص هدفمند منابع، ظرفیت‌های تولیدی خود را فعال‌تر کرده و برنامه‌های افزایش تیراژ را با انسجام بیشتری دنبال کند. بهبود تامین قطعات، کاهش توقف خطوط و برنامه‌ریزی دقیق‌تر تولید از جمله نتایج مستقیم این رویکرد بوده است. علاوه بر این، کاهش فشارهای مالی امکان سرمایه‌گذاری در بهبود کیفیت، ارتقای استانداردها و

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت فنر سازی زر

درآمدی‌ماه

180

میلیارد تومان



شرکت فنر سازی زر

ZAR SPRING MFG. CO.

میزان رشد درآمد ۱۰ ماهه

4

درصد

میزان درآمد ۱۰ ماهه

1,527

میلیارد تومان

شرکت فنر سازی زر در ۱۰ ماهه سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱,۵۲۷ میلیارد تومان درآمد شده است.

چند تلتد؟

بازار خودرو از تورم هم جلوزد!

«بررسی روند افزایش قیمت خودرو در بازار نشان می‌دهد قیمت خودرو در سال جاری نه تنها هم‌راستا با نرخ ارز رشد کرده، بلکه در برخی مقاطع حتی از تورم رسمی هم پیشی گرفته است، موضوعی که نقش انتظارات تورمی و کاهش عرضه را پررنگ‌تر از همیشه کرده است.

چرا؟

دلایل افزایش قیمت‌ها

«بسیاری از فعالان بازار معتقد هستند که مولفه اصلی افزایش قیمت خودرو، ترکیبی از چند عامل هم‌زمان از جمله نوسان نرخ ارز، تورم و مهمتر از همه میزان عرضه خودروسازان است، به طوری که هر زمانی که خودروسازان میزان عرضه خود را کاهش دادند قیمت خودرو در بازار با افزایش چشمگیری روبه‌رو شد.

برای چه؟

رفتار خریداران و فروشندگان تحت تاثیر چه عواملی بوده است؟

«با این حال، فضای انتظارات تورمی و اقتصادی در جامعه و عدم پیش‌بینی‌پذیری اقتصادی نقش بسزگی در رفتار خریداران و فروشندگان داشته، به طوری که هر خبر مرتبط با ارز یا قیمت کارخانه‌ای به موجی از واکنش در بازار خودرو منتج شده است.

طده يك

First gear

مالیات خودروهای لوکس تعیین شد

«حاضر جواب: بالاخره تکلیف لوکس‌ها مشخص شد. تا دیروز لوکس بودن یک خودرو به سقف پانوراما و ماساژور صندلی بود، امروز به جدول مالیاتی هم مجهز شد. از این پس مالک خودرو لوکس وقتی پشت فرمان می‌نشیند، علاوه بر دکمه استارت، دکمه «محاسبه اقساط مالیات» را هم در ذهنش روشن می‌کند. البته خوبی‌اش این است که حالا واژه «لوکس» معنای اقتصادی‌تری پیدا کرده؛ یعنی خودرویی که هم رانندگی می‌کند، هم به بودجه عمومی سلام می‌دهد. بعضی‌ها هم گفته‌اند شاید در آینده آپشن جدیدی به بازار بیاید: «حالت اقتصادی لوکس»، که در آن خودرو با همان امکانات حرکت می‌کند اما صاحبش با بلخند مالیات‌ش را می‌دهد.

آغاز عرضه خودروهای وارداتی در دامنه قیمتی ۴ تا ۶میلیارد تومان

«حاضر جواب: وارداتی‌ها با اعداد میلیاردی از راه رسیدند؛ خودروهایی که وقتی قیمت‌شان را می‌شنوی، ناخودآگاه کیلومتر شمار ذهنش شروع به چرخیدن می‌کند. در این بازه قیمتی، دیگر کسی درباره مصرف سوخت سوال نمی‌پرسد؛ بیشتر بحث درباره مصرف صفرهای حساب بانکی است. البته بازار هم حساب و کتاب خودش را دارد؛ هر چه عدد بزرگ‌تر، هیجان نمایشگاه‌گردی بیشتر. بعضی‌ها می‌گویند این خودروها بیشترین از آن که در خیابان دیده‌شوند، در محاسبات اکسل دیده می‌شوند. در هر صورت، تنوع قیمتی همیشه برای اقتصاد خوب است؛ حتی اگر بعضی از ما فعلاً از پشت ویترین به آن لبخند بزنیم.

پیش‌فروش‌های خارج از ضابطه امکان ایجاد سونامی حقوقی در بازار خودرو را دارد

«حاضر جواب: در بازار خودرو، پیش‌فروش همیشه شبیه بلیت کنسرت بوده؛ همه می‌خواهند زودتر صندلی‌شان را رزرو کنند. اما اگر قواعد سالان رعایت نشود، صندلی‌ها روی کاغذ بیشتر از ظرفیت می‌شود. نتیجه؟ همه با بلیت ایستاده! کارشناسان می‌گویند نظم قراردادی مثل کمر بند ایمنی است؛ شاید در ابتدا کمی سخت به نظر برسد، اما از تکان‌های بعدی جلوگیری می‌کند. بازار هم مثل جاده است؛ اگر خط‌کشی‌ها واضح باشد، راننده‌ها با خیال راحت‌تری گاز می‌دهند. خلاصه این که پیش‌فروش اگر طبق ضابطه باشد، تبدیل به نسیم ملایم می‌شود، نه سونامی.

هیچ صفی برای دریافت کارت بنزین نداریم

«حاضر جواب: خبر خوب این است که صف‌ها به‌خاطر تبدیل شده‌اند. دیگر کسی با بطری آب و صندلی تاشو کنار جایگاه مستقر نمی‌شود. کارت بنزین حالا آن قدر منظم شده که انگار خودش هم کارت عضویت باشگاه آرامش گرفته است. بعضی‌ها البته دلشان برای گفت‌وگوهای صف تنگ شده؛ همان بحث‌های داغ درباره مصرف، سهمیه و قیمت. ولی ظاهراً مدیریت صف هم مثل مدیریت ترافیک، وقتی خوب کار کند، کمتر دیده می‌شود. این هم از آن موفقیت‌هایی است که چون در دسرس ندارد، خیلی سرو صدا نمی‌کند.

کاهش فروش خودروهای برقی در جهان

«حاضر جواب: خودروهای برقی کمی از نفس افتاده‌اند؛ نه این که شارژ نداشته باشند، بلکه بازارشان نیاز به شارژ هیجان دارد. در سال‌های قبل، هر کس یک خودرو برقی می‌دید، حس می‌کرد آینده همین حالا پارک کرده است. حالا اما مشتری‌ها با دقت بیشتری حساب می‌کنند: قیمت، زیرساخت، برد حرکتی. اقتصاد جهانی هم مثل باتری است؛ گاهی فول شارژ، گاهی در حالت ذخیره. کارشناسان می‌گویند این افت موقتی است و فناوری همچنان مسیر خودش را می‌رود. بالاخره آینده همیشه با یک توقف کوتاه‌بار شارژ همراه است.



جنسیس «هاگما جی تی» برای رقابت با کوروت می آید

«جنسیس در جشن دهمین سالگرد تاسیس خود، با رونمایی از یک کانسپت خیره کننده به نام جنسیس ماگما GT، دنیای خودرو را شگفت زده کرد. این خودرو که در یک رویداد ویژه در فرانسه به نمایش در آمد، اولین سوپراسپرت مو تور وسط این شرکت محسوب می شود و به گفته مدیران جنسیس، چیزی بسیار فراتر از یک مطالعه طراحی است و راه را برای تولید یک رقیب جدی برای خودروهایی مانند شورولت کوروت هموار می کند. این کانسپت بخشی از نقشه راه پر فور منس جنسیس است که پیش تر در ماه سپتامبر معرفی شده بود. این برنامه شامل تولید یک نماد پر فور منس یا پرچمدار برای این برند است و جنسیس



طراحی جز برای مجهز به نمایشگرهای متمایز برای کنترل های صوتی، دنده و سایر ماژول ها بهره می برد. این طراحی علاوه بر زیبایی، راحتی و کارایی را برای راننده و سرنشینان بهار مغان می آورد. صندلی های جلو با قابلیت تنظیم و گرمایش سه سطحی، راحتی سفرهای طولانی مدت را تضمین می کنند. کابین دیجیتال سوزوکی اکراس جدید از نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای نمایش ابزار ها و صفحه نمایش لمسی ۱۲٫۹ اینچی برای کنترل سیستم های مختلف بهره می برد.

برش اختصاصی سوزوکی از کیک چرب توپوتا «Rav4»

«سوزوکی اکراس جدید با طراحی متفاوت و ویژگی های منحصر به فرد، به طور ویژه علاقه مندان به خودروهای هیبریدی و آفرود را هدف قرار می دهد. سوزوکی از سال ۲۰۲۰ مدل اکراس (Across) را به عنوان نسخه ای از توپوتا راو فور هیبریدی در خط تولید خود داشت. حالا نسل جدید این شاسی بلند معرفی و طراحی و امکانات آن به روز شده است. طراحی جدید اکراس به ویژه در جلونچرخه و گلگیرها شباهت زیادی به را فور دارد و نشان دهنده توانایی های آفرود این خودرو است. این خودرو در چهار رنگ خاکی متالیک، سفید، مشکی متالیک و خاکی عرضه خواهد شد. به نوشته Motor1، کابین سوزوکی اکراس جدید از طراحی جز برای مجهز به نمایشگرهای متمایز برای کنترل های صوتی، دنده و سایر ماژول ها بهره می برد. این طراحی علاوه بر زیبایی، راحتی و کارایی را برای راننده و سرنشینان بهار مغان می آورد. صندلی های جلو با قابلیت تنظیم و گرمایش سه سطحی، راحتی سفرهای طولانی مدت را تضمین می کنند. کابین دیجیتال سوزوکی اکراس جدید از نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای نمایش ابزار ها و صفحه نمایش لمسی ۱۲٫۹ اینچی برای کنترل سیستم های مختلف بهره می برد.

«فورد» همکاری با «شیائومی» را رد کرد



«گزارش هایی درباره گفت و گوی فورد و شیائومی برای تشکیل یک سرمایه گذاری مشترک در حوزه تولید خودروهای برقی در آمریکا، پس از انتشار در «فایننشال تایمز» با تکذیب هر دو شرکت روبه رو شد. گزارش فایننشال تایمز با استناد به منابع آگاه منتشر شده بود؛ اما بیانیه های رسمی فورد و شیائومی هر گونه مذاکره را رد می کند. به گزارش Aastocks، شیائومی می گوید خبر مذاکره با فورد برای تشکیل یک شرکت مشترک نادرست است و چنین گفت و گوهایی انجام نشده؛ این شرکت همچنین تأکید کرد در حال حاضر هیچ محصول یا خدماتی در بازار آمریکا عرضه نمی کند. فورد هم موضعی مشابه گرفت

و گزارش «فایننشال تایمز» را کاملاً بی اساس خواند. «فایننشال تایمز» به نقل از چهار منبع آگاه نوشته بود که فورد گفت و گوهایی اولیه ای با شیائومی برای همکاری احتمالی انجام داده که می توانست به تولید خودروهای برقی در آمریکا منجر شود. در این گزارش ادعا شده بود فورد با BYD و چند خودرو ساز چینی دیگر هم درباره همکاری در بازار آمریکا تماس هایی داشته است. هیچ یک از شرکت ها این ادعاها را تأیید نکردند. در گذشته، برخی مدیران فورد به علاقه این شرکت به فناوری خودروهای برقی چین اشاره کرده بودند.

وقتی عقربه های ساعت در اشتوتگارت معکوس می چرخند!

در آمد «مرسدس بنز» نصف شد

و هوش مصنوعی را با قیمتی به مراتب رقابتی تر عرضه می کنند. افت تقاضا در چین، نشان دهنده یک تغییر پارادایم است؛ در عصر خودروهای هوشمند، پرستیژ برند به تنهایی نمی تواند حاشیه سودهای نجومی را تضمین کند. مرسدس بنز اکنون در تله ای گرفتار شده که در آن هزینه های ثابت بالا و کاهش حجم فروش، فشار مضاعفی بر نقدینگی شرکت وارد کرده است.

■ پارادوکس گذار به دنیای الکتریکی
استراتژی «Electric Only» که توسط «اولا کالنئوس»، مدیر عامل بنز با حرارت دنبال می شد، اکنون با واقعیت های تلخ بازار روبه رو شده است. سرمایه گذاری های میلیاردی روی پلت فرم های تمام الکتریکی (EQ) در حالی انجام شد که سرعت پذیرش این خودروها در سطح جهانی کندتر از پیش بینی ها بود. مشتریان سنتی بنز هنوز دلبسته موتورهای احتراق داخلی توانمند هستند و مشتریان مدرن نیز در بازار برق، گزینه های متنوع تر و ارزان تری پیدا کرده اند. این عدم توازن باعث شده مرسدس بنز با فروتنی، اهداف برقی سازی خود را تعدیل کرده و دوباره به سمت بهینه سازی موتورهای درون سوز و هیبریدی متمایل شود؛ چرخشی که اگر چه برای بقا لازم است، اما هزینه های تحقیق و توسعه را دوچندان می کند. کاهش سود بنز، زنگ خطری برای تمام خودروسازان بزرگ است. این اتفاق ثابت کرد که تمرکز صرف بر حاشیه سود بالا در خودروهای لوکس (استراتژی Luxury First) در زمان رکود اقتصادی جهانی و ظهور رقبای فناورانه ریسک بالایی دارد. بنز اکنون ناچار است دست به جراحی در ناکی در هزینه های خود بزند. صرفه جویی در هزینه های عملیاتی و بازنگری در زنجیره تامین، تنها بخشی از مسیر بازگشت است. مرسدس بنز بارها در طول تاریخ ثابت کرده که توانایی بازسازی خود را دارد. افت سود فعلی، اگر چه در کوتاه مدت باعث ریزش ارزش سهام و نگرانی سهامداران شده، اما می تواند محرکی برای یک تحول ساختاری باشد. ستاره اشتوتگارت برای درخشش دوباره، باید تعادلی میان «میراث مهندسی» خود و «مطالبات دیجیتال» عصر جدید برقرار کند. دنیای خودرو در انتظار است تا ببیند آیا این غول آلمانی می تواند از دل این بحران، با محصولات که هم اصالت دارند و هم نوآوری، دوباره به تخت پادشاهی باز گردد یا خیر.



قصه دارد بیش از ۴۰ مدل جدید را در طول سه سال به بازار معرفی کند تا بتواند فروش خودرو خود را به سطح مطلوب بازگرداند و روند کاهش در آمد را متوقف کند.

■ وقتی «لوکس گرای» در برابر واقعیت بازار زانو می زند
کاهش ۵۰ درصدی سود خالص مرسدس بنز در سال ۲۰۲۴ و چشم انداز چالش برانگیز ۲۰۲۵، فراتر از یک نوسان مالی ساده است؛ این گزارش، بیانیه ای صریح از پایان دوران طلایی خودروسازان سنتی اروپا در بازارهای جهانی، به ویژه چین به شمار می رود. برای برندی که شعار «با بهترین ها هیچ» را سرلوحه خود قرار داده، این آمار نشان می دهد که «بهترین بودن» در دنیای جدید، دیگر صرفاً به معنای مهندسی دقیق مکانیکی نیست.

■ تله چینی و پایان دوران وفاداری
بزرگترین ضربه به پیکر مرسدس بنز از جانب بازار چین وارد شده است؛ بازاری که تا پیش از این، نیمی از سود عملیاتی این شرکت را تأمین می کرد. اما امروز، مصرف کننده چینی که زمانی برای داشتن یک «اس کلاس» لحظه شماری می کرد، جذب برندهای نوظهور داخلی شده است که تکنولوژی های دیجیتال

در سال ۲۰۲۴ به ۵٫۸۲ میلیارد یورو در سال ۲۰۲۵ رسید. این کاهش چشمگیر به دلیل شرایط دشوار بازار و کاهش فروش خودروها به ثبت رسید.

■ روزهای سخت نخستین خودروساز جهان
به گزارش «NewsCn» فروش خودروهای مرسدس بنز در سال ۲۰۲۵ با کاهش ۹٫۲ درصدی به یک میلیون و ۸۰۱ هزار و ۲۹۱ دستگاه رسید. در بخش ون هانیز، فروش کاهش ۱۱٫۵ درصدی را تجربه کرد و به ۳۵۹ هزار و ۱۳۶ دستگاه رسید. این کاهش در فروش واحدها تأثیر زیادی بر درآمد شرکت گذاشت. گروه مرسدس بنز همچنین از کاهش ۹٫۲ درصدی در درآمد کل خود به ۱۳۲٫۲ میلیارد یورو خبر داد. سود خالص شرکت نیز با کاهش ۴۸٫۸ درصدی به ۵٫۳۳ میلیارد یورو رسید که بیانگر چالش های مالی این برند در سال ۲۰۲۵ است. اولا کالنئیس مدیر عامل مرسدس بنز ضمن اشاره به چالش های بازار گفت که با وجود شرایط دشوار، نتایج مالی مطابق با پیش بینی های این شرکت بوده است. او دلیل موفقیت را تمرکز بر کارایی و انعطاف پذیری در برنامه ها و عملیات های شرکت دانست. مرسدس بنز در سال ۲۰۲۵ اولین سال از برنامه سه ساله معرفی مدل های جدید خود را آغاز کرده است. این شرکت



سیاهیل سیاهوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«در دنیای خودرو، نام هایی وجود دارند که فراتر از یک برند، به عنوان «خط کش» سنجش ثبات و اعتبار صنعت شناخته می شوند. دهه ها است که هر زمان صحبت از سودآوری پایدار و مهندسی بی نقص به میان می آید، نگاه ها ناخودآگاه به سمت ایالت بادن-وورتمبرگ و ستاره سه پری می چرخد که گویی از گزند نوسانات اقتصادی مصون مانده است. اما گزارش های مالی اخیر که از قلب تپنده خودروسازی آلمان مخابره شده، فضایی متفاوت را ترسیم می کند؛ فضایی که در آن دیگر نه صدای غرش موتورهای احتراقی و نه سکوت خودروهای الکتریکی، هیچ کدام نتوانسته اند جلوی توفان «عدم قطعیت» را بگیرند. امروز در تالارهای شیشه ای اشتوتگارت، بحث بر سر مدل های جدید یا آپشن های لوکس نیست؛ بلکه پرسش اصلی این است که چگونه یکی از باصلابت ترین امپراتوری های صنعتی جهان، در میانه گذار به عصر دیجیتال، با چالشی روبه رو شده که حتی خوش بین ترین تحلیلگران وال استریت رانیز به سکوت واداشته است. تغییر ذائقه در بازارهای شرقی، تردید در استراتژی های تمام الکتریکی و فشار خردکننده هزینه های عملیاتی، وضعیتی را پدید آورده که یادآور لحظات حساس پیش از یک جراحی بزرگ است. وقتی غولی با این ابعاد، دست به بازنگری در چشم اندازهای میان مدت خود می زند و از روزهای دشوار پیش رو سخن می گوید، لرزه بر اندام کل زنجیره تامین جهانی می افتد. این تنها یک گزارش مالی فصلی نیست؛ این برشی از واقعیت عریان صنعتی است که در آن «شکوه گذشته»، لزوماً تضمین کننده «بقای آینده» نیست. در حالی که رقبا با قواعد جدید بازی می کنند، پیشگامان سنتی ناچارند میان میراثی که آن ها را به اینجا رسانده و ضرورتی که آن ها را به جلو می راند، دست به انتخابی دردناک بزنند. مرسدس بنز در گزارش مالی سال ۲۰۲۵ خود از کاهش شدید ۵۷٫۲ درصدی در درآمد قبل از بهره و مالیات (EBIT) خبر داد. در واقع درآمد این خودروساز آلمانی از ۱۳٫۶ میلیارد یورو



«پژو ۴۰۸ جدید حداقل از لحاظ ظاهری، خودرویی جذاب بود؛ اما حالا با فیس لیفت جدید، چهره ای جسورتر از قبل پیدا کرده است. ۴۰۸ جدید در نمایشگاه خودرو بروکسل ۲۰۲۶ معرفی شد و نشان می دهد پژو قصد دارد در میانه عمر محصولش، جذابیت ظاهری آن را جدی تر دنبال کند. بیشترین تغییرات در نمای جلو دیده می شود. دی لایت های قدیمی جای خود را به طرح جدید «پنجه شیر سه تایی» داده اند؛ امضایی که پیش تر در نسل جدید ۳۰۸ دیده بودیم و حالا ظاهری خشن تر به ۴۰۸ می دهد. جلونچرخه با طراحی شده با خطوط تیزتر و نوارهای LED باریک، نمای خودرو را عریض تر نشان می دهد. برای نخستین بار، نشان پژو به صورت نورانی در جلونچرخه قرار گرفته و در عقب هم تایپوگرافی پژو روشن می شود و در نوار

نخستین فیس لیفت برای نسل جدید «پژو ۴۰۸»

سرتاسری چراغ ها قرار دارد. برای حفظ تمرکز روی دی لایت ها، چراغ های اصلی جلو باریک تر شده و در بخش های مشکی سپر پنهان شده اند. رادار خودرو پشت لوگو پژو قرار گرفته تا نمای جلو یک دست بماند. در کنار این تغییرات، رنگ تازه سبز معرفی شده که بسته به نور، بین سبز تیره و زرد روشن تغییر می کند و جلوه ای متفاوت به بدنه می دهد. کابین ۴۰۸ آشنا به نظر می رسد؛ اما کیفیت متریا ل ارتقا یافته است. صفحه نمایش ۱۰ اینچی راننده گرافیک های جدیدی دارد و در نسخه های کامل تر، استفاده از آلومینیوم واقعی، چرم ناپا و آلکانتر، حس لوکس تری ایجاد می کند. هدف پژو روشن است؛ القای تجربه نشستن در خودرویی گران تر از قبل. در بخش فنی، پژو دست خریداران را باز گذاشته است.

خبر

News

رکوردشکنی دوباره از سوی لامبورگینی «تمارایو»

«لامبورگینی بار دیگر مرزهای سرعت را جابه جا کرد و خودرو جذاب این برند تعریف تازه ای از هیجان، قدرت و کنترل ارائه می دهد. داستان سرعت همیشه با اعداد معنا پیدا می کند و این بار لامبورگینی تمارایو با ثبت رکوردی تاریخی، جایگاه خود را در صدر سریع ترین خودروهای بنزینی تثبیت کرده است. هرچند آپوسدان های تمام برقی مثل تسلا مدل S Plaid و لوسید ایر Sapphire در درگاه های مستقیم حرف های زیادی می گفتن دارند، اما هیجان ناب لامبورگینی همچنان بی رقیب است. تمارایو با ترکیب گشتاور انی سه موتور الکتریکی و قدرت بی وقفه پیشران ۴ لیتری V8 توئین توربو



با میل لنگ تخت، تجربه ای تازه از شتاب و سرعت را به نمایش می گذارد. لامبورگینی برای ثبت رکورد، سناریوی دقیق و حساب شده ای دارد. کافی است فرمان روی حالت Corsa، پیشران روی Performance و لانچ کنترل با دکمه شطرنجی فعال شود. با فشردن همزمان پدال ها، دور موتور روی ۴۰۰۰ دور در دقیقه قفل می شود و با رها شدن ترمز، تمارایو مثل موشک به جلو پرتاب می شود. تدارهای مسابقه ای برجستون پوتنزا روی آسفالت فریاد می کشند، موتور V8 تا 250 دور در دقیقه اوج می گیرد و گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه، دنده ها را با خشونت و دقتی مثال زدنی تعویض می کند. نتیجه نمایش خیره کننده لامبورگینی، ثبت شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۲٫۲ ثانیه ای است. با این حال، تمارایو در رده بندی شتاب اولیه موتور ترد، پس از فراری SF90 Stradale و پورشه ۹۱۱ توربو مدل ۲۰۲۶، در جایگاه سوم قرار می گیرد. در ادامه مسیر ۴۰۰ متر نیز این برتری حفظ می شود و نهایتاً تمارایو با ثبت زمان ۹٫۶ ثانیه، عنوان سریع ترین خودرو بنزینی تاریخ از مون های درگ موتور ترد را به نام خود می زند. برای مهار گاو خشمگین لامبورگینی، ترمزهای کربن سرمیکی وارد میدان می شوند.



کیت «متنی» برای پورشه «۹۱۱ جی تی ۳»



پورشه بار دیگر ثابت کرد که حتی برای خودرو فوق‌العاده‌ای مثل GT3 ۹۱۱ هم همیشه جایی برای بهتر شدن هست. این شرکت با همکاری شریک قدیمی خود، متنی (Manthey)، یک کیت ارتقایی جدید برای نسل ۹۹۲.۲ این هیولای پیست معرفی کرده که بدون دست‌زدن به پیش‌سرا، توانسته زمان دور پیست افسانه‌ای نوربرگرینگ را به شکل چشمگیری کاهش دهد. این خودرو که به دست‌انده‌فهرمان DTM آیهان‌جان گوون هدایت می‌شد، توانست جهنم سبز را در زمان خیره‌کننده ۶ دقیقه و ۵۲.۹ ثانیه طی کند. این زمان، ۲.۷۶ ثانیه سریع‌تر از نسخه پیشین GT3 ۹۱۱ مجهز به کیت متنی است و نشان می‌دهد که مهندسی دقیق آیرودینامیک و شاسی

تا چه حد می‌تواند تاثیر گذار باشد. این تایم همچنین تقریباً با رکورد مستانگ GTD برابر است. در این کیت خبری از تقویت پیش‌راننده تنفس طبیعی ۴ لیتری پورشه نیست و تمام تمرکز متنی روی بهبود چسبندگی و پایداری از طریق آیرودینامیک و سیستم تعلیق بوده‌است. بال عظیم عقب عربی‌تر شده و به یک فلب گورنی مجهز شده‌است تا داون‌فورس را افزایش دهد. دیفیوزر عقب بازنگری شده و زیر خودرو نیز با پوشش‌های جدید به یک عنصر آیرودینامیکی بزرگ تبدیل شده‌است. در مجموع، این کیت در حالت جاده‌ای ۳۵۵ کیلوگرم و در حالت مخصوص پیست تا ۵۴۰ کیلوگرم داون‌فورس تولید می‌کند که خودرو را به‌عنوان واقعی کلمه به آسفالت می‌چسباند.

استاندارد ۱۲۲ گانه به دلیل ناکافی بودن سطح ایمنی خودروها به زودی اجرایی می‌شود؛

مجوز رشد قیمت خودرو بعد از هیاهوی دو هفته‌ای صادر شد



ابلاغ قیمت‌های

جدید خودروسازان

پس از دو هفته

کشمکش و مخالفت

رسمی نهادهای

مختلف نهایی شد.



افزایش ۳۹ درصدی قیمت محصولات ایران خودرو، ۳۰ درصدی محصولات سایپا و ۲۵ درصدی محصولات پارس خودرو اکنون مبنای اجرا قرار گرفته‌است؛ تصمیمی که بلا تکلیفی را پایان داد، اما هزینه عدم قطعیت را به بازار خودرو و تحمیل کرد. با وجود موج مخالفت‌ها از سوی مقامات رسمی با افزایش قیمت خودرو، در نهایت تعدیل نرخ‌ها مبنای عمل قرار گرفت؛ سناریویی تکراری که بار دیگر هزینه بلا تکلیفی را به بازار تحمیل کرد. جالب این که بعد از دو هفته مخالفت از سوی مقامات اجرایی، قضایی و نمایندگان مجلس، در نهایت بازار خبر رشد قیمت‌ها را از سامانه کدال دریافت کرد. بعد از حدود دو هفته کشمکش بین خودروساز و نهادهای مختلف در نهایت سه‌شنبه هفته گذشته بهای جدید کارخانهای خودروها اعلام شد؛ به‌طوری که ایران خودرو و متوسط افزایش قیمت ۳۹ درصدی را دریافت کرد. این در شرایطی است که این شرکت اوایل بهمن‌ماه به‌طور میانگین رشد ۴۹.۱ درصدی را در قیمت‌های محصولات خود اعلام کرده بود. همچنین سایپا به‌طور متوسط مجوز افزایش قیمت ۲۰ درصدی را دریافت کرد و پارس خودرو نیز رشد میانگین ۳۵ درصدی نرخ محصولات خود را به ثبت رساند.

این تحولات در حالی رقم خورد که طی دو هفته، دست‌کم هفت نهاد و مقام رسمی علیه رشد قیمت‌ها موضع گرفتند، اما در نهایت با اجرای آن همراه شدند. سناریویی تکراری که پیش‌تر نسخه مهیج‌تر و طولانی‌تر آن را در نیمه ابتدایی امسال شاهد بودیم. خودروساز اعلام قیمت می‌کند، نهادهای سیاست‌گذار و نظارتی با شدت زیادی مخالفت می‌کنند و در نهایت با کمی تعدیل با افزایش قیمت موافقت می‌کنند. متضرر نهایی این سناریو نیز بازار خودرو است که درگیر بلا تکلیفی و ناطمینانی‌های بیشتر می‌شود. این بار بر خلاف سری قبل مخالفان مقاومت طولانی مدتی نداشتند و می‌توان گفت بیشتر آن‌ها از ابتدا می‌دانستند که چاره‌ای جز موافقت با رشد قیمت رسمی خودرو ندارند.

اولین واکنش بعد از اعلام قیمت‌های جدید که اوایل بهمن‌ماه رخ داد از طرف وزارت صمت بود. عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت با اشاره به رشد قیمتی محصولات ایران خودرو گفت: «این شرکت بر اساس سیاست‌های جدید و تاثیر آن بر قیمت تمام‌شده کالا، یک دامنه تغییرات را اعلام کرده‌است؛ این موضوع به هیچ‌عنوان مورد تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت نیست.» سازمان حمایت نیز نامه‌ای به وزارت صمت ارسال و تاکید کرد افزایش قیمت‌ها باید متوقف شده و به‌طور کامل مورد بررسی قرار گیرد. پس از آن سخنگوی سازمان تعزیرات حکومتی، سید یاسر رایگانی اعلام کرد فرآیند قانونی افزایش قیمت از سوی ایران خودرو طی نشده و «این

اقدام فاقد وجهت قانونی است.» سازمان بازرسی نهاد بعدی بود که به ماجرا ورود کرد. میرمحمدی، سخنگوی سازمان بازرسی کل کشور تاکید کرد ضوابط قیمت‌گذاری کالاهای انحصاری بر عهده شورای رقابت است و تایید قیمت خودروهای سواری نیز باید توسط سازمان حمایت انجام شود؛ بنابراین اعلام قیمت‌های جدید بدون هماهنگی با این مراجع محل ایراد است.

بعد از آن دادستانی تهران وارد ماجرا شد و حکمی صادر کرد که در آن آمده بود: «خودروساز متخلف تا زمان هماهنگی قیمت‌گذاری محصولات با نظر مراجع ذی‌صلاح اجازه فروش خودرو نخواهد داشت. فروش با قیمت قبلی مشکلی ندارد.» فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت و مسعود پزشکیان رئیس‌جمهور نیز از این قافله عقب‌نماندند و مخالفت خود را اعلام کردند. اما در میانه همه این مخالفت‌ها، مجوز افزایش قیمت برای خودروسازان صادر شد و متضرر نهایی این وضعیت مصرف‌کنندگان خودرو هستند که هر روز باید با بلا تکلیفی و ناطمینانی در بازار خودرو دست‌وپنجه نرم کنند؛ به‌طوری که طی هفته اول بهمن‌ماه بهای خودروهای داخلی به‌طور میانگین ۸ درصد افزایش یافت که بیشتر آن تنها مربوط به یک روز بود. گرچه افزایش نرخ ارز و تورم عمومی به‌خودی خود در بالا رفتن بهای خودرو نقش دارند، اما این دست بلا تکلیفی‌ها نیز به‌سهم خود شوک زیادی به بازار وارد کرده‌است.

از طرفی رئیس سازمان ملی استاندارد اعلام کرد: «زمان اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه منوط به کار گروه تخصصی است که با همکاری وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد، پلیس راهور و سایر ذی‌نفعان تشکیل می‌شود.»

فرزانه انصاری ادامه داد: «طی سال‌های اخیر ۹ مورد از استانداردهای ۸۵ گانه تعلیق شده بود، اما همکاران ما با پیگیری‌های خود، تمام آن موارد را پایش و ارزیابی کردند و اکنون خودروهای داخلی در همه زیرساخت‌ها این استانداردها را رعایت می‌کنند.»

تداوم نوسان قیمت محصولات داخلی

خودروهای داخلی در نخستین روز هفته رشد بهای ۵ تا ۱۴۸ میلیون تومانی و کاهش قیمت ۷ تا ۳۵ میلیون تومانی را در محصولات داخلی تجربه کردند. جایی که نیسان اکستند EX (۱۴۰۴) با ۱۴۸ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۴۸ میلیون تومان، نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴) با ۱۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۲۵ میلیون تومان و شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۵۷ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۷ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (در چهره‌قی) (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۴۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۸۵ پری‌ری (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۹۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. همچنین خودروهای مونتاژی رشد قیمت ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۷۰ میلیون تومان، کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۶۰ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۳۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، آئودی Q5e-tron تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۹ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، ام‌جی پنج ۱.۵ لیتر (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و اپل کورسا ۱.۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

معاون اقتصادی گروه خودروسازی سایپا اعلام کرد؛

ارزش سهام سایپا ۳۳۶ همت تعیین شد

واگذاری ۴۲ درصد سهام تودلی سایپا در آستانه عرضه در بورس و انتقال مدیریت سایپا هم‌زمان با واگذاری سه کرسی هیات‌مدیره

همین منظور موضوع ارزش‌گذاری کرسی‌های هیات‌مدیره در شرکت‌های سرمایه‌گذاری گروه در حال بررسی است و پس از تصویب در هیات‌مدیره، قیمت پایه نهایی برای اعلام به بورس تعیین خواهد شد.»

معاون اقتصادی گروه خودروسازی سایپا افزود: «پس از نهایی شدن قیمت پایه، اطلاعات مربوط به عرضه توسط کارگزار رسمی به سازمان بورس و اوراق بهادار ارسال می‌شود تا فرآیند واگذاری طبق ضوابط بازار سرمایه انجام گیرد.»

وی گفت: «در حال حاضر بخشی از سهام سایپا در وثیقه بانک‌ها قرار دارد و مذاکرات لازم برای رفع توثیق این سهام در جریان است. به محض آزادسازی سهام در وثیقه و تکمیل مدارک و فرم‌های مورد نیاز سازمان بورس، آگهی عرضه سهام و واگذاری مدیریت و مالکیت سایپا از طریق سازمان بورس منتشر خواهد شد.»

گفتنی است فرآیند واگذاری بلوک ۴۲ درصدی سهام سایپا از اسفندماه ۱۴۰۳ آغاز شده و اکنون پس از انجام مراحل کارشناسی و تعیین ارزش، این واگذاری در مراحل پایانی و آماده‌ورود به فاز عرضه در بورس قرار دارد.



«به گزارش «سایپانیز» علیرضاییانی، معاون اقتصادی گروه خودروسازی سایپا گفت: «در مهرماه سال جاری و در راستای اجرای تکالیف قانونی مربوط به واگذاری سهام تودلی، تفاهم‌نامه‌ای با مرکز کارشناسان و وکلای قوه قضائیه منعقد شد تا فرآیند ارزیابی سهام شرکت‌های گروه سایپا انجام شود.»

وی افزود: «نتیجه کارشناسی طی نامه رسمی در تاریخ ۲۰ بهمن‌ماه ۱۴۰۴ اعلام شد و بر اساس آن، قیمت هر سهم سایپا ۲۰۷۵ ریال تعیین و ارزش کل سهام این شرکت ۳۳۶ هزار میلیارد تومان برآورد شده‌است.»

معاون اقتصادی گروه خودروسازی سایپا خاطر نشان کرد: «مطابق ماده ۵ قانون بر نامه هفتم توسعه، گروه سایپا مکلف به واگذاری ۴۲ درصد از سهام تودلی خود است و این فرآیند در همین چارچوب در حال پیگیری است.»

وی افزود: «هم‌زمان با واگذاری این میزان سهام، سه کرسی هیات‌مدیره نیز به خریدار منتقل می‌شود و در نتیجه مدیریت و کنترل گروه سایپا عملاً در اختیار سهامدار جدید قرار خواهد گرفت.» بیانی تصریح کرد: «به



صندلی های جلو، تهویه اتوماتیک دوگانه و سیستم صوتی پیشرفته، سطح رفاه را در کنار ماهیت پرفورمنس حفظ می کنند. در بخش فنی، این خودرو به پیشرا نه ۱.۶ لیتری ۳ سیلندر توربوشارژ GTS-G16E مجهز است که توان تولید حدود ۱۳۰ اسببخار و ۲۹۵ پوندفوت گشتاور را دارد. نیرو از طریق گیربکس ۶ سرعته دستی هوشمند یا جعبه دنده ۸ سرعته اتوماتیک GR-DAT به هر چهار چرخ (سامانه GR-FOURWD) منتقل می شود که چسبندگی و پایداری بالایی فراهم می کند. قیمت پایه این هاج یک اسپرت برای مدل ۲۰۲۵ از حدود ۳۹ تا ۴۰ هزار دلار آغاز شده و در نسخه های فول به محدوده ۴۶ هزار دلار می رسد که آن را در میان هاجیک های پر فورمنسی بازار قرار می دهد.

نسخه GR از کرولا، محصولی کاملاً عملکردمحور از برند Gazoo Racing محسوب می شود که با رویکردی الهام گرفته از دنیای رالی توسعه یافته است. در نمای بیرونی، زبان طراحی تهاجمی با گلگیرهای عریض، ورودی های هوای بزرگ، هود برجسته و اسپویلر عقب مشکی براق، هویت اسپرت خود را بر جرسته می کند. استفاده از رنگ های ۱۸ اینچی آلبازی و برخی تریم ها با سقف فیبر کربنی، علاوه بر کاهش وزن، به بهبود آپرودینامیک کمک می کند. در فضای داخلی، کابین با تمرکز بر راننده طراحی شده و از صندلی های اسپرت با دوخت قرمز، فرمان چرمی، نمایشگر دیجیتال و سیستم اطلاعات-سرگرمی مدرن بهره می برد. تجهیزاتی مانند گرم کن



تویوتا کرولا «GR»؛ اسپرت کوچولوی جذاب

چگونه موتور بنزینی نماد قدرت می شود؟

نگاهی به بهترین ۸ سیلندر های ۲۰۲۵

در دنیای خودروهای پر فورمنسی (باعملکرد بالا)، موتور های ۸ سیلندر وی-شکل همچنان نماد قدرت، پاسخ دهی سریع، صدای هیجان انگیز و تجربه رانندگی ممتاز هستند. در سال ۲۰۲۵ میلادی، با وجود فشار جهانی برای الکتریکی سازی و استانداردهای سخت گیرانه آلایندگی، بسیاری از کمپانی های بزرگ مطرح متعهد ماندند که بهترین فناوری موتور احتراق داخلی را به اوج خود برسانند؛ به ویژه در بخش ۸ سیلندر های وی-شکل که از

نظر عملکرد و هیجان در صدر قرار دارند. در ادامه این مطلب ما ۶ موتور ۸ سیلندر وی-شکل V8 برتر سال ۲۰۲۵ را بررسی می کنیم که از موتور های سوپرکار تا موتور های ماسل کار های آمریکایی و لوکس های آلمانی را در بر می گیرد. انتخاب هر یک از این موتور های ۸ سیلندر وی-شکل در سال ۲۰۲۵ نه تنها به قدرت خروجی محدود نمی شود، بلکه مجموعه ای از فناوری، پاسخ دهی، تجربه رانندگی و نوآوری مهندسی را در نظر می گیر د.

۹۰۰ نیوتون متر در ۶۹۰۰ آرپی ام می رسد. این موتور یکی از نمادهای مهندسی آلمانی است که در سال ۲۰۲۵ میلادی همچنان جایگاه مهمی در بخش موتور های ۸ سیلندر دارد تا تعادل بین لوکس بودن، بازده و عملکرد بالا را به وجود آورد. دلیل انتخاب موتور M177/M178 پاسخ سریع، صدای خوش آوا و عملکرد بی نظیر در هر دور است. همچنین این موتور به دلیل تعادل عالی بین قدرت، راحتی و تکنولوژی پیشرفته انتخاب شده است. طراحی HotV توربو تاخیر توربو را به حداقل می رساند و عملکرد روان در هر دور موتور را تضمین می کند.

موتور ۷۸ جنرال موتورز LT6-LT7



جنرال موتورز با معماری جدید موتور Gemini که شامل موتور های سری LT6 و LT7 است، رویکرد نوآورانه ای را برای موتور های ۸ سیلندر به کار گرفت. موتور سری LT6 و LT7 از پارامترهای فنی مانند طراحی ۸ سیلندر وی-شکل ۹۰ درجه ای، حجم موتور ۵۴۳ سی سی (۵.۵ لیتر)، قطر سیلندر ۱۰۴.۲۵ میلی متری، کورس پیستون ۸۰ میلی متری، متربال آلومینیوم Sand-cast 319 بلوک سیلندر و سرسیلندر، نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک در LT6 (اتمسفریک) و نسبت تراکم ۹.۸ به یک در LT7 و سیستم پر خوران توپین-توربو بر خور دار است. ناگفته نماند که در موتور LT6 حداکثر دور موتور به ۱۸۶۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و در موتور LT7 حداکثر دور موتور به ۸۴۰۰ آرپی ام می رسد. در پیشرا نه V8 نسخه LT6 اتمسفریک حداکثر توان به ۶۷۰ اسببخار در ۸۴۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۶۲۴ نیوتون متر در ۶۳۰۰ آرپی ام می رسد. در مقابل به لطف اضافه شدن تکنولوژی توپین-توربو در LT7 حداکثر قدرت به ۱۰۶۴ اسببخار در ۷۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به ۱۱۲۳ نیوتون متر در ۶۰۰۰ آرپی ام در سوپراسپرت ZR1 می رسد. جنرال موتورز با این خانواده جدید ثابت کرده که هنوز در نوآوری موتور های پر فورمنس از V8 تنفس طبیعی تا توربو پیشرفته در سطح جهانی حضور دارد. دلیل انتخاب LT6 و LT7 ترکیب قدرت، قابلیت ارتقا و تطبیق پذیری با سوپراسپرت ها و ماسل کار های پر فورمنسی است.

موتور ۷۸ نسل چهارم فورد Predator



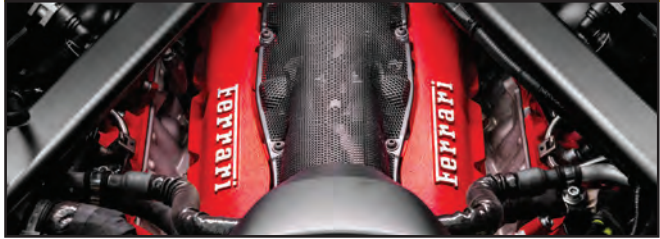
فورد از نسل های مختلف موتور های V8 بهره برده است؛ اما یکی از برجسته ترین نسخه ها در سال های اخیر Ford Predator است که در خودروهایی مانند موستانگ GT500 و نسخه های پرتوان پیکاپای خودر پتور و پتور R با بهینه سازی های بیشتر ظاهر شده است. این موتور دارای ویژگی های فنی از جمله طراحی ۸ سیلندر وی-شکل با زاویه قرارگیری ۹۰ درجه ای، حجم موتور



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

موتور ۷۸ فراری F154



موتور فراری F154 یکی از مشهورترین موتور های ۸ سیلندر توربوشارژ جهان است که از سال ها پیش توسعه یافته و به عنوان قلب تپنده بسیاری از سوپراسپرت های ایتالیایی باقی مانده است. این موتور از پارامترهای فنی مانند طراحی بلوک سیلندر وی-شکل با زاویه ۹۰ درجه ای، سیستم توپین-توربو (توربوهای دوقلو) موازی برای افزایش فشار هوا در سیلندر، بلوک و سرسیلندر آلومینیومی با وزن کم، سیستم پاشش مستقیم سوخت، میل لنگ تخت (Flat plane) برای پاسخ دهی سریع و کارایی در دور های بالا، سیستم روغن کاری با «Drysump» مبتنی بر کارتر مجزا و پمپ های جدید برای عملکرد پایدار تشکیل شده که راندمان را در دور های بالا تا حد زیادی افزایش می دهد. بر این اساس، این مدل پیشرا نه توان خروجی تا ۸۱۹ اسببخار در ۷۹۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و گشتاور خروجی تا ۸۴۰ نیوتون متر (بسته به نوع پروگرام ECM) در ۶۵۰۰ آرپی ام را به ار مغان می آورد. ناگفته نماند که این پیشرا نه در مدل Testarossa 849 که در سال ۲۰۲۵ میلادی معرفی شد تا ۱۰۰۰ اسببخار را به لطف موتور های الکتریکی و سیستم هیبرید متوسط ارائه می دهد. دلیل انتخاب این قوای محرکه اسب سرکش ایتالیایی ترکیب بی نظیر دور بالا با پاسخ دهی سریع و مهندسی دقیق، توربوشارژ های دوقلو و قدرت و گشتاور بسیار بالا است.

موتور ۷۸ مرسدس بنز M177/M178



همواره مرسدس بنز در فهرست بهترین پیشرا نه ها حضور دارد؛ چرا که تکنولوژی منحصر به فرد قلب تپنده این ستاره داشتوتگارتی زبان زد بوده است. موتور M177/M178 مرسدس بنز که مهندسی فوق پیشرفته AMG روی آن نظارت دارد، در سال ۲۰۲۵ میلادی یکی از بی نقص ترین و بهترین ها بوده تا بین لوکس گرایی و پر فورمنس بالا تعادل برقرار کند. این موتور دارای پارامترهای فنی حجم موتور ۳۹۸۲ سی سی (۴ لیتر)، ساختار ۸ سیلندر وی-شکل، قطر سیلندر ۸۳ میلی متر، کورس پیستون ۹۲ میلی متر، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها، نسبت تراکم ۱۰.۵ به یک (به لطف طراحی محفظه احتراق ایده آل)، ساختار Hot-V برای کاهش لگ توربو، تکنولوژی بای-توربو، ساختار آلیاژ سبک و پیشرفته آلومینیومی بلوک سیلندر و سرسیلندر و تکنولوژی پاشش سوخت مستقیم است. بنابراین موتور M177/M178 مرسدس بنز با مهندسی AMG از ۴۵۷ اسببخار در ۶۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) تا ۷۲۴ اسببخار در ۶۹۰۰ آرپی ام قدرت و از ۶۰۰ نیوتون متر در ۵۰۰۰ آرپی ام تا ۸۵۰ نیوتون متر در ۶۰۰۰ آرپی ام گشتاور را فراهم می آورد. از سوی دیگر در این مدل پیشرا نه حداکثر دور موتور به ۷۲۰۰ آرپی ام می رسد تا تجربه ناب رانندگی در دور موتور های بالا را به خوبی فراهم کند. ناگفته نماند که در نسخه های جدید سال ۲۰۲۵ حداکثر قدرت در GT63S AMG به ۷۵۰ اسببخار در ۷۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور به

موتور ۷۸ بامو S68



موتور های V8 بامو در سال های اخیر تکامل یافته نمونه S63 است که یکی از مدرن ترین نسخه های پیشرا نه ۸ سیلندر وی-شکل است که در مدل هایی مانند XM، X7، X5M60i، X6M60i و M5 و M60i بهره گرفته شده است. حجم موتور S68 به ۴۳۹۵ سی سی (۴.۴ لیتر) می رسد و طراحی زاویه سیلندرها ۹۰ درجه ای بوده و قطر سیلندر ۸۹ میلی متری است. همچنین کورس پیستون ۸۸.۳ میلی متری، متربال بلوک سیلندر و سرسیلندر تمام آلومینیوم سبک نسل جدید، سیستم ولتورنیک (سیستم منحصر به فرد تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها)، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها، تکنولوژی توپین-توربو و نسبت تراکم ۱۰.۵ به یک از دیگر مشخصات آن است. ناگفته نماند که حداکثر دور موتور در S68 به ۷۲۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) می رسد. به لطف چنین ساختاری حداکثر توان خروجی به ۶۱۲ اسببخار در ۶۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی به ۸۰۰ نیوتون متر در ۵۰۰۰ آرپی ام می رسد. هر چند که با اضافه شدن تکنولوژی هیبریدی متوسط MHEV قدرت ۷۱۷ اسببخار و حداکثر گشتاور تا ۱۰۰۰ نیوتون متر افزایش خواهد یافت. موتور S68 باواریایی هانشان می دهد که چگونه یک موتور V8 مدرن می تواند در کنار تکنولوژی های روز موتور احتراق داخلی، به راندمان بالا و پاسخ دهی مطلوب دست یابد. این قلب تپنده بامو نمایانگر ترکیب تجربه رانندگی لوکس و اسپرت با تکنولوژی مدرن است. دلیل اصلی انتخاب این پیشرا نه سیستم توپین-توربو نسل جدید با سامانه پاشش سوخت مستقیم با راندمان بالاست. علاوه بر این موارد موتور S68 باواریایی ها یکی از پیشرا نه های محبوب میان تیونرهاست؛ چرا که در تغییرات پروگرامینگ ECU و قطعات افترمارکت مکانیکی نیز انعطاف پذیری بسیاری دارد.

موتور ۷۸ پورشه



پورشه نیز یکی از برندهایی است که موتور های V8 با کیفیت بسیار بالا دارد. به ویژه موتور ۴ لیتر توپین-توربو که در مدل هایی مانند پانامرا و کاین توربو GT و سایر سوپراسپرت های محصول این برند استفاده می شود. موتور EA825TT پورشه از حجم موتور ۳۹۹۶ سی سی (۴ لیتر)، طراحی زوایای قرارگیری سیلندرها ۹۰ درجه ای، قطر سیلندر ۸۶ میلی متری، کورس پیستون ۸۶ میلی متری، تکنولوژی توپین-توربو و سیستم منحصر به فرد زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ برخوردار است. این موتور به لطف چنین ساختاری می تواند از ۵۵۵ اسببخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) تا ۶۷۰ اسببخار قدرت را در ۶۲۰۰ آرپی ام تولید می کند. همچنین از ۷۲۰ نیوتون متر گشتاور در ۲۳۰۰ آرپی ام تا ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی ام به ار مغان می آورد. پورشه با تمرکز بر ترکیب عملکرد اسپرت و کارایی لوکس یکی از بهترین موتور های V8 سال های اخیر را تولید کرده است. مناسب برای کسانی که هم رانندگی سریع و هم تجربه لوکس می خواهند. دلیل قرارگیری این پیشرا نه در این فهرست توازن بین قدرت، تطبیق پذیری و تجربه رانندگی اسپرت-لوکس است. این موتور توانسته است در مدل های مختلف، از اس بیوی لوکس تا سوپراسپرت، خروجی مناسب و صدای منحصر به فرد پورشه را حفظ کند. فناوری توربو دوگانه و ساختار سبک باعث شده که هم عملکرد بالا و هم راندمان بهینه در این مدل پیشرا نه حفظ شود.

اکتروس ۲۰۲۳ به پیشرفته‌های دیزلی ۶ سیلندر خطی مرسدس با استاندارد آلایندگی Euro ۶ مجهز است که بسته به نسخه، توانی در بازه حدود ۴۲۰ تا بیش از ۵۳۰ اسب‌بخار تولید می‌کند. گیربکس ۱۲ سر عته اتوماتیک PowerShift نیز انتقال قدرت را با نرمی و بهره‌وری بالا انجام می‌دهد.

در بخش ایمنی و آپشن‌ها، سامانه‌هایی مانند Active Brake Assist، دستیار حفظ حرکت بین خطوط، کروزر کنترل هوشمند و سیستم پیش فشار باد تایر ارائه می‌شود که سطح ایمنی را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد. قیمت این کشنده در بازار جهانی بسته به تیپ، کاربری و تجهیزات، معمولاً از حدود ۷۰ هزار دلار برای نمونه‌های کارکرده تا بیش از ۲۵۰ هزار دلار برای نسخه‌های صفر و فول آپشن متغیر است.

«مرسدسبنز اکتروس ۲۰۲۳ یکی از پیشرفته‌ترین کامیون‌های سنگین در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی محسوب می‌شود که با تمرکز بر آپرودینامیک، ایمنی و راحتی راننده توسعه یافته است. در طراحی خارجی، کابین‌های Gi-StreamSpace و gaSpace با خطوط نرم و پهنه‌سازی شده، ضریب درگ را کاهش داده و مصرف سوخت را بهبود می‌دهند. چراغ‌های LED، آینه‌های دیجیتالی MirrorCam و جلوینجره بزرگ با نشان مرسدس، چهره‌ای مدرن و تکنولوژیک به این کشنده می‌بخشند. در فضای داخلی، کابین کاملاً راننده‌محور طراحی شده و از نمایشگر دوگانه Multimedia Cockpit»، تخت‌خواب‌های ارگونومیک، یخچال، سیستم تهویه مطبوع، یخاری درجا و فضای ذخیره‌سازی گسترده بهره می‌برد که برای مسیرهای طولانی ایده‌آل است. از نظر فنی،



ویژگی‌های اکتروس ۲۰۲۳ چیست؟



استانداردهای جدید آلایندگی مسیر تولید کامیون‌ها در قاره سبز را تغییر می‌دهند؛

آغاز دور تازه سخت‌گیری زیست‌محیطی در حمل‌ونقل سنگین اروپا

یکی از ویژگی‌های مهم استانداردهای جدید، سازوکار دقیق پایش و اعمال قانون است. اطلاعات مربوط به مصرف سوخت و انتشار دی‌اکسید کربن خودروهای جدید به صورت منظم ثبت و ارزیابی می‌شود



سامانه‌های کنترل آلایندگی و افزایش بازدهی موتور، توانسته‌اند الزامات قبلی را رعایت کنند. اما اهداف ۲۰۳۰ و به‌ویژه ۲۰۴۰ نشان می‌دهد که تکیه صرف بر ارتقای دیزل کافی نخواهد بود.

حُرکت به سوی خودروهای بدون انتشار

برای تحقق اهداف تعیین‌شده، اروپا توسعه کامیون‌های برقی و کامیون‌های مجهز به سامانه پیل سوختی هیدروژنی را در دستور کار قرار داده است. خودروهای برقی برای حمل‌ونقل شهری و مسیرهای کوتاه‌برد به کار گرفته می‌شوند و زیرساخت‌های شارژ سریع در حال توسعه است. در مسیرهای طولانی‌تر، فناوری هیدروژنی به‌عنوان گزینه مکمل مطرح است. اگرچه توسعه زیرساخت سوخت‌رسانی هیدروژن هنوز در مراحل اولیه قرار دارد، اما سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در این حوزه انجام شده است.

سازوکار نظارت و ضمانت اجرا

یکی از ویژگی‌های مهم استانداردهای جدید، سازوکار دقیق پایش و اعمال قانون است. اطلاعات مربوط به مصرف سوخت و انتشار دی‌اکسید کربن خودروهای جدید به‌صورت منظم ثبت و ارزیابی می‌شود. در صورتی که میانگین انتشار از حد مجاز فراتر رود، جریمه مالی برای تولیدکننده اعمال خواهد شد. این نظام نظارتی موجب شده است رعایت استانداردها به بخشی جدایی‌ناپذیر از راهبرد تولیدکنندگان تبدیل شود.

پیامدهای اقتصادی و صنعتی

اجرای استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی بدون هزینه نیست. هزینه‌های تحقیق و توسعه، تغییر فناوری و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید، افزایش یافته است. در کوتاه‌مدت ممکن است قیمت کامیون‌های جدید بالا رود، اما سیاست‌گذاران اروپایی بر این باورند که کاهش مصرف سوخت و هزینه‌های اجتماعی ناشی از آلودگی هوا، منافع بلندمدت این سیاست را تضمین می‌کند. شرکت‌های حمل‌ونقل نیز ناچار هستند در برنامه نوسازی ناوگان خود بازنگری کنند و به‌تدریج به سمت خودروهای کم‌انتشار حرکت کنند. از سال جاری، استانداردهای آلایندگی خودروهای سنگین در اروپا وارد مرحله‌ای تازه و جدی شده است. کاهش مرحله‌ای دی‌اکسید کربن، اجرای استاندارد یورو ۷ و نظارت سخت‌گیرانه بر عملکرد واقعی خودروها، نشان‌دهنده عزم اتحادیه اروپا برای اصلاح بنیادین ناوگان حمل‌ونقل سنگین است. کامیون‌ها و کشنده‌های اروپایی در دهه آینده دیگر صرفاً با معیار توان و ظرفیت ارزیابی نخواهند شد؛ میزان انتشار آلاینده‌ها و سازگاری با اهداف اقلیمی به شاخص اصلی رقابت تبدیل خواهد شد. این تحول، نه تنها ساختار فناوری صنعت خودروهای سنگین را تغییر می‌دهد، بلکه الگوی سرمایه‌گذاری و راهبردهای تولید را نیز دگرگون خواهد کرد

نقشه راه مرحله‌ای تا سال ۲۰۴۰

برنامه اروپا تنها به هدف کوتاه‌مدت ۱۵ درصدی محدود نمی‌شود. مسیر کاهش انتشار دی‌اکسید کربن برای خودروهای سنگین به‌صورت مرحله‌ای طراحی شده است:

کاهش ۴۵ درصدی تا سال ۲۰۳۰

کاهش ۶۵ درصدی تا سال ۲۰۳۵

کاهش ۹۰ درصدی تا سال ۲۰۴۰

رسیدن به کاهش ۹۰ درصدی عملاً به معنای تغییر ساختار فناوری در صنعت خودروهای سنگین است. موتورهای دیزلی پیشرفته می‌توانند بخشی از مسیر کاهش را طی کنند، اما دستیابی به اهداف بلندمدت بدون افزایش سهم خودروهای بدون انتشار ممکن نخواهد بود.



استاندارد یورو ۷؛ کنترل همه‌جانبه آلاینده‌ها

در کنار اهداف مربوط به دی‌اکسید کربن، استاندارد یورو ۷ نیز از سال‌های پیش رو به‌تدریج جایگزین استانداردهای قبلی می‌شود. این مقررات جدید علاوه بر سخت‌گیری بیشتر بر اکسیدهای نیتروژن و ذرات معلق خروجی از اگزوز، برای نخستین‌بار آلایندگی ناشی از سایش ترمز و لاستیک رانیز در بر می‌گیرد. بر اساس این استاندارد، خودرو باید در طول عمر مفید خود نیز توان رعایت حدود مجاز آلایندگی را داشته باشد. بنابراین صرف موفقیت در آزمون اولیه کافی نیست و دوام سامانه‌های کنترل آلایندگی نیز اهمیت پیدا کرده است. این رویکرد نشان می‌دهد که سیاست‌گذاران اروپایی به جای تمرکز بر یک نقطه زمانی خاص، به ارزیابی عملکرد زیست‌محیطی در کل دوره بهره‌برداری توجه دارند.

آینده موتورهای دیزلی در اروپا

موتورهای دیزلی همچنان بخش عمده ناوگان سنگین اروپا را تشکیل می‌دهند. کارایی بالا و توان مناسب برای حمل بارهای سنگین، این فناوری را برای دهه‌ها به گزینه اصلی تبدیل کرده است. با این حال، استانداردهای جدید عملاً دیزل را به فناوری گذار تبدیل کرده‌اند. تولیدکنندگان در سال‌های اخیر با بهبود

صنعت خودروهای سنگین اروپا از ابتدای سال میلادی جاری وارد مرحله‌ای تعیین‌کننده در مسیر تحولات زیست‌محیطی شده است. مقررات تازه‌ای که از سوی نهادهای قانون‌گذار اتحادیه اروپا تصویب و ابلاغ شده، نه تنها بر کاهش آلاینده‌های مرسوم مانند اکسیدهای نیتروژن و ذرات معلق تمرکز دارد، بلکه برای نخستین‌بار با شدت و انسجام بیشتری به کاهش انتشار گاز دی‌اکسید کربن در ناوگان سنگین می‌پردازد. کامیون‌ها، کشنده‌ها و سایر وسایل نقلیه باری که سهم قابل توجهی در جابه‌جایی کالا در قاره اروپا دارند، اکنون در کانون سیاست‌های اقلیمی این اتحادیه قرار گرفته‌اند. استانداردهای تازه بخشی از برنامه جامع اقلیمی اتحادیه اروپا برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال‌های آینده است؛ برنامه‌ای که بر اساس آن، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای باید سهم خود را در دستیابی به اقتصاد کم‌کربن ایفا کند.

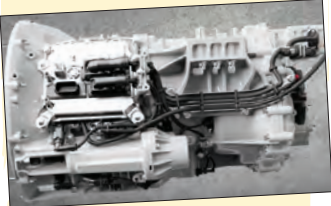
در این چارچوب، خودروهای سنگین که به‌طور سنتی وابستگی بالایی به سوخت‌های فسیلی داشته‌اند، باید به تدریج به سمت فناوری‌های کم‌انتشار یا بدون انتشار حرکت کنند. بر پایه مصوبات کمیسیون اروپا و توافق نهادهای قانون‌گذاری اتحادیه، از امسال مرحله اجرای جدی‌تر و نظارتی این استانداردها آغاز شده است. همچنین مقررات جدید موسوم به یورو ۷ چارچوب یکپارچه‌تری برای کنترل آلاینده‌های خروجی و حتی آلاینده‌های غیرخروجی خودروها تعریف کرده است. این اقدامات در دل بسته‌سیاستی اقلیمی بسته کاهش ۵۵ درصدی انتشار جای گرفته که هدف آن کاهش محسوس انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۳۰ و حرکت به‌سوی بی‌طرفی کربنی تا میانه قرن است. به بیان دیگر، سال ۲۰۲۶ را می‌توان نقطه عطفی در سیاست‌گذاری زیست‌محیطی اروپا در حوزه حمل‌ونقل سنگین دانست؛ سالی که استانداردها از مرحله تدوین و اعلام، به مرحله اجرا و پایش دقیق وارد شده‌اند.

آغاز اجرای عملی اهداف کاهش دی‌اکسید کربن

اتحادیه اروپا پیش‌تر هدف‌گذاری کرده بود که میانگین انتشار دی‌اکسید کربن خودروهای سنگین جدید تا سال ۲۰۲۵ باید ۱۵ درصد کمتر از سطح پایه سال ۲۰۱۹ باشد. از سال ۲۰۲۶ به بعد، این هدف وارد فاز نظارت سخت‌گیرانه شده و تولیدکنندگان موظف هستند به‌طور مستمر عملکرد ناوگان تولیدی خود را با معیارهای تعیین‌شده تطبیق دهند. کاهش انتشار دی‌اکسید کربن دیگر یک توصیه یا تعهد اخلاقی نیست، بلکه یک الزام حقوقی با پیامدهای مالی است. در صورت عدم دستیابی به اهداف تعیین‌شده، جریمه‌های قابل توجهی برای شرکت‌های سازنده در نظر گرفته شده است. همین سازوکار باعث شده است که رقابت در صنعت کامیون‌سازی اروپا از تمرکز صرف بر قدرت و ظرفیت حمل، به سمت کارایی انرژی و کاهش انتشار سوق پیدا کند.

کدام گیربکس‌ها در صدر بازار خودروهای سنگین جهان قرار گرفتند؟

همزمان با افزایش رقابت در بازار جهانی خودروهای سنگین، فناوری جعبه‌دنده به یکی از مهم‌ترین شاخص‌های برتری برندهای بزرگ کامیون‌سازی تبدیل شده است. گزارش‌های منتشرشده در رسانه‌های تخصصی صنعت حمل‌ونقل نشان می‌دهد چند سامانه انتقال قدرت بیش از دیگر رقبا مورد توجه کارشناسان فنی و رانندگان حرفه‌ای قرار گرفته‌اند. بر اساس این ارزیابی‌ها، جعبه‌دنده‌های تولیدی شرکت آلمانی ZFFriedrichshafen AG در میان گزینه‌های برتر سال ۲۰۲۶ جای گرفته‌اند. این سامانه‌های ۱۲ سر عته خودکار سازی‌شده که در بسیاری از کامیون‌ها و کشنده‌های سنگین اروپایی و آسیایی مورد استفاده قرار می‌گیرند، به دلیل توان بالای انتقال گشتاور، استهلاک پایین و هماهنگی دقیق با موتورهای پر قدرت، به‌عنوان یکی از معیارهای فنی شاخص در بازار



جهانی شناخته

می‌شوند. کارشناسان صنعت خودروهای سنگین معتقدند دقت در تعویض دنده، کاهش مصرف سوخت در مسیرهای طولانی و افزایش دوام قطعات در شرایط بار سنگین از مهم‌ترین عواملی است که این سامانه‌ها را در صدر انتخاب‌های حرفه‌ای قرار داده است. در کنار این برند آلمانی، جعبه‌دنده‌های اختصاصی کامیون‌های شرکت سوئدی Scania AB نیز جایگاه برجسته‌ای در رتبه‌بندی‌های غیررسمی سال جاری دارند. سامانه انتقال نیمه‌خودکار این شرکت که با نام Opticruise شناخته می‌شود، به دلیل هماهنگی هوشمند با شرایط جاده، کاهش فشار بر راننده در مسیرهای طولانی و عملکرد نرم در تغییر ضرایب، مورد توجه فعالان حمل‌ونقل بین‌المللی قرار گرفته است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد این سامانه در کشنده‌های جاده‌ای سنگین عملکرد پایداری داشته و در مسیرهای شیب‌دار و حمل بارهای فوق‌سنگین نیز توانسته رضایت رانندگان را جلب کند. همچنین در بخش کامیون‌های شهری و ناوگان‌های که با توقف‌های مکرر درون‌شهری مواجه هستند، جعبه‌دنده‌های تمام‌خودکار شرکت آمریکایی Allison Transmission همچنان از گزینه‌های قابل‌اتکا محسوب می‌شوند.

این سامانه‌ها به دلیل حرکت نرم در ترافیک‌های سنگین، استارت‌گیری روان و کاهش استهلاک در شرایط پرتوقف، در ناوگان‌های خدمات شهری و حمل‌ونقل عمومی کاربرد گسترده‌ای دارند. کارشناسان تأکید می‌کنند تعیین «بهترین جعبه‌دنده جهان» به صورت مطلق امکان‌پذیر نیست؛ زیرا انتخاب سامانه انتقال قدرت به نوع کاربری، وزن بار، شرایط اقلیمی و ساختار موتور بستگی دارد. با این حال، در سال ۲۰۲۶ نام‌های زی‌اف، اسکانیا و آلیسون بیش از دیگر رقبا در گزارش‌های تخصصی صنعت خودروهای سنگین تکرار شده‌اند.



در آینده، کارشناسان معتقدند متقاضیان خودرو باید با اغنیمت شمردن فرصت، هر چه سریع‌تر تصمیم خود را در این رابطه عملی کنند. در غیر این صورت احتمال بالا رفتن قیمت خودرو در آینده نزدیک چندان دور از تصور نیست.

این روزها شرایط اقتصادی کشور متأثر از تغییرات بهای ارز آن چنان که باید مطلوب نیست و کلیه بخش‌های بازار و به‌خصوص بخش مرتبط با خودرو مدام با تغییرات قیمت مواجه هستند. در عین حال با توجه به مبهم بودن وضعیت بازار



فرصت مناسب برای خرید خودرو فراهم است!

تداوم رکود خرید و فروش در بازار خودرو

ناپایداری و عدم ثبات بازار ترجیح می‌دهند به سراغ مدل‌هایی بروند که به‌صورت درجا و نقدی به‌فروش می‌رسند.

وضعیت بازار در آینده نزدیک سبب شده است گزینه فروش اقساطی از فهرست فروش بسیاری از نمایندگی‌ها حذف شود و متقاضیان خودرو نیز با در نظر گرفتن

این روزها رکود همچنان دامن بازار خودرو را گرفته و متقاضیان تنها به‌دنبال مدل‌های آماده تحویل و به‌طور کلی خرید نقدی هستند. درواقع مبهم بودن

تحلیل
analysis



کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۹۶۰	۱۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیون و ۲۳۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۱۳	۳ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
چری آریزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۷۲	۲ میلیون و ۸۰۰	۳۰	▲
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۰۴	۳ میلیون و ۹۰۰	۱۰۰	▲
فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۰	۳ میلیون و ۶۱۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۹۷۳	۴ میلیون و ۵۶۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۴۰۵	۵ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۱۱۴	۵ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۴۷	۶ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیون و ۱۱۵	۷ میلیون و ۹۰۰	۱۰۰	▲
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۵۰	▲
جک SR3 (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۶۲۰	۲ میلیون و ۵۲۰	۲۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۰	۲ میلیون و ۱۸۰	۰	
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳ میلیون	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۸۰	۳ میلیون و ۴۷۰	۷۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۱۹۵	۳ میلیون و ۹۶۰	۶۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۵۰	۵ میلیون	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۳۳	۸	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۸	۸	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۴۷	۵	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک‌میلیارد و ۱۳	۱۹	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک‌میلیارد و ۶۸	۳۴	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک‌میلیارد و ۳۲۵	۲۵	▲
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	یک‌میلیارد و ۴	۱۰	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۴۰	۱۵	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک‌میلیارد و ۱۳۸	۲۳	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۴۴	۱۷	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۵۸	۲۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	یک‌میلیارد و ۳	۴۰	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۵۰	۲۹	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۵۴	۲۹	▲
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک‌میلیارد و ۵۴۵	۴۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۲۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۲۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیون و ۶۷	۵۷	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۲۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۹۰	▲
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک‌میلیارد و ۵۲۵	۱۲۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک‌میلیارد و ۵۴۸	۱۴۸	▲
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۴۵	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۷۰۰	۶۵	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۹	یک‌میلیارد و ۳۱۵	۱۵	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۸۵	یک‌میلیارد و ۴۱۷	۱۸	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۲۴	یک‌میلیارد و ۴۷۳	۲۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۶۲	یک‌میلیارد و ۴۴۵	۳۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۵۰	یک‌میلیارد و ۵۶۰	۱۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۲۸	یک‌میلیارد و ۲۹۵	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۸۸	یک‌میلیارد و ۴۹۵	۲۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۵۹۵	۲۶	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۳۲	یک‌میلیارد و ۶۲۷	۳۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۲۵	یک‌میلیارد و ۷۶۸	۷	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۲۶	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۱۵	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۷۵	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۱۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۴۸	یک‌میلیارد و ۶۸۵	۳۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۸۸	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۲۷	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیون و ۵	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۳	یک‌میلیارد و ۵۸۹	۳۱	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۷	یک‌میلیارد و ۹۲۰	۱۰	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۱۴	یک‌میلیارد و ۳۰۰	۱۸	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۶۹۰	۲۵	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۵۰	۲۱	▲

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	۵۰	▲
اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۹۸	۴ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۹۰	۴ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▲
ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۹۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۱۰۰	▲
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۰	۴ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▲
اوتار EV ۱۱ (۲۰۲۴)	۴ میلیون و ۱۹۸	۱۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۷۰	۷ میلیون و ۴۰۰	۱۰۰	▲
ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیون	۴ میلیون و ۲۰۰	۵۰	▲
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۹ میلیون و ۳۰۰	۲۰۰	▲
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیون و ۵۰۰	۲۰۰	▲
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیون و ۴۰۰	۰	
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیون و ۳۰۰	۰	
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۸ میلیون و ۲۰۰	۱۶ میلیون و ۴۰۰	۰	
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون	۰	
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیون و ۸۰۰	۱۰۰	▲
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیون و ۸۰۰	۳۰۰	▲
بستون T77 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۱۵۹	۴ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیون و ۹۵	۶ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▲
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۵	۳ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▲
تانک ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۳۰	۷ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۸۶	۴ میلیون و ۳۵۰	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 ۸۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیون و ۵۰۰	۰	
تویوتا وایلدنر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیون	۰	
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۸ میلیون و ۵۰۰	۲۰۰	▼



کشف ۱۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در فلاورجان



فرمانده انتظامی شهرستان فلاورجان از کشف ۱۰ هزار و ۴۷۲ لیتر روغن خودرو قاچاق به ارزش ۱۲ میلیارد ریال از یک انبار خبر داد. سرهنگ مرتضی هادیان در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار کرد: «ماموران پلیس با بررسی‌های دقیق از نگهداری مقادیر زیادی روغن خودرو در یکی از انبارهای سطح شهرستان مطلع و بررسی موضوع را آغاز کردند.» وی افزود: «با شناسایی انبار، مأموران ضمن هماهنگی لازم به محل اعزام

که در بازرسی صورت گرفته ۲ هزار و ۶۱۸ بطری به وزن ۱۰ هزار و ۴۷۲ لیتر روغن خودرو کشف که با توجه به عدم ثبت در سامانه انبارها طبق ماده ۱۸ قانون مبارزه با قاچاق کالا، به عنوان کالای قاچاق محسوب شد.» فرمانده انتظامی شهرستان فلاورجان خاطر نشان کرد: «ارزش این اقلام کشف شده برابر نظر کارشناسان ۱۲ میلیارد ریال برآورد شده است که در ادامه فرد متخلف نیز پس از تشکیل پرونده به اداره تعزیرات معرفی شد.»

کارنامه سودسازی صنعت روانکار در ۹ ماهه ۱۴۰۴:

رقابت فشرده در بازار روانکار

بازارهای صادراتی، نشان داد که راه‌فرار از محدودیت‌های بازار داخلی، در صادرات نهفته است. نقدبینگی ارزی حاصل از صادرات، عملاً به عنوان یک «سپر دفاعی» در برابر ناکانه‌های داخلی عمل کرده است. از سوی دیگر، نفت پارس نیز اگرچه از نظر قدرت مطلق سود در جایگاه بعدی قرار دارد، اما رشد ۷۴ درصدی آن ثابت می‌کند که حتی در لایه‌های پایین‌تر جدول قدرت نیز، سیاست‌های فروش به گونه‌ای تنظیم شده که از فضای تورمی و افزایش نرخ‌ها، حداکثر بهره‌برداری صورت بگیرد. سپاهان همچنان «بزرگ‌ترین سودساز» صنعت باقی مانده است.

رقم ۶ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی سود این شرکت، وزنه تعادل بازار است. اگرچه نرخ رشد سپاهان نسبت به بهران کمتر بوده، اما ثبات در تولید و حضور موثر در بازارهای بین‌المللی باعث شده تا این شرکت همچنان لنگرگاه اطمینان در این صنعت باشد. ذکر این نکته ضروری است که بخش بزرگی از این رشد ۸۶ درصدی در مجموع صنعت، ناشی از «اصلاح

نرخ فروش» محصولات بوده است. از منظر صنعت خودرو، این سودسازی دولیه دارد؛ از یک سو تضمین‌کننده بقا و استمرار تولید توسط چهار غول اصلی است که مانع از کمبود روغن موتور در بازار می‌شود، اما از سوی دیگر، فشار ناشی از این سودسازی مستقیماً به مصرف‌کننده نهایی و هزینه نگهداری خودرو منتقل شده است. صنعت روانکار در سال ۱۴۰۴ ثابت کرد که یکی از منعطف‌ترین صنایع در برابر تورم است. توانایی این شرکت‌ها در خنثی کردن اثر افزایش قیمت «لوپکات» و هزینه‌های بسته‌بندی از طریق رشد نرخ فروش، نشان‌دهنده قدرت این کارتل صنعتی در اقتصاد ایران است. برای ماه‌ها و سال‌های آتی، چالش اصلی این شرکت‌ها حفظ این سطح از سودآوری در صورت ثبات نرخ ارز خواهد بود؛ جایی که دیگر «اصلاح قیمت» نمی‌تواند موتور محرک سود باشد و شرکت‌ها ناچارند به سمت «توآوری در محصول» و «کاهش هزینه‌های واقعی تولید» حرکت کنند.

شرکت‌های این گروه به خود اختصاص داده است. سود این شرکت نسبت به دوره مشابه سال قبل که سه هزار و ۹۸۳ میلیارد تومان بود، ۶۶ درصد افزایش یافته است. هرچند نرخ رشد سپاهان از برخی رقبا کمتر بوده، اما از منظر عددی همچنان بزرگ‌ترین سودساز صنعت محسوب می‌شود. ثبات در تولید، تنوع سبد محصولات و حضور موثر در بازارهای صادراتی از عوامل اصلی این جایگاه است. برآیند عملکرد این چهار شرکت نشان می‌دهد که صنعت روانکار در ۹ ماهه ۱۴۰۴ نه تنها از فشار هزینه‌ها آسیب جدی ندیده، بلکه با استفاده از ظرفیت افزایش نرخ فروش و مدیریت بهتر منابع، توانسته سودآوری خود را به شکل قابل توجهی ارتقا دهد. رشد هماهنگ سود در تمامی شرکت‌های اصلی این گروه، نشانه‌ای از بهبود کلی شرایط عملیاتی صنعت است. کارنامه عملکرد ۹ ماهه صنعت روانکار در سال ۱۴۰۴، فراتر از یک رشد عادی، نشان‌دهنده یک «جهش استراتژیک» در یکی از بایانات‌ترین ارکان زنجیره تامین خودرو است.

رشد مجموع سود خالص چهار شرکت اصلی به رقم خیره‌کننده ۱۷ هزار و ۸۹۰ میلیارد تومان، آن هم در شرایطی که هزینه‌های نهاده‌های تولید و نرخ ارز فشارهای مستمری وارد می‌کردند، نشان می‌دهد که این صنعت توانسته است مدل اقتصادی خود را با شرایط جدید «انطباق‌هوشمندانه» وفق دهد.

پیش‌تازی «نفت بهران» با رشد ۱۲۹ درصدی سود خالص، نقطه عطف این گزارش است. بهران توانسته است با فاصله گرفتن از رقبای حاشیه سود خود را به شکلی تقویت کند که عملاً هزینه‌های تمام‌شده در سایه «مدیریت نرخ فروش» و «بهره‌وری عملیاتی» محو شوند. برای مخاطب صنعت خودرو، این به معنای آن است که بهران نه تنها بازار خود را حفظ کرده، بلکه با تنوع‌بخشی به سبد محصولات با ارزش افزوده بالا، توانسته است قیمت‌های جدید را به شکلی مدیریت کند که بیشترین خروجی را برای ترازنامه خود رقم بزند. نفت ایرانول با رشد ۸۶ درصدی و تمرکز بر

مجموع سود خالص چهار شرکت اصلی این گروه از ۹ هزار و ۶۰۷ میلیارد تومان در ۹ ماهه ۱۴۰۳ به ۱۷ هزار و ۸۹۰ میلیارد تومان در ۹ ماهه ۱۴۰۴ رسید که نشان‌دهنده رشد ۸۶ درصدی است. این سطح از افزایش سود بیانگر آن است که صنعت روانکار توانسته افزایش هزینه‌ها را از مسیر رشد نرخ فروش و بهبود بهره‌وری جبران کند.

در میان شرکت‌ها، نفت بهران بیشترین رشد سود خالص را ثبت کرده است. سود خالص این شرکت از دو هزار و ۳۶۹ میلیارد تومان در ۹ ماهه ۱۴۰۳ به پنج هزار و ۴۱۹ میلیارد تومان در ۹ ماهه ۱۴۰۴ رسید که رشد ۱۲۹ درصدی را نشان می‌دهد. این جهش سودآوری، بهران را در جایگاه یکی از پیش‌سازان اصلی صنعت قرار داده است. افزایش نرخ فروش محصولات نهایی و کنترل نسبی بهای تمام‌شده را می‌توان از عوامل اصلی این رشد دانست. بهران در این دوره توانسته حاشیه سود خود را تقویت کند و فاصله خود را با رقبای افزایش دهد. در رتبه بعدی، نفت ایرانول قرار دارد که سود خالص آن از هزار و ۸۲۲ میلیارد تومان به سه هزار و ۴۰۳ میلیارد تومان رسیده و رشد ۸۶ درصدی را ثبت کرده است. ایرانول با تمرکز بر بازارهای صادراتی و افزایش نرخ فروش داخلی، توانسته در آمد عملیاتی خود را تقویت کند و اثر افزایش هزینه‌های تولید را خنثی سازد. این عملکرد نشان می‌دهد که ایرانول در مدیریت همزمان بازار داخل و صادرات، عملکرد قابل قبولی داشته است. نفت پارس نیز با رشد ۷۴ درصدی سود خالص، از هزار و ۴۲۲ میلیارد تومان به دو هزار و ۴۶۹ میلیارد تومان رسیده است. این شرکت اگرچه از نظر مبلغ سود در رتبه پایین‌تری نسبت به برخی رقبای قرار دارد، اما روند افزایشی سود آن نشان می‌دهد که سیاست‌های فروش و مدیریت هزینه‌ها در مسیر درستی قرار گرفته است. نفت پارس در این دوره توانسته از فضای افزایشی نرخ‌ها بهره‌برداری کند و سودآوری خود را تقویت کند. نفت سپاهان نیز با ثبت سود ۶ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومانی در ۹ ماهه ۱۴۰۴، بالاترین رقم سود خالص را در میان

در دنیای اعداد و ارقام، گاهی گزارش‌هایی منتشر می‌شود که نه تنها نگاه سهامداران، بلکه استراتژیست‌های کلان صنعت خودرو را نیز به چالش می‌کشد. صنعت روانکار ایران، که همواره در سایه نوسانات نرخ ارز و چالش‌های تامین مواد اولیه (لوپکات) قرار داشت، اکنون در نقطه‌ای ایستاده است که زبان ارقام در آن، از یک تحول ساختاری حکایت دارد. ترازنامه‌های منتشر شده از عملکرد ۹ ماهه غول‌های چهارگانه این صنعت، نشانی از رکود یا رخوت ندارند؛ بلکه برعکس، گویای رقابتی نفس‌گیر در جذب نقدبینگی و بهینه‌سازی زنجیره ارزش هستند. اما پشت این سودهای خیره‌کننده که در تالارهای بورس غوغا به پا کرده، چه حقیقتی نهفته است؟ آیا این جهش‌های در صدی، محصول جراحی در نرخ‌های فروش است یا ثمره بلوغ در بهره‌وری تولید؟

بررسی این ارقام صرفاً یک مطالعه اقتصادی نیست، بلکه پیش‌بینی وضعیت جانی است که در رگ‌های ناوگان کشور می‌چرخد. در حالی که یکی از بازیگران با رشد سه‌رقمی سود، قواعد بازی را تغییر داده و دیگری با تکیه بر ابعاد خیره‌کننده مالی، جایگاه خود را به عنوان سنگین‌وزن بازار حفظ کرده است، باید پرسید این سودآوری چه پیامی برای آینده بازار قطعه و نگهداری خودرو در ایران دارد. صنعت روانکار در ۹ ماهه ۱۴۰۴ با جهش قابل توجه سود خالص، یکی از دوره‌های کم‌سابقه سودسازی خود را ثبت کرد؛ جایی که مجموع سود شرکت‌های اصلی این گروه با رشد ۸۶ درصدی به ۱۷ هزار و ۸۹۰ میلیارد تومان رسید.

در این میان نفت بهران بیشترین رشد سودسازی را به خود اختصاص داده است. صنعت روانکار در سال‌های اخیر همواره به عنوان یکی از صنایع با ثبات بازار سرمایه شناخته شده است؛ صنعتی که وابستگی بالایی به نرخ خوراک لوپکات، نرخ ارز و سطح تقاضای داخلی دارد. در ۹ ماهه ۱۴۰۴ اما این صنعت نه تنها ثبات خود را حفظ کرد بلکه با جهش معنادار سود خالص، تصویر تازه‌ای از ظرفیت سودسازی خود به نمایش گذاشت.



ECHO
WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI



دقت ساخت بیشتر و نسبت مقاومت به وزن بهینه تری ایجاد می‌کند و حتی امکان توزیع هدفمند الیاف برای افزایش صلبیت در نقاط تحت تنش را فراهم می‌سازد. همچنین معماری‌های نوین مانند MCLA در مدل‌های هیبریدی جدید، ضمن افزایش ایمنی و یکپارچگی سازه، امکان ادغام بهتر قوای محرکه الکتریکی را فراهم کرده و کیفیت مهندسی کلی خودرو را ارتقا داده‌اند. در کنار نقاط قوت مهندسی، گزارش‌های صنعتی نشان می‌دهد مک‌لارن طی سال‌های اخیر با بهبود فرآیندهای تولید، کاهش خطاهای ساخت و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، کیفیت مونتاژ و دوام محصولات خود را نسبت به نسل‌های گذشته ارتقا داده است.

کیفیت محصولات جدید McLaren Automotive در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ بیش از هر زمان دیگری بر مهندسی پیشرفته، متربال سبک‌وزن و فناوری‌های تولید متمرکز شده است. یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های کیفی سوپراسپرت‌های این برند، استفاده گسترده از شاسی‌های مونوکوک فیبر کربنی است؛ ساختاری که علاوه بر استحکام بسیار بالا، وزن خودرو را به شکل محسوسی کاهش می‌دهد و به بهبود هندلینگ و دوام سازه کمک می‌کند. مک‌لارن در نسل جدید محصولات خود، فناوری‌های نوینی مانند فیبر کربن Automated Rapid Tape (ART) را به کار گرفته که با الهام از صنایع هوافضا توسعه یافته است. این روش تولید، استحکام بالاتر،

ارتقای کیفیت در محصولات «مک‌لارن»



تلگرام

Telegram

اهمیت تامین قطعات یدکی خودروهای وارداتی

از شهریور سال ۱۴۰۱ به بعد که به صورت رسمی واردات خودرو به کشور آزاد شد، در کنار مدل‌های باکیفیت، متأسفانه نسخه‌های نه‌چندان باکیفیتی از خودرو نیز به بازار کشور راه پیدا کردند. این در حالی است که ارائه خدمات پس از فروش و تامین قطعات این مدل خودروها نیز با مشکلاتی مواجه است. حال سوال این است که برای رفع چنین مشکلاتی، شرکت‌های واردکننده باید به چه مواردی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

از جمله مشکلات موجود در مسیر تامین قطعات و ارائه خدمات به خودروهای وارداتی، بی‌توجهی به مساله پارت نامبر یا شماره شناسایی جهت تامین قطعات یدکی در بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس است. زیرا تمامی خودروهای وارداتی سفارش کشور چین بوده و با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور و گسترش تنوع در کشور چین، تامین قطعات یدکی برای خودروهای وارداتی بسیار سخت و دشوار است. در شرایط فعلی وزارت صمت به عنوان مهمترین متولی و سیاستگذار صنعت خودرو می‌تواند با الزام واردکنندگان خودرو به ارائه خدمات مناسب و تامین قطعات به‌طور کامل، نقش موثری در رفع چالش‌هایی از این دست داشته باشد.

خاکپور

شرکت‌های واردکننده خودرو برای رفع مشکلات موجود در زمینه ارائه خدمات و تامین قطعات باید در صدد تامین قطعات یدکی با تیراژ بالا در کشور چین باشند. در غیر این صورت با توجه به حجم بالای واردات خودرو به کشور، بی‌توجهی به ارائه خدمات پس از فروش مناسب و نبود قطعه به‌قدر کافی در بازار، می‌تواند با گذشت زمان مشکلات زیادی را برای مالکان این دسته از خودروها ایجاد کند و نارضایتی آن‌ها را به همراه داشته باشد.

اسدزاده

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

لزوم مراجعه به نمایندگی خودرو

خودرو خارجی مدل ۲۰۰۹ میلادی دارم و چندی پیش حین تعویض دنده آن از ۲ به ۳ قدرت موتور تا حد زیادی کاهش می‌یافت. در ابتدا برای رفع مشکل با یک امداد خودرو متفرقه تماس گرفتم و تکنسین آن پس از بررسی خودرویم تشخیص داد که باید پولوس و سرسیلندر آن تعویض شود. هر چند که با پیشنهادوی مخالفت کردم و بار دیگر با مراجعه به نمایندگی و بررسی وضعیت خودرویم توسط مکانیک مربوطه، مشکل به سرعت و با هزینه بسیار اندکی برطرف شد.

خانلو-تهران

چگونه مینی‌ون «کیا» محبوب شد؟ «کارنیوال» ۲۰۲۵؛ لوکس و خاص برای مسافرت



کیا کارنیوال ۲۰۲۵ به عنوان نسخه فیس لیفت و به روز شده نسل چهارم این مینی‌ون محبوب، با تغییراتی چشمگیر در طراحی ظاهری، ارتقای سطح فناوری‌های کابین و بهبود مشخصات فنی معرفی شده است. این خودرو که در برخی بازارها با عنوان MPV لوکس خانوادگی شناخته می‌شود، تلاش دارد در مرز میان مینی‌ون‌های سنتی و کراس اوورهای مدرن را کمرنگ کند.

طراحی خارجی

در نمای جلو، کیا کارنیوال ۲۰۲۵ از زبان طراحی جدید محصولات Kia بهره می‌برد؛ زبانی که پیش‌تر در مدل‌هایی مانند سورتو و اسپورتیج جدید دیده‌ایم. جلوپنجره بزرگ «Tiger Nose» حالا با الگوی هندسی مدرن‌تر و تریم کرومی یا مشکی براق (بسته به تیپ) اجرا شده است. چراغ‌های جلو به صورت عمودی و با امضای نوری LED موسوم به «Star Map» طراحی شده‌اند که ظاهری آینده‌نگرانه به خودرو می‌بخشند. در عین حال نوار نورانی DRL (نوار دور جلوپنجره) تالیه جلوپنجره امتداد یافته و چهره‌ای عریض‌تر ایجاد می‌کند. در نمای جانبی نیز همچنان با بدنه‌ای کشیده و خطوط حجمی نرم مواجه هستیم؛ اما رینگ‌های آلیاژی جدید ۱۹ اینچی با طراحی چندپره، حس لوکس‌تری القامی‌کنند. ریل سقفی، ستون‌های مشکی شده و شیشه‌های دودی نیز بر ماهیت خانوادگی و تشریفاتی خودرو تأکید دارند. در بخش عقب، چراغ‌های سراسری LED با گرافیک داخلی جدید دیده می‌شود که توسط یک نوار نورانی به هم متصل شده‌اند. سپر عقب با طراحی شده و خروجی‌های اگزوز مخفی، ظاهر مدرن‌تری ایجاد کرده‌اند.



طراحی داخلی و کابین

کابین کیا کارنیوال ۲۰۲۵ یکی از نقاط قوت اصلی این خودرو محسوب می‌شود. طراحان کیا تمرکز ویژه‌ای بر ایجاد حس «لانچ متحرک» داشته‌اند؛ فضایی آرام، جادار و فناورانه. در بخش داشبورد، نمایشگر پانورامیک یکپارچه شامل دو صفحه ۱۲.۳ اینچی (کلاستر دیجیتال و سیستم اطلاعات-سرگرمی) قرار گرفته که در یک قاب خمیده ادغام شده‌اند. کیفیت گرافیک، سرعت پردازش و رابط کاربری نسبت به قبل ارتقا یافته است.

متریال کابین شامل چرم ناپا، تریم چوب یا آلومینیوم برس‌خورده و پلاستیک‌های نرم است که حس یک خودرو لوکس را منتقل می‌کند. نورپردازی داخلی چندرنگ (Ambient Lighting) نیز قابل تنظیم بوده و فضای شب کابین را چشم‌نواز می‌سازد. چیدمان صندلی‌ها بسته به بازار در نسخه‌های ۸، ۷ یا حتی ۹ نفره عرضه می‌شود. صندلی‌های ردیف دوم VIP با قابلیت تنظیم برقی، زبرپایی، گرم‌کن، سردکن و ماساژور ارائه می‌شوند. فضای پای سر نشینان نیز در هر سه ردیف در کلاس خود جزو بهترین‌هاست. از نظر فناوری، این مدل امکاناتی مانند هدآپ دیجیتال، سیستم صوتی Bose، شارژر بی‌سیم، اتصال اپل کارپل و آندروید اتو، دوربین ۳۶۰ درجه، دستیار پارک هوشمند، کروز کنترل تطبیقی، دستیار حفظ حرکت بین خطوط، هشدار برخورد جلو، ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور، هشدار ترافیک عقب و... را در خود جاداده است.

مختصات فنی

کمپانی کیا برای کارنیوال ۲۰۲۵ چند مدل پیش‌رانه برای بازارهای مختلف در نظر گرفته است که قوی‌ترین آن موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳،۵ لیتری تنفس طبیعی اسمارت استریم است. این موتور به‌لطف تکنولوژی پاشش سوخت مستقیم GDI و تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند ۲۸۷ اسب بخار قدرت و ۳۵۵ نیوتون متر گشتاور به‌ارمغان آورد. اما نسخه هیبریدی این خودرو که برای برخی از بازارها در نظر گرفته شده، دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱،۶ لیتری توربوشارژ اسمارت استریم و یک موتور الکتریکی است که قدرت ترکیبی ۲۴۰ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۳۲۰ نیوتون متر را تولید می‌کند. در مقابل دو گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک برای موتور ۶ سیلندر وی-شکل و ۶ سرعته اتوماتیک برای نسخه هیبریدی در نظر گرفته شده است. سامانه انتقال قدرت نیز از نوع FWD یا محور محرک جلو است. کیا کارنیوال مدل ۲۰۲۵ بسته به تیپ و بازار عرضه شده نسخه پایه آن یعنی LX۳۶ هزار تا ۳۸ هزار دلار بوده و نسخه فول آپشن آن یعنی SX پرسیژ حدود ۵۲ هزار دلار قیمت دارد.

پیامک

SMS

دور تند فن و خرابی بخش الکترونیکی

خودرو جک جی ۵ دنده دستی دارم و چندی پیش دمای موتور خودرویم نسبت به قبل تا حد زیادی بالا می‌رفت. بسا مراجعه به تعمیرگاه برای رفع مشکل، مکانیک تشخیص داد فن دور تند خودرویم کار نمی‌کند. چه عواملی سبب از کار افتادن دور تند فن می‌شود؟ به‌طور کلی برای کاهش هزینه نگهداری از خودرو باید به چه مواردی توجه داشت؟

۲۲۱۱۴*۰۹۳۶

جک جی ۵ از خودروهای نسبتاً کم‌استهلاک چینی در بازار داخلی به‌شمار می‌رود. اما مشکل مذکور در خودرو معمولاً سه علت عمده دارد.

۱- در صورت سوختن فیوز و خرابی دسته‌سیم، این مشکل برای خودرو ایجاد خواهد شد.

۲- اگر رله یا ECM دچار ایراد شده باشد، دور تند فن کار نخواهد کرد. نکته آخر این که اگر فن دچار ایراد شده باشد، این مشکل در خودرو به وجود می‌آید. در نهایت توصیه می‌شود برای پیشگیری از هر نوع خرابی و تعمیر اصولی جهت کاهش هزینه‌های نگهداری به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کنید. در این صورت ضمن بهره‌مندی از قطعه اصل و باکیفیت، فرآیند تعمیرات نیز کاملاً اصولی خواهد بود. برای نگهداری صحیح از خودرویتان نیز باید کتابچه نگهداری از خودرو را به صورت کامل مطالعه کنید. زیرا وضعیت بسیاری از قطعات مانند رادیاتور و لوله‌های ارتباط دهنده آن، هر ۳۰ هزار کیلومتر باید بررسی و در صورت نیاز تعویض شوند.

اما از آن‌جا که مدت‌زمان خاصی برای نگهداری از قطعات الکترونیکی خودرو تعریف نشده، باید در زمان شست‌وشوی بدنه تا حد زیادی مراقب باشید تا به این قطعات آسیبی وارد نشود. زیرا بسیاری از مالکان خودروها در زمان مراجعه به کارواش درخواست شست‌وشوی کامل خودرو را دارند که این مساله کاملاً غیر اصولی است. زیرا ورود آب به قطعات الکترونیکی منجر به ریز اختلال در روند کار این نوع قطعات شده و در نتیجه به خرابی و عدم کارکرد صحیح خودرو منتج می‌شود.

همچنین دو پیشنهاد در این زمینه مطرح می‌شود: نخست این که خودروهای چینی پس از عبور از کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر، چندان قابل اطمینان برای استفاده نخواهند بود. هر چند که نباید فراموش کرد منظور برندهایی است که در بازار جهانی، از جایگاه نه‌چندان مطلوبی برخوردارند. دلیل این مهم، عدم دسترسی آسان به تهیه لوازم یدکی و مکانیک تخصصی آنهاست.

همچنین تعویض خودرو کار کرده چینی با نسخه صفر کیلومتر در صورت امکان، می‌تواند هزینه نگهداری از خودرو را به شکل چشمگیری کاهش دهد.

این مساله روی کیفیت هوا در شهرهای بزرگ و پرجمعیت نیز تأثیر محسوسی دارد و به خودی خود سبب ارتقای کیفیت هوا می‌شود.

بر این اساس پیشنهاد می‌شود که در گروه خانواده خودرو سازه مربوطه، محصول جدید را جایگزین خودرو فعلی کنید تا استهلاک و هزینه نگهداری نیز به شکل چشمگیری کاهش یابد.

در نهایت باید به این نکته توجه داشت که وقتی کارکرد خودرویی بالاتر از ۱۸۰ هزار کیلومتر باشد و یا از عمر مفید آن حدود ۸ تا ۱۰ سال گذشته باشد، کیفیت خدمات‌رسانی و همچنین ایمنی خودرو به شکل محسوسی کاهش می‌یابد که همین امر به خودی خود بر لزوم تعویض خودرو کار کرده با نسخه صفر کیلومتر تأکید می‌کند.

البته آن‌چه گفته شد شامل تمام مدل‌های خودرو نمی‌شود و محصولات برندهای معروف و مطرح خودرو سازه، معمولاً از چنان کیفیتی برخوردارند که در صورت استفاده درست و منطقی از آن‌ها می‌توانند برای سال‌های سال گزینه مناسبی برای استفاده باشند.



کشف ۱۸ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در جنوب تهران



رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۸۰۰ حلقه لاستیک قاچاق خبر داد و گفت: «کارشناسان ارزش کالاهای کشف شده را بیش از ۱۸ میلیارد تومان برآورد کردند.» به گزارش ایران، سردار مهدی افشاری توضیح داد: «با انجام اقدامات فنی و پلیسی مأمورین این پلیس موفق به کشف انبار کالای قاچاق در جنوب تهران شدند.» وی اظهار کرد: «در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص گردید مقادیری کالای قاچاق خارجی در انباری در خیابان رجایی جنوب تخلیه و دپو شده که کالای خارجی را توسط خودروهای شونی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل و سپس توسط وانت به این مکان منتقل و توزیع

می‌کنند.» سردار افشاری افزود: «مأمورین این پلیس محل موصوف را بازرسی که مشخص گردید محل انبار کالاهای بازرگانی بوده که کالاهای قاچاق در سامانه‌ها ثبت نگردیده و مشاهده می‌کنند که مقدار برانبوهی کالای خارجی در محل دپو که طی استعلامات گمرکی مشخص شد اسناد گمرکی مربوط به سال‌های گذشته است و مطابقتی با کالاهای مکشوفه نداشته است و فاقد هرگونه اسناد و مدارک گمرکی است.» این مسئول اضافه کرد: «کالاهای شامل: تعداد ۸۱۳ حلقه لاستیک به‌مارک‌های (جی تی، جین یو و توران‌دو) ساخت چین بوده که پرونده قضایی مربوطه تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.»

عبور از مرز سنت؛ بلوغ «فناوری سبز» در صنعت تایر ایران؛

حمایت معاونت علمی ریاست جمهوری از توسعه محصولات دانش‌بنیان «بارز»

نگاه

رهگذاران

جاده‌ها،

تایر تنها

دایره‌ای

سیاه‌رنگ از جنس سختی و اصطکاک است؛ اما برای اهل فن، این قطعه

حیاتی، پیچیده‌ترین جبهه مبارزه میان «مهندسی مواد» و «قوانین

فیزیک» محسوب می‌شود. سال‌هاست که صنعت تایر ایران در میان

دو گانه «تولید انبوه سنتی» و «عطش تکنولوژی وارداتی» سرگردان

بوده است، اما آن چه اخیراً در تالارهای تحقیق و توسعه و خطوط تولید

پیشروترین بازیگران این عرصه رقم خورده، نشان از عبور بی‌صدا از یک مرز

تاریخی دارد. ما اکنون در نقطه‌ای ایستاده‌ایم که «فرمولاسیون» جایگزین

«ماشین‌آلات» شده و پلاستومرهای پیشرفته، جایگاه کائوچوی معمولی

را تصاحب کرده‌اند.

تحولاتی که در روزهای اخیر، نگاه عالی‌ترین سیاست‌گزاران علمی و

فناوری کشور را به سمت قطب‌های تولیدی در جنوب شرق جلب کرده،

تنها یک بازدید تشریفاتی نیست؛ بلکه رمزگشایی از پیوندی است که قرار

است چرخ صنعت خودرو را بر روی ریل «ثروت دانش‌محور» قرار دهد. از

گذار به سمت «فلسفه سبز» و مواد تجدیدپذیر گرفته تا برپایی بزرگ‌ترین

زیرساخت‌های آزمون عملکردی در خاور میانه، همگی نشانه‌هایی از یک

دگردیسی بزرگ هستند.

در حالی که غول‌های جهانی به سوی تایرهای هوشمند و پایدار حرکت

می‌کنند، در داخل کشور نیز جریانی به راه افتاده که می‌خواهد ثابت کند

فاصله میان «ایده» تا «اسفالت»، کوتاه‌تر از آن چیزی است که تصور

می‌شد. در همین راستا معاون مرکز تأمین مالی معاونت علمی، فناوری و

اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری از اقدامات گروه صنعتی بارز و توسعه

محصولات دانش‌بنیان آن حمایت کرد. به گزارش شستارسانه، معاون

سرمایه‌گذاری مرکز تأمین مالی و توسعه سرمایه‌گذاری معاونت علمی،

فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری با حضور در مجتمع لاستیک

بارز کرمان، از ظرفیت‌های فناورانه، دستاوردهای دانش‌بنیان و خطوط

تولید این مجموعه صنعتی بازدید کرد. محمدعلی مهنی‌فرد، معاون سرمایه‌گذاری مرکز تأمین مالی و توسعه سرمایه‌گذاری معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری ضمن آشنایی با فناوری‌ها و محصولات دانش‌بنیان گروه صنعتی بارز، با محمد ضیایی، مدیر مجتمع لاستیک بارز کرمان و جمعی از مدیران این مجموعه دیدار و گفت‌وگو کرد. محمد ضیایی در این نشست با ارائه گزارشی از وضعیت تولید و فناوری‌های به‌کارگرفته‌شده در مجتمع بارز کرمان اظهار داشت: «امروزه گروه صنعتی بارز دارای ۱۵ محصول دانش‌بنیان است که این محصولات بیش از ۵۰ درصد از سبد تولیدی این مجموعه را شامل می‌شوند و همین دستاورد مهم، بارز را در جمع شرکت‌های برتر دانش‌بنیان کشور قرار داده است.» وی با اشاره به جایگاه ویژه مرکز تحقیقات و توسعه مجتمع بارز کرمان افزود: «این مرکز یکی از مراکز ممتاز صنعت تایر کشور به شمار می‌رود و در مقایسه با سایر تولیدکنندگان تایر، از نظر بهره‌گیری از دانش فنی، تجهیزات پیشرفته و نیروی انسانی متخصص، در جایگاه بالاتری قرار دارد.» مدیر مجتمع لاستیک بارز کرمان همچنین به اجرای پروژه‌های تحقیقاتی در حوزه محیط‌زیست اشاره کرد و گفت: «در مرکز تحقیقات بارز، طرح‌های موفری در زمینه استفاده از مواد تجدیدپذیر و بازیافت و استفاده مجدد از ضایعات تایر در حال اجراست که این رویکرد در چشم‌انداز آینده مجموعه تحت عنوان «فلسفه سبز بارز» تعریف شده است.» ضیایی در ادامه خاطر نشان کرد: «علاوه بر ظرفیت‌های تحقیق و توسعه، مجتمع بارز کرمان دارای بزرگ‌ترین میدان تست تایر و خودرو در کشور و خاور میانه است که در آن، انواع آزمون‌های عملکردی پیشرفته با هدف تضمین کیفیت محصولات انجام می‌شود.»

مهنی‌فرد ضمن قدردانی از اقدامات گروه صنعتی بارز در حوزه فناوری و تولید محصولات دانش‌بنیان، بر اهمیت تقویت بخش تحقیق و توسعه در صنایع کشور تأکید کرد و گفت: «با بومی‌سازی دانش و ارتقای فناوری، می‌توان زمینه ایجاد ارزش افزوده و اشتغال‌زایی پایدار را فراهم کرد.» وی ابزار امیدواری کرد نهاد علمی و فناوری ریاست جمهوری با ایجاد ارتباط موثر میان مراکز دانش‌بنیان و مرکز تحقیقات و توسعه گروه صنعتی بارز، زمینه گسترش همکاری‌های علمی و فناورانه را فراهم سازد. همچنین در این نشست، بر حمایت مالی نهاد علمی و فناوری ریاست جمهوری از گروه



صنعتی بارز در راستای ارتقای سطح دانش و فناوری تأکید شد. صنعت تایر ایران سال‌ها را بر حسب «تکنولوژی کپی‌برداری شده» شناخته می‌شد؛ اما تحولات اخیر در قطب تولید تایر جنوب شرق کشور و جلب حمایت عالی‌ترین نهاد علمی و فناوری ریاست جمهوری، نشان می‌دهد که ورق برگشته است.

این حقیقت که امروز بیش از ۵۰ درصد سبد محصولات لیدر بازار تایر ایران در ردیف محصولات «دانش‌بنیان» قرار گرفته، پیامی روشن برای رقبا و البته مصرف‌کنندگان دارد: تایر دیگر صرفاً ترکیبی از کائوچو و دوده نیست، بلکه تبلور مهندسی پلیمر و شیمی پیشرفته است. وقتی نیمی از تولیدات یک مجتمع عظیم صنعتی، بر حسب دانش‌بنیان می‌خورد، یعنی فرآیند تحقیق و توسعه (R&D) از یک بخش تشریفاتی به «قلب تپنده» کارخانه تبدیل شده است. بومی‌سازی فرمولاسیون‌های پیچیده که پیش از این در انحصار غول‌های جهانی نظیر میشلن یا کانتینتال بود، نه تنها خروج ارز را متوقف می‌کند، بلکه «امنیت تأمین» را در شرایط تحریمی تضمین می‌کند. نکته کلیدی در این میان، اعتماد نهادهای حاکمیتی علمی به ظرفیت‌های داخلی است که می‌تواند بن‌بست‌های نقدینگی در

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان -سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیپولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TB (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنوتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





کمتر می کنند. این خودرو به سامانه آیرودینامیک فعال نیز مجهز است؛ بر این اساس در یچه های خنک کننده جلو در شرایط عادی بسته می مانند تا درگ کاهش یابد و تنها هنگام نیاز به خنک کاری باز می شوند. در بخش عقب، اسپویلر برقی تطبیق پذیر همراه با دیفیوزر و کف کاملاً صاف، جدایش تمیز جریان هوا را تضمین کرده و نیروی لیفت را در سرعت های بالا کاهش می دهد. مجموع این راهکارها سبب شده است ای-ترون GT ضمن حفظ پایداری در سرعت های بالا، کارایی انرژی و برد حرکتی بهتری نسبت به بسیاری از سدان های الکتریکی همرده ارائه دهد؛ موضوعی که اهمیت آیرودینامیک را در عصر خودروهای برقی بیش از پیش نشان می دهد.

آیرودینامیک در e-tron GT تنها یک ویژگی فنی نیست، بلکه بخش جدایی ناپذیر از هویت طراحی این گرند تور الکتریکی محسوب می شود. مهندسان آئودی از نخستین مراحل توسعه، طراحی بدنه را در همکاری نزدیک با متخصصان آیرودینامیک ششکل دادند تا به ضریب درگ بسیار پایین ۰.۲۴ دست یابند؛ عددی که نقش مهمی در افزایش بهره وری انرژی و برد حرکتی خودرو دارد. در نمای جلو، ورودی های هوای هوشمند و «ایر کر تین» ها یا همان ورودی های هوا، جریان هوا را به صورت کنترل شده به اطراف چرخ ها هدایت می کنند تا تلاطم کاهش یابد. همچنین رینگ های ۲۰ و ۲۱ اینچی با پرهای آیرودینامیکی بسیار نازک، عبور هوا را بهینه کرده و مقاومت را



«آئودی» و آیرودینامیک مثال زدنی!

باز تعریف مناسبات زنجیره تامین در فشارهای ژئوپلیتیک؛

خودروسازان روابط با قطعه سازان را به شراکت راهبردی تبدیل کردند

الگوی جهانی نشان می دهد که زنجیره تامین خودرو دیگر بر پایه فشار قیمتی و قراردادهای کوتاه مدت اداره نمی شود، بلکه بر محور شراکت راهبردی، تقسیم ریسک و همکاری فناوریانه شکل گرفته است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت خودرو در دنیا دیگر تنها صنعتی مبتنی بر فولاد، موتور و خطوط مونتاژ نیست؛ این صنعت اکنون بر بستری از داده، فناوری های هوشمند، انرژی های نو، شبکه های پیچیده تامین و مناسبات سیاسی چندلایه استوار شده است. در چنین فضایی، رابطه میان خودروسازان و قطعه سازان که سال ها بر محور قیمت تیراژ و زمان تحویل شکل گرفته بود، به سطحی عمیق تر و راهبردی تر ارتقا یافته است. تحلیل های منتشر شده در سال جاری از سوی مراکز بین المللی نشان می دهد که واژه هایی مانند «اعتماد»، «شفافیت»، «همکاری فناوریانه» و «مدیریت مشترک ریسک» به مفاهیم کلیدی در ادبیات جدید زنجیره تامین خودرو تبدیل شده اند. تجربه بحران های سال های گذشته از کمبود نیمه های ها تا اختلالات گسترده حمل و نقل نشان داد که زنجیره تامین خودرو بیش از آن که نیازمند کاهش قیمت باشد، محتاج پایداری و تاب آوری است. در این چارچوب، روابط قطعه سازان و خودروسازان در دنیا وارد مرحله ای تازه شده است؛ مرحله ای که در آن سودآوری پایداری بدون همکاری متقابل امکان پذیر نیست.

عبور از رابطه صرفاً قیمتی

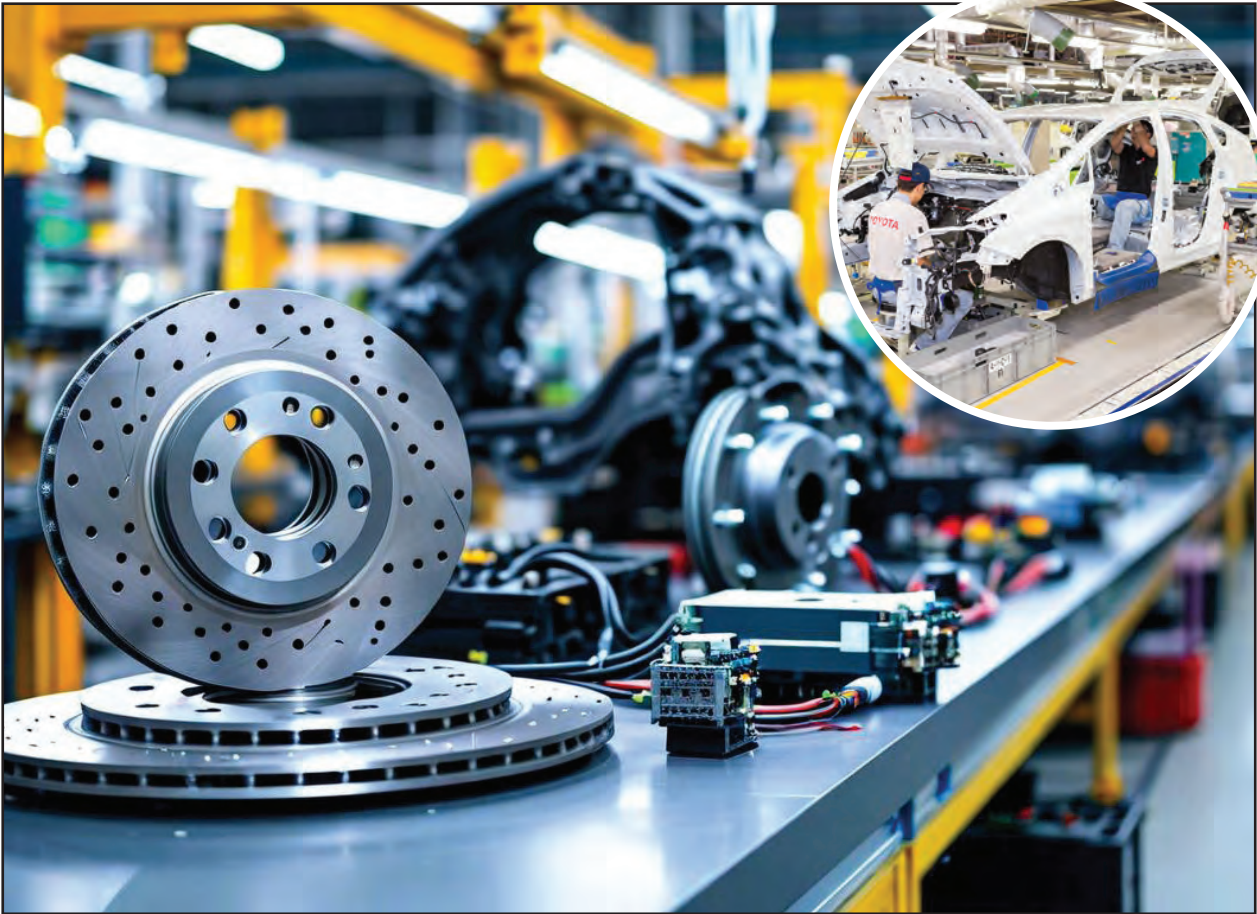
در دهه های گذشته رابطه میان خودروساز و قطعه ساز اغلب بر اساس قراردادهای کوتاه مدت و رقابت بر سر کاهش قیمت تعریف می شد. خودروسازان برای کنترل هزینه، فشار مداومی بر تامین کنندگان وارد می کردند و تغییر تامین کنند به عنوان ابزار چانه زنی استفاده می شد. اما تحولات اخیر نشان داده است که این رویکرد در بلندمدت هزینه های پنهان فراوانی ایجاد می کند؛ از کاهش انگیزه سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه گرفته تا افت کیفیت و بروز ریسک های ناگهانی در تولید. به همین دلیل بسیاری از خودروسازان بزرگ جهانی از جمله تویوتا، هوندا و جنرال موتورز امسال به سمت روابط مبتنی بر همکاری بلندمدت حرکت کرده اند. در این الگو، قطعه ساز صرفاً فروشنده یک محصول نیست، بلکه شریک توسعه یک خودرو محسوب می شود. برنامه ریزی تولید، سرمایه گذاری در خطوط جدید و حتی طراحی محصول با مشارکت دوطرفه انجام می گیرد.

ساختار نوین زنجیره تامین

زنجیره تامین خودرو و ساختاری چندلایه دارد؛ از تامین کنندگان اصلی که مستقیماً با خودروساز در ارتباط هستند تا لایه های پایین تر که مواد اولیه و اجزای پایه را تولید می کنند. در گذشته، خودروسازان عمدتاً بر تامین کنندگان مستقیم تمرکز داشتند اما امسال این نگاه تغییر کرده است. پیچیدگی فناوری های جدید، به ویژه در حوزه خودروهای برقی و سامانه های هوشمند، باعث شده است هر گونه اختلال در لایه های پایین تر نیز مستقیماً بر تولید خودرو اثر بگذارد. به همین دلیل، خودروسازان به سمت نظارت جامع بر کل زنجیره حرکت کرده اند. سامانه های دیجیتال رایجی، امکان پایش موجودی، ظرفیت تولید و ریسک های احتمالی را در تمام سطوح فراهم کرده اند. در نتیجه، رابطه دوطرفه سنتی جای خود را به شبکه ای از تعاملات چندجانبه داده است؛ شبکه ای که در آن شفافیت اطلاعاتی به شرط بقا تبدیل شده است.

باز آرای جغرافیای تولید

یکی از مهم ترین ویژگی های امسال تاثیر سیاست های تجاری و تنش های ژئوپلیتیک بر صنعت خودرو است. اعمال تعرفه ها، سیاست های حمایتی داخلی و تلاش کشورها برای کاهش وابستگی به برخی مناطق خاص، باعث شده است نقشه جغرافیایی زنجیره تامین تغییر کند. خودروسازان برای کاهش ریسک، تولید قطعات حساس را به چند منطقه مختلف منتقل کرده اند. این سیاست اگر چه تساب آوری را افزایش می دهد، اما هزینه سرمایه گذاری و پیچیدگی مدیریتی را نیز بالا می برد. در چنین شرایطی، تامین کنندگان ناگزیرند ظرفیت تولید خود را در نقاط مختلف گسترش دهند و این امر بدون تضمین سفارش های بلندمدت امکان پذیر نیست. به همین دلیل شاهد افزایش



نیرباز

فعال سازی سازوکار «هم طراحی» در ایران می تواند گامی جدی در جهت ارتقای فناوری داخلی باشد. چهارم، تقسیم ریسک به جای انتقال ریسک است. نوسانات اقتصادی واقعیت امروز کشور است، اما انتقال کامل ریسک به قطعه ساز ساختار رابطه را ناپایدار می کند

اعتماد؛ سرمایه نامرئی زنجیره

تحلیل های سال جاری نشان می دهد شکاف میان روابط مبتنی بر اعتماد و روابط پر تنش در صنعت خودرو افزایش یافته است. خودروسازانی که پرداخت های منظم، برنامه ریزی شفاف و ارتباط مستقیم دارند، از دسترسی پایدار به فناوری های جدید و ظرفیت تولید مطمئن برخوردارند. در مقابل، روابطی که بر فشار یک جانبه استوارند با کاهش تمایل تامین کنندگان به سرمایه گذاری در پروژه های آینده همراه شده اند. در عصر فناوری های پیچیده، این مساله می تواند مزیت رقابتی را به طور کامل جابه جا کند.

پایداری و الزامات زیست محیطی از ابتدای سال میلادی جاری مقررات زیست محیطی در بسیاری از کشورها سخت گیرانه تر شده است. خودروسازان از تامین کنندگان خود گزارش دقیق درباره میزان انتشار کربن، منبع مواد اولیه و شرایط تولید مطالبه می کنند. عدم انطباق با این الزامات می تواند به حذف از فهرست تامین منجر شود. از این رو، سرمایه گذاری در انرژی های تجدیدپذیر، بازیافت مواد و شفافیت زنجیره استخراج مواد معدنی به بخشی از تعهدات مشترک تبدیل شده است. پایداری دیگر یک گزینه تبلیغاتی نیست، بلکه شرط حضور در بازارهای بزرگ جهانی است.

سرمایه گذاری مشترک در آینده؛ هدف صنعت خودرو بررسی تحولات سال جاری نشان می دهد که رابطه قطعه سازان و خودروسازان در جهان بر چهار پایه اصلی استوار شده است:

نخست، حرکت به سوی شراکت های بلندمدت و راهبردی به جای قراردادهای کوتاه مدت قیمتی. دوم، همکاری عمیق فناوریانه و مشارکت در طراحی محصول سوم، مدیریت مشترک ریسک های سیاسی، تجاری و لجستیکی.

چهارم، تعهد به پایداری و شفافیت در کل زنجیره تامین. در این چارچوب، موفقیت یک خودروساز بدون ثبات و سودآوری تامین کنندگان آن ممکن نیست. زنجیره تامین خودرو در سال ۲۰۲۶ به یک اکوسیستم هم بسته تبدیل شده است که در آن اعتماد، داده و نوآوری مهم ترین سرمایه ها هستند. برای کشورهایی که در پی ارتقای صنعت خودرو هستند، درک این الگو اهمیت حیاتی دارد. جهان از رابطه «شفارش و تحویل» عبور کرده و به مرحله «سرمایه گذاری مشترک در آینده» رسیده است؛ مرحله ای که در آن قطعه ساز نه در حاشیه، بلکه در متن راهبرد صنعتی خودروساز قرار دارد.

باز تعریف رابطه خودروساز و قطعه ساز در ایران الگوی مسلط جهانی در سال جاری نشان می دهد زنجیره تامین خودرو دیگر بر پایه فشار قیمتی و قراردادهای کوتاه مدت اداره نمی شود، بلکه بر محور شراکت راهبردی، تقسیم ریسک و همکاری فناوریانه شکل گرفته است. اگر صنعت خودرو ایران در پی بقا و رقابت پذیری است، ناگزیر باید روابط میان خودروساز و قطعه ساز را بر همین مبنا بازتعریف کند.

نخستین گام، اصلاح چارچوب قراردادی است. قراردادهای کوتاه مدت و وابسته به تصمیمات مقطعی، امکان سرمایه گذاری بلندمدت را از قطعه ساز سلب می کند. الگوی مطلوب، قراردادهای چندساله با فرمول شفاف تعدیل قیمت بر اساس تغییرات مواد اولیه و نرخ ارز است. چنین ساختاری پیش بینی پذیری ایجاد می کند و انگیزه توسعه فناوری را افزایش می دهد.

دومین محور، حل معضل نقدینگی است. تاخیر در پرداخت مطالبات، زنجیره تولید را تضعیف می کند و هزینه مالی را بالا می برد. در تجربه شرکت هایی مانند تویوتا، ثبات پرداخت و برنامه ریزی دقیق تولید، ستون اعتماد میان طرفین بوده است. در ایران نیز بدون انضباط مالی و زمان بندی مشخص پرداخت، رابطه ای پایدار شکل نخواهد گرفت. سوم، مشارکت در طراحی و توسعه محصول است. در بسیاری از پروژه های داخلی، قطعه ساز پس از نهایی شدن طراحی وارد فرآیند می شود.

در حالی که شرکت هایی مانند بوش از مرحله مهندسی اولیه در کنار خودروساز قرار دارند و همین امر به بهینه سازی هزینه و کیفیت منجر می شود. فعال سازی سازوکار «هم طراحی» در ایران می تواند گامی جدی در جهت ارتقای فناوری داخلی باشد. چهارم، تقسیم ریسک به جای انتقال ریسک است. نوسانات اقتصادی واقعیت امروز کشور است، اما انتقال کامل ریسک به قطعه ساز ساختار رابطه را ناپایدار می کند. قراردادهای جدید باید سازوکار جبرانی شفافیت برای تغییرات غیرمنتظره داشته باشند. در نهایت، شفافیت برنامه تولید و کاهش مداخلات دستوری، پیش شرط شکل گیری رابطه صنعتی واقعی است. اگر قطعه ساز از پیمانکار وابسته به شریک راهبردی تبدیل نشود، کل زنجیره ارزش خودرو تقویت خواهد شد؛ تحولی که نه فقط به سود پنگاه ها، بلکه به نفع اقتصاد صنعتی کشور است.

فشار هزینه و تقسیم ریسک

با وجود تغییر رویکرد به سمت شراکت، فشار هزینه همچنان

موتری در کاهش آلاینده‌گی و بهبود کیفیت هوای کلانشهرها داشته است.» وی همچنین از تحویل نفت کوره کم‌سولفور به نبر و گاه‌ها برای نخستین بار خبر داد و گفت: «در سال ۱۴۰۴ بیش از ۴۲۰ میلیون لیتر نفت کوره استاندارد به نیروگاه‌های اطراف تهران، البرز، اراک و اصفهان تحویل شد.» مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش از واردات و توزیع بنزین سوپر توسط بخش خصوصی به‌عنوان اقدامی مهم یاد کرد و گفت: «با این اقدام، برای نخستین بار انحصار دولت در زنجیره تامین بنزین سوپر شکسته شد.»

محمدصادق عظیمی فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، با تشریح شرایط تحویل گرفته‌شده در ابتدای دولت چهاردهم گفت: «به‌دلیل روند مصرف سال‌های گذشته، کشور وارث ناترازی جدی در حوزه سوخت بود؛ ناترازی‌ای که تامین سوخت را در وضعیتی شکننده قرار داده بود.» مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش گفت: «در ۱۶ ماه گذشته، چهار طرح کیفی‌سازی با ارزشی بیش از ۸۷۵ میلیون دلار به بهره‌برداری رسید که سهم بنزین و نفت گاز با استاندارد یورو ۴ و ۵ را به‌طور میانگین ۳ درصد افزایش داد. این اقدام نقش



افزایش ۳ درصدی استانداردهای سوختی



تخصیص ۵۰ درصد از منابع ارزی واردات قطعات به واردات خودرو؛

مجلس شورای اسلامی واردات خودرو را تسهیل کرد

پوردهقان: در حال حاضر ارز به خودرو کامل اختصاص نمی‌یابد، بلکه به قطعاتی تخصیص داده می‌شود که پس از مونتاژ با قیمتی چندبرابری به مردم فروخته می‌شود



است. تازمانی که انحصار در صنعت خودرو وجود داشته باشد، انتظار تحول جدی در کیفیت محصولات منطقی نیست.» وی با تأکید بر این که صنعت مونتاژ به تنهایی راه‌حل مشکلات صنعت خودرو نیست، تصریح کرد: «باید سیاستی مشخص، موثر و رقابت‌پذیر در این حوزه اتخاذ شود تا هم کیفیت ارتقا یابد و هم مردم از فشار ناشی از خرید خودروهای کم‌کیفیت رهایی پیدا کنند.» عبدالهی در پایان خواستار تصمیم‌گیری جدی و قاطع در این حوزه شد و تأکید کرد: «ضروری است سیاست‌های خودرویی به‌گونه‌ای اصلاح شود که منافع مردم در اولویت قرار گیرد و از تکرار مشکلات گذشته جلوگیری شود.»

موافقت با پیشنهاد؛ ضرورت اقدام قاطع
مصطفی پوردهقان نیز در موافقت با این پیشنهاد اظهار

گذشته اصلاح نشده و همچنان همان مسیر پیشین دنبال می‌شود. هر سال زمان قابل توجهی از مجلس صرف بررسی موضوع خودرو می‌شود، اما نتیجه آن برای مردم ملموس نیست و همچنان خودروهایی با کیفیت پایین در اختیار آنان قرار می‌گیرد.» وی با اشاره به پیامدهای ایمنی خودروهای بی‌کیفیت افزود: «متأسفانه مردم ناچار به استفاده از خودروهایی هستند که استانداردهای لازم را ندارند و این مساله در بروز حوادث و تلفات جاده‌ای بی‌تأثیر نیست. مجلس باید در حوزه سیاست‌گذاری خودرو تصمیمی اتخاذ کند که عملیاتی و اثرگذار باشد، به‌گونه‌ای که مردم در کوتاه‌مدت آثار آن را در بازار احساس کنند. این نماینده همچنین به تبعات اقتصادی و زیست‌محیطی وضعیت فعلی اشاره کرد و گفت: «مصرف بالای سوخت و تشدید آلودگی هوا از نتایج تولید خودروهای غیراستاندارد

برابر نرخ جهانی به مردم عرضه می‌کنند.» نجابت پیشنهاد خود را «مکانیزمی خودتنظیم‌گر، دارای منطق اقتصادی و مبتنی بر عدالت» توصیف کرد و ادامه داد: «اگر دولت قصد تخصیص ارز به مونتاژکاران را دارد، مختار است؛ اما این حمایت باید مشروط باشد. به همان میزانی که ارز برای مونتاژ اختصاص می‌یابد، باید امکان واردات خودروی خارجی باکیفیت نیز فراهم شود. نمی‌توان پذیرفت که ارز کشور صرف واردات قطعه شود، اما برای واردات خودرو اعلام شود ارزی وجود ندارد.» وی تأکید کرد: «در صورت اجرای این پیشنهاد، حباب قیمتی بازار خودرو شکسته می‌شود و تازمانی که واردات قطعه بدون رقابت سودآور باشد، تولید واقعی و رقابتی در داخل شکل نخواهد گرفت.»

این نماینده با اشاره به وجود رانت و انحصار در حوزه مونتاژ اظهار داشت: «امروز باید میان منافع مردم و منافع گروه‌های خاص انتخاب کرد. ما حمایت از تولید را متوقف نمی‌کنیم، اما خواستار حمایت مشروط هستیم تا مردم بتوانند از خودروی باکیفیت بهره‌مند شوند.»

وی در پایان از همکاران خود درخواست کرد با این پیشنهاد موافقت کنند و گفت: «توزیع منابع ملی باید عادلانه باشد. با رأی مثبت به این پیشنهاد می‌توان دست رانت و انحصار را از بازار خودرو کوتاه کرد و منافع مردم را تامین کرد.»

مخالفت با پیشنهاد؛ لزوم اصلاح سیاست‌های خودرویی
در ادامه، بیت‌الله عبدالهی در مخالفت با این پیشنهاد اظهار داشت: «سیاست‌های خودرویی کشور طی سال‌های

نمایندگان در نشست علنی نوبت دوم روز گذشته (۲۵ بهمن‌ماه) مجلس شورای اسلامی با یک بند الحاقی به ردیف ۳ الزامات منابع لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ موافقت کردند. بر اساس این بند الحاقی، سقف نسبت میزان تخصیص ارز به واردات قطعات منفصله خودروهای مونتاژی در مقایسه با ارز اختصاص‌یافته به واردات خودروی سواری نو و کارکرده تعیین شد.

استناد به بند (ر) تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ روح‌الله نجابت در تشریح پیشنهاد خود تأکید کرد: «این موضوع قانون‌گذاری جدیدی محسوب نمی‌شود، زیرا در بند (ر) تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴، بانک مرکزی مکلف شده است حداقل دو میلیارد یورو از محل تعیین‌شده تامین کند و سازمان برنامه نیز موظف به تصویب آن است؛ بنابراین چارچوب قانونی این اقدام پیش‌تر فراهم شده است.»

وی با اشاره به عدم تصویب پیشنهاد پیشین درباره حمایت از مردم در بازار خودرو افزود: «بازار خودرو در شرایط کنونی در انحصار دوگانه خودروسازان داخلی و خودروهای مونتاژی کم‌کیفیت قرار دارد، در حالی که منابع ارزی کشور محدود است.»

این نماینده با طرح این پرسش که چرا برای واردات قطعات به‌منظور مونتاژ ارز وجود دارد اما برای واردات خودروی باکیفیت گه‌ته می‌شود ارزی در دسترس نیست، تصریح کرد: «در حال حاضر برخی مونتاژکاران با استفاده از معافیت‌های تعرفه‌ای، محصولات خود را با قیمتی چند





نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

بیلبور
Billboard

لوکس بودن در جزئیات

«کمپین تبلیغاتی سدان لوکس Genesis G80 در سال ۲۰۲۳ با تمرکز بر مفهوم «لوکس بودن در جزئیات» طراحی شده، رویکردی که تلاش داشت کیفیت ساخت، ظرافت طراحی و فناوری‌های پیشرفته این مدل را برجسته کند. در این کمپین، جنسیتی با استفاده از فیلم‌برداری فوق‌دقیق، حرکات کنترل‌شده دوربین و جلوه‌های بصری مدرن، جزئیات بدنه، کابین و متریال ممتاز را به تصویر کشید.



واردات خودرو؛ فرصتی برای تقویت رقابت و حمایت از مصرف‌کننده

بحث واردات خودرو در سال‌های اخیر همواره با حساسیت‌های گوناگون همراه بوده است؛ اما اگر این موضوع با رویکردی هوشمندانه و حمایتی مدیریت شود، می‌تواند ابزاری موثر برای ساماندهی بازار و تقویت تولید داخلی باشد. واردات خودرو در ذات خود، نه تهدیدی برای صنعت ملی است و نه جایگزینی برای تولید داخلی؛ بلکه می‌تواند مکملی برای ارتقای کیفیت و ایجاد تعادل در بازار باشد.

نخستین اثر مثبت واردات، تقویت رقابت است. در بازاری که رقابت محدود باشد، انگیزه برای ارتقای کیفیت، کاهش هزینه و نوآوری نیز کاهش می‌یابد. ورود خودروهای خارجی، با کیفیت می‌تواند سطح انتظارات مصرف‌کنندگان را افزایش دهد و خودروسازان داخلی را به بهبود مستمر محصولات، خدمات پس از فروش و فناوری تولید

ترغیب کند. تجربه بسیاری از کشورها نشان می‌دهد که رقابت مدیریت‌شده، موتور پیشرفت صنعتی است. دومین اثر، تعدیل قیمت‌ها و کاهش حباب بازار است. زمانی که عرضه محدود و تقاضا بالا باشد، قیمت‌ها از واقعیت‌های اقتصادی فاصله می‌گیرد. واردات هدفمند می‌تواند با افزایش عرضه، به متعادل شدن قیمت‌ها کمک کرده و از شکل‌گیری شکاف‌های قیمتی جلوگیری کند. این موضوع به‌طور مستقیم به نفع مصرف‌کننده خواهد بود و قدرت انتخاب او را افزایش می‌دهد.

از منظر کلان نیز واردات خودرو می‌تواند به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و کاهش مصرف سوخت کمک کند. خودروهای جدیدتر معمولاً استانداردهای بالاتری در حوزه ایمنی و آلایندگی برخوردارند و ورود آن‌ها می‌تواند آثار مثبتی بر کاهش آلودگی هوا و بهبود ایمنی جاده‌ها داشته باشد.

البته شرط موفقیت این سیاست، مدیریت دقیق منابع ارزی و تنظیم هوشمندانه تعرفه‌هاست. واردات باید در چارچوبی انجام شود که به تولید داخلی آسیب نزند، بلکه آن را به سمت رقابت‌پذیری و ارتقای فناوری سوق دهد. در چنین شرایطی، واردات خودرو نه تنها مغایر با حمایت از تولید نیست، بلکه می‌تواند مکمل آن و در نهایت در خدمت منافع عمومی و حقوق مصرف‌کنندگان باشد.



حرف آخر
Last Word

امید محمدی
روزنامه نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت



چانگان CS55 با
۴۰ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار ۴ میلیارد و ۴۶۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۶ جیتی با
۳۰ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۸۴۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



جک SR3 با
۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۵۳۵
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



تارا اتوماتیک V4 با
۳۷ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۹۱۳
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KMC EAGLE HEV