

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM

یک رئیس کمیسیون
صنعت اتاق ایران مطرح کرد:
نبود تصمیم‌سازی
فعال، صنایع را فرسوده
کرده است
۴ صفحه

عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

هزینه تولید بالا رفت، دولت دخالت کرد، کمر بخش خصوصی شکست!

شوکه‌های ارزی، فروش مواد اولیه با نرخ جهانی و نبود حمایت هدمند، هزینه تولید را بالا برده و زنجیره تامین خودرو را با چالش جدی روبه‌رو کرده است. تکرخی شدن ارز اقدامی اصولی بود اما به...
۱۴ صفحه

کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با
«دنیای خودرو» بررسی کرد:

بازار ایران با استانداردهای جهانی فاصله دارد

بازار خودرو در ماه‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری
با نوعی بلاتکلیفی ساختاری مواجه...
۳ صفحه

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

موج تخلفات در ثبت نام و تحويل خودروهای وارداتی

بازار خودروهای وارداتی پس از آزادسازی، با موجی
از تخلفات در عرضه و پیش‌فروش مواجه شده است؛
تخلفاتی از جمله فروش خودروهای وارد نشده تا...
۷ صفحه

باتری‌های سدیم-یون موازنه قدرت را میان
خودروسازان شرقی و غربی تغییر می‌دهند:

پایان سلطنت لیتیوم بر خودروهای برقی

تاریخ تمدن همواره با نبرد بر سر «منابع استراتژیک»
گره خورده است؛ از عصر زغال سنگ که...
۶ صفحه

خودروسازان و قطعه‌سازان بوری در ۱۰ ماهه سال با چه شرایطی روبه‌رو بودند؟
**رشد ۲،۲ درصدی فروش گروه خودرویی
در سایه تورم ۴۴،۴ درصدی بخش صنعت**
۵ صفحه



قیمت وارداتی‌های لوکس غیر چینی در بازار:
۲۵ میلیارد تومان به بالا است
۱۰ صفحه

واکاوای علل تکرار اشتباهات
ادواری مدیران صنعت خودرو
۴ صفحه

اتهم‌سپاغانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش فوری

نیسان قشقایی

قیمت قطعی / تحویل ۳۰ روزه

فقط تا فردا



ارتباط با نمایندگی ۱۷۲۳

021-22814040 | 021-22814440



ترازانو، همسفر نامرئی **TRAZANO**

با ضمانت کورال‌تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

اتهم‌سپاغانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه

تویوتا لندکروز 2026
3.5L twin turbo

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله‌ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781

اتهم‌سپاغانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه

تویوتا پرادو 2026
توربو 2.4 L

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله‌ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781



پلاگین هیبریدی سوق داده است. این شاسی بلند جدید که بخشی از استراتژی هایپر هیبرید لوتوس است، بر پایه یک پلتفرم ۹۰۰ ولتی پیشرفته ساخته شده است. انتظار می رود این سیستم از یک پیشران ۲ لیتری توربوشارژ ساخت شرکت هورس پاور ترین (سرما به گذاری مشترک جیلی، رنو و آرمکو) در کنار سه موتور الکتریکی قدرتمند استفاده کند. نتیجه این ترکیب، نه تنها قدرت فوق العاده، بلکه شعاع حرکتی ترکیبی بیش از ۱۱۰۰ کیلومتر با یک بار شارژ و باک پر است. همچنین، به لطف یک باتری حجیم، این خودرو قادر است بیش از ۲۲۰ کیلومتر را به صورت تمام الکتریکی طی کند. لوتوس وعده داده است که شخصیت اسپرت این برند فدای هیبریدی شدن نخواهد شد.

لوتوس که تا دیروز از آینده ای تمام الکتریکی سخن می گفت، با یک چرخش استراتژیک، از نسخه پلاگین هیبریدی شاسی بلند الترا رونمایی خواهد کرد. این مدل که قرار است ماه آینده در چین معرفی شود، با قدرت ترکیبی ۹۵۰ اسب بخار، حتی از قوی ترین نسخه تمام برقی خود نیز نیرومندتر است و نشان دهنده تغییری بنیادین در مسیر این شرکت برای آینده است. این تصمیم در پی افت قابل توجه فروش جهانی لوتوس گرفته شده است. فروش این شرکت در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۵ با کاهش ۴۰ درصدی به تنها ۴ هزار و ۱۲۶ دستگاه رسید. فنگ چینگ فنگ، مدیر عامل لوتوس، در یک کنفرانس خبری ضمن تأیید این تغییر مسیر، اعلام کرد که کند شدن رشد بازار جهانی خودروهای برقی، لوتوس را به سمت توسعه مدل های

رونمایی از نسخه پلاگین هیبریدی شاسی بلند «الترا»



یک کارشناس بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: گل بازار بیمه؛ برند یا خدمات واقعی؟

انتخاب باشد. شرکت های ارزان قیمت ممکن است با فرآیندهای پیچیده یا تأخیر در پرداخت خسارت همراه باشند و در نهایت هزینه بیشتری برای مالک خودرو ایجاد کنند.

انتخاب هوشمندانه باید ترکیبی از کیفیت خدمات، سرعت پاسخگویی، شفافیت قرارداد و قیمت مناسب باشد.

وی افزود: «در بررسی های اخیر بازار، برخی شرکت ها با تمرکز بر فناوری و آموزش کارکنان توانسته اند تجربه مشتریان را به شکل قابل توجهی ارتقا دهند. این شرکت ها با ثبت رضایت بالای مشتریان، تعداد پرونده های موفق و نرخ پایین شکایات، در رقابت جذب بیمه گذاران پیشواز هستند.»

این کارشناس بیمه تأکید کرد: «برای مالکان خودرو، شناخت دقیق معیارهای کلیدی و استفاده از داده های واقعی بازار، بهترین راهنمای انتخاب بیمه گر است. تجربه موفق مشتریان، شفافیت فرآیندها و پاسخگویی سریع، عوامل غیرقابل انکار در تعیین برترین شرکت های بیمه خودرو هستند.»

او در پایان گفت: «رقابت میان شرکت های بیمه نه تنها برای سودآوری داخلی اهمیت دارد، بلکه تجربه مشتریان را بهبود می بخشد و استانداردهای خدمات بیمه خودرو را ارتقا می دهد؛ رقابتی که هم برای مالکان خودرو و هم برای صنعت پیامدهای مثبت قابل توجهی دارد.»

صرفاً بر اساس برند یا توصیه دیگران تصمیم می گیرند، در حالی که داده های واقعی نشان می دهد برخی شرکت های کوچک تر با ساختار بهینه، پرداخت خسارت سریع تر و رضایت بالاتر مشتریان را تجربه می کنند.»

او معتقد است: «سرعت پرداخت خسارت یکی از شاخص های کلیدی ارزیابی شرکت ها است. شرکت هایی که از سامانه های دیجیتال و ارزیابی آنلاین استفاده می کنند، زمان رسیدگی را به حداقل می رسانند و تجربه مشتریان را بهبود می دهند. در مقابل، شرکت هایی که به روش های سنتی پایبندند، با تأخیرهای طولانی، مراجعات مکرر و نارضایتی کاربران مواجه هستند.»

وی بر اهمیت شفافیت قراردادها تأکید کرد: «مردم اغلب از جزئیات پوشش ها، فرانشیزها و شرایط الحاقیه های اطلاع هستند. شرکت هایی که این اطلاعات را به زبان ساده ارائه می کنند، اعتماد مشتریان را جلب کرده و در بازار رقابتی برنده می شوند. پشتیبانی و خدمات پس از خسارت نیز معیار مهمی است.»

مرادی توضیح داد: «کارشناسان ما هر پاسنکخو نه تنها پرونده ها را سریع تر حل می کنند، بلکه تجربه ای روان و بدون استرس برای مشتریان فراهم می آورند. این موضوع در بلندمدت باعث حفظ مشتری و افزایش وفاداری می شود.»

وی هشدار داد: «قیمت بیمه نباید تنها عامل



مهتری درخوش

m.dorakhsheh@autoworld.ir

در شرایطی که رقابت میان شرکت های بیمه خودرو روز به روز شدیدتر می شود، انتخاب بهترین بیمه گر برای مالکان خودرو به یکی از دغدغه های اصلی تبدیل شده است. سرعت پرداخت خسارت، کیفیت خدمات، شفافیت قراردادها و تجربه واقعی مشتریان از جمله عواملی هستند که تصمیم نهایی را شکل می دهند.

این رقابت نه تنها سودآوری شرکت ها را تعیین می کند، بلکه تجربه بیمه گذاران را نیز به شدت تحت تأثیر قرار می دهد. علیرضا مرادی، کارشناس بیمه خودرو، در گفت و گو با «دنیای خودرو» با تأکید بر اهمیت انتخاب شرکت بیمه اظهار کرد: «مشتریان امروز بیش از هر چیز به تجربه واقعی خسارت اهمیت می دهند. شرکتی که فرآیند پرداخت سریع، پاسخگویی موثر و شفافیت مدارک ارائه کند، بدون شک از رقبای جلو می افتد.»

وی توضیح داد: «تفاوت میان شرکت ها فراتر از تبلیغات و شعارهای بازاریابی است و عمدتاً در نحوه مدیریت پرونده های خسارت و پشتیبانی مشتریان نمود پیدا می کند.»

مرادی افزود: «بسیاری از مالکان خودرو

واردات؛ ابزار تنظیم بازار یا تکرار یک تجربه نیمه تمام؟

اگر واردات با مجوزهای محدود، منابع ارزی نامشخص و وعده های تحویل بلندمدت همراه شود، عملاً به باز تولید همان سازو کار می انجامد که پیش تر در بازار خودرو تجربه شده است: جذب نقدینگی از مردم، شکل گیری صف های طولانی و انتقال ریسک به خریداران. بازار امروز بیش از هر چیز به «اعتماد» نیاز دارد. اعتماد زمانی شکل می گیرد که سیاست گزار چارچوبی روشن برای تعداد خودروهای وارداتی، زمان بندی تحویل و سازو کار نظارت ارائه دهد. پیش فروش باید محدود، مبتنی بر موجودی واقعی یا قراردادهای قطعی تأمین باشد و از تبدیل شدن به ابزار تأمین مالی کوتاه مدت واردکنندگان جلوگیری شود. در غیر این صورت، واردات نه تنها به کاهش قیمت ها کمک نخواهد کرد، بلکه با دامن زدن به انتظارات سفته بازانه، به بی ثباتی بیشتر منجر می شود. نکته مهم دیگر، هم راستایی سیاست واردات با واقعیت های ارزی کشور است. واردات گسترده بدون در نظر گرفتن منابع پایدار ارزی، می تواند فشار مضاعفی بر بازار ارز وارد کند و در نهایت، اثر کاهشی خود به قیمت خودرو را خنثی سازد. بنابراین، سیاست واردات باید در چارچوب یک بسته منسجم اقتصادی تعریف شود؛ بسته ای که هم به مدیریت تقاضا توجه دارد و هم به تقویت عرضه داخلی.

در نهایت، باید پذیرفت که واردات، جایگزین اصلاحات ساختاری در صنعت خودرو نیست؛ بلکه مکمل آن است. رقابت پذیری، شفافیت مالی، کاهش هزینه های سربار و اصلاح ساختار قیمت گذاری در داخل، شرط پایداری هر گونه تعادل در بازار است. واردات می تواند ضربه گیر کوتاه مدتی برای بازار باشد، اما در مان بلندمدت در اصلاح ساختارها نهنفته است.

اگر سیاست گزار بتواند میان آزادسازی واردات و انضباط اجرایی توازن برقرار کند، این ابزار می تواند به تعدیل قیمت ها، افزایش قدرت انتخاب مصرف کنندگان و کاهش حاشیه سودهای غیرمتعارف در بازار منجر شود. اما بدون ضابطه مندی، همان نسخه ای خواهد بود که پیش تر آزموده شده و نتیجه ای جز تشدید بی اعتمادی نداشت است.

بازار خودرو ایران در ماه های اخیر بیش از هر زمان دیگری زیر سایه کاهش قدرت خرید خانوارها قرار گرفته است. شکاف میان درآمد مردم و قیمت خودرو، آن چنان عمیق شده که حتی محصولات اقتصادی نیز از دسترس بخش بزرگی از متقاضیان واقعی

خارج شده اند. در چنین شرایطی، سیاست گزار ناگزیر است به دنبال ابزارهایی برای بازگرداندن تعادل به بازار باشد؛ ابزارهایی که هم سمت عرضه را تقویت کند و هم از شکل گیری انتظارات تورمی تازه جلوگیری کند. واردات خودرو، چه صفر کیلومتر و چه کارکرده، می تواند یکی از همین ابزارها باشد؛ البته به شرط آن که با قواعد روشن و انضباط اجرایی همراه شود. تجربه سال های گذشته نشان داده هر گاه عرضه خودرو محدود شده و تقاضا سرکوب یا انباشته شده است، بازار به سرعت به سمت التهاب و شکل گیری حباب قیمتی حرکت کرده است. در چنین فضایی، حتی خبر آزادسازی واردات نیز به تنهایی می تواند سیگنال کاهشی به بازار مخابره کند و انتظارات تورمی را تعدیل سازد. اما این اثر تنها زمانی پایدار خواهد بود که واردات واقعی، مستمر و قابل پیش بینی باشد، نه مقطعی و تبلیغاتی. ورود خودروهای صفر کیلومتر می تواند تنوع سبد عرضه را افزایش دهد و با ایجاد رقابت، فشار مضاعفی بر خودروسازان داخلی برای بهبود کیفیت و مدیریت هزینه ها وارد کند. از سوی دیگر، واردات خودروهای کارکرده به ویژه در بازه قیمتی پایین تر این ظرفیت را دارد که پاسخگوی تقاضای مصرف کنندگان متوسط باشد؛ تقاضایی که امروز میان قیمت های صعودی خودروهای نو و توان مالی خانوارها گرفتار شده است. با این حال، آن چه می تواند این سیاست را از یک ابزار تنظیم بازار به منشأ بحران تازه تبدیل کند، پیش فروش های بی ضابطه و غیر شفاف است.



امید محمدی

سرمدبیر روزنامه دنیای خودرو

اتهم نسوانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
تویوتا کرولا کراس
هیبرید 2026

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781

اتهم نسوانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
تویوتا کرولا
هیبرید 2025

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781



رونمایی از خودرو خیره‌کننده SP40 «اسپیدستر»



روح یکی از خاص‌ترین و زیباترین ساخته‌های تاریخ فورد پس از نزدیک به یک قرن، دوباره زنده شده است. یک کارگاه خلاق آرژانتینی به نام آیکونیک اتواسپرت، از خودرو خیره‌کننده SP40 اسپیدستر رونمایی کرده است. یک رستوماد بی نظیر که ادای دینی مدرن به خودروی تک‌ساخت و افسانه‌ای فورد مدل جرخ باز ۴۰ اسپیشال اسپیدستر محصول سال ۱۹۳۴ است. این خودروی جدید، ظرافت طراحی دهه ۳۰ میلادی را با قدرت جذاب یک پیشروانه مدرن آمریکایی ترکیب می‌کند و نتیجه، یک شاهکار مهندسی با بدنه فیبر کربن و قدرت ۴۸۰ اسب بخار است. این ماشین خارق‌العاده، چیزی فراتر از یک بازسازی ساده است. در حالی که خودروی اصلی که برای ادسل فورد، پسر هنری فورد

ساخته شده بود، از یک بدنه دست‌ساز آلومینیومی و پیشروانه ۱۱۰۰ اسب بخاری بهره می‌برد، جانشین معنوی آن یعنی SP40، به‌طور کامل برای دوران جدید باز مهندسی شده است. بدنه خودرو به‌طور کامل از فیبر کربن ساخته شده که علاوه بر استحکام فوق‌العاده و وزن کم، خطر زنگ‌زدگی را برای همیشه از بین می‌برد. در زیر این پوسته زیبا، یک شاسی فضایی لوله‌ای قرار گرفته که توسط مهندس آرژانتینی، پدر کامپو، طراحی شده است. قلب تپنده این اسپیدستر، یک پیشروانه مدرن ۵ لیتری فورد کابوت V8 است که بیش از ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس دستی پنج سرعته تر مک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بررسی کرد:

بازار ایران با استانداردهای جهانی فاصله دارد



نهاد علی بیکزاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو در ماه‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری با نوعی بلاتکلیفی ساختاری مواجه شده است؛ شرایطی که نه تنها مصرف‌کنندگان، بلکه تولیدکنندگان، قطعه‌سازان و حتی سیاست‌گذاران را در وضعیتی مبهم قرار داده است. رگود معاملاتی، نوسانات ارزی، افت قدرت خرید، انسداد مسیر واردات رسمی و تداوم سیاست‌های دستوری، مجموعه‌ای از چالش‌ها را شکل داده که خروج از آن نیازمند بازنگری عمیق در سیاست‌های کلان خودرویی است. در چنین فضای، بازار بیش از آن که تابع منطق عرضه و تقاضا باشد، به تحولات سیاسی، سیگنال‌های ارزی و تصمیمات خلق‌الساعه گره خورده است. از یک سو وابستگی فزاینده به خودرو و سازان چینی، ساختار رقابت را تضعیف کرده و از سوی دیگر، ناترازی مالی خودرو و سازان داخلی، امکان اصلاح کیفی محصولات را محدود ساخته است. بابک صدراپی، کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به قفل‌شدگی هم‌زمان سه ضلع تولید، واردات و قیمت‌گذاری تاکید می‌کند که بازار خودرو وارد مر حله‌ای از «رگود توری می‌پایدار» شده است؛ وضعیتی که در آن، نه کاهش قیمت به تحریک تقاضا منجر می‌شود و نه افزایش قیمت امکان جبران زیان تولید را فراهم می‌کند. وی افزود: «وابستگی شدید بازار ایران به خودروهای چینی، در کنار محدودیت‌های ناشی از تحریم، موجب شده مسیر تامین خودرو به‌شدت شکننده شود.

خودروسازان چینی نیز به دلیل ریسک‌های سیاسی و مالی، با احتیاط بالا و از مسیر واسطه‌ها وارد بازار ایران می‌شوند که این مساله هم قیمت تمام‌شده را بالا می‌برد و هم ثبات عرضه را مختل می‌کند. صدراپی همچنین با انتقاد از سیاست‌های ناپایدار وارداتی تصریح کرد: «تا زمانی که واردات هدفمند، مستمر و شفاف نباشد و نظام قیمت‌گذاری اصلاح نشود، نه تولید داخلی جان می‌گیرد و نه بازار به تعادل می‌رسد. ادامه این وضعیت تنها به تعمیق شکاف میان قیمت کارخانه و بازار و فرسایش قدرت خرید مردم منجر خواهد شد.»

با توجه به شرایط فعلی، وضعیت بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید و ریشه اصلی رگود کنونی را در چه عواملی می‌دانید؟

بازار خودرو امروز بیش از هر زمان دیگری گرفتار کودی عمیق و چندلایه شده است. این رگود صرفاً ناشی از کاهش قدرت خرید مردم نیست، بلکه ترکیبی از عوامل اقتصادی، سیاسی و ساختاری در شکل‌گیری آن نقش دارند. کاهش مستمر درآمد واقعی خانوارها، افزایش نرخ تورم، رشد مداوم قیمت خودرو و ناطمینانی نسبت به آینده اقتصادی، موجب شده بخش بزرگی از تقاضای مصرفی عملاً از بازار حذف شود. از سوی دیگر، بازار خودرو دیگر کارکرد سرمایه‌ای گذشته را نیز ندارد. نوسانات شدید نرخ ارز، ریسک‌های سیاسی و بی‌ثباتی تصمیم‌گیری‌ها باعث شده سرمایه‌گذاران خرد نیز با احتیاط بیشتری وارد این بازار شوند. در چنین فضای، خودرو نه به‌عنوان کالای مصرفی جذاب است و نه ابزار مطمئن سرمایه‌گذاری و همین مساله عمق رگود را تشدید کرده است. نکته مهم دیگر، سردرگمی

سیاست‌گذاری در حوزه خودرو است. تصمیمات متناقض، ابیین‌نامه‌های متغیر و نبود نقشه راه مشخص، بازار را در وضعیتی بلاتکلیف قرار داده است. فعالان اقتصادی نمی‌توانند افق روشنی برای آینده ترسیم کنند و همین موضوع منجر به کاهش سرمایه‌گذاری، افت تولید و تعمیق رگود شده است.

وابستگی گسترده بازار به خودروهای چینی چه تاثیری بر ساختار رقابت، کیفیت محصولات و قیمت‌ها گذاشته است؟

وابستگی شدید به خودروهای چینی، یکی از مهم‌ترین تحولات ساختاری بازار خودرو ایران در سال‌های اخیر بوده است. این وابستگی نتیجه مستقیم خروج برندهای معتبر جهانی به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی است. در غیاب برندهای اروپایی، ژاپنی و کره‌ای، بازار ایران به ناچار به سمت چین متمایل شده است. این تغییر جهت اگرچه در کوتاه‌مدت خلأ عرضه را تا حدی جبران کرد، اما در بلندمدت آثار منفی متعددی به همراه داشته است. نخست آن که سطح رقابت واقعی در بازار کاهش یافته و مصرف‌کننده با گزینندهای محدود و مشابه مواجه است. دوم این که کیفیت بسیاری از محصولات چینی، به‌ویژه در نسخه‌های سفارشی بازار ایران، با استانداردهای جهانی فاصله دارد. از منظر قیمتی نیز، انحصار نسبی ایجاد شده به افزایش حاشیه سود واردکنندگان و مونتاژکاران انجامیده است. وقتی رقابت جدی وجود ندارد، قیمت‌گذاری به‌جای آن که تابع منطق بازار باشد، بیشتر تابع هزینه‌های واسطه‌گری و شرایط انحصاری می‌شود. نتیجه آن، خودروهایی با قیمت بالا و کیفیت متوسط است که رضایت مصرف‌کننده را تامین نمی‌کند.

سیاست واردات خودرو تا چه حد توانسته نقش تنظیم‌گر بازار را ایفا کند؟

در شرایط فعلی، واردات خودرو عملاً از کار کُرد اصلی خود که همان تنظیم بازار و ایجاد تعادل قیمتی است، فاصله گرفته است. حجم محدود واردات، فرآیندهای پیچیده اداری، تغییرات مکرر آیین‌نامه‌ها و نبود ثبات در سیاست‌گذاری موجب شده واردات بیشتر جنبه نمایشی پیدا کند تا کارکرد واقعی اقتصادی. زمانی واردات می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند که مستمر، قابل پیش‌بینی و متناسب با نیاز واقعی بازار باشد. در حال حاضر، واردات به شکل مقطعی و محدود انجام می‌شود و همین مساله نه تنها موجب کاهش قیمت‌ها نشده، بلکه در برخی موارد انتظارات تورمی جدید نیز ایجاد کرده است. از سوی دیگر، تمرکز واردات بر خودروهای نسبتاً گران‌قیمت باعث شده بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان عملاً از این سیاست منتفع نشوند. واردات باید به سمت خودروهای اقتصادی و میان‌قیمت سوق پیدا کند تا بتواند تقاضای واقعی را پوشش دهد و نقش تنظیم‌کننده خود را ایفا کند.

قیمت‌گذاری دستوری چه پیامدهایی برای خودروسازان، قطعه‌سازان و مصرف‌کنندگان داشته است؟

قیمت‌گذاری دستوری یکی از بنیادی‌ترین چالش‌های صنعت خودرو ایران است که زنجیره‌ای از مشکلات ساختاری را به دنبال داشته است. فروش خودرو با قیمتی پایین‌تر از هزینه واقعی تولید، موجب انباشت زیان در صورت‌های مالی خودروسازان شده و این شرکت‌ها را به شدت بدهکار کرده

است. این زیان انباشته مستقیماً به زنجیره تامین منتقل شده و قطعه‌سازان را با بحران نقدینگی مواجه کرده است. تاخیر در پرداخت مطالبات، کاهش توان سرمایه‌گذاری و افت کیفیت قطعات از جمله پیامدهای این سیاست است که در نهایت به کاهش کیفیت محصول نهایی منجر می‌شود. در سمت بازار نیز، شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، رانت گسترده و سوداگری را تقویت کرده است. این اختلاف قیمت، انگیزه اصلی ورود دلالان به بازار شده و مصرف‌کننده واقعی را از دسترسی عادلانه به خودرو محروم کرده است. در مجموع، قیمت‌گذاری دستوری نه به نفع تولیدکننده بوده، نه به سود مصرف‌کننده و نه حتی به ثبات بازار کمک کرده است.

وضعیت مالی خودروسازان داخلی را چگونه ارزیابی می‌کنید و چه خطراتی در کمین این صنعت است؟

خودروسازان داخلی در حال حاضر با بحرانی عمیق در حوزه نقدینگی و ساختار مالی مواجه‌اند. زیان انباشته سنگین، بدهی کلان به شبکه بانکی و قطعه‌سازان، هزینه‌های سربار بالا و بهره‌وری پایین موجب شده توان سرمایه‌گذاری این شرکت‌ها به حداقل برسد. در چنین شرایطی، امکان نوسازی خطوط تولید، ارتقای فناوری و بهبود کیفیت محصولات به‌شدت محدود شده است. این مساله باعث می‌شود فاصله فناوری صنعت خودرو ایران با استانداردهای جهانی روز بروز بیشتر شود و توان رقابتی این صنعت در بازارهای منطقه‌ای نیز کاهش یابد. ادامه این روند، خطر ورشکستگی پنهان برخی شرکت‌ها و تضعیف جدی زنجیره تامین را به همراه دارد. اگر اصلاحات ساختاری به‌موقع انجام نشود، ممکن است صنعت خودرو در آینده نزدیک با بحران‌های اجتماعی و اشتغال نیز مواجه شود.

اتو خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه خودروی XPENG MONA



شارژ سریع ۳۵-۸۰٪
۲۶ دقیقه

LFP BATTERY
۶۲,۲ kWh

شتاب ۰ تا ۱۰۰
۷,۴ ثانیه

قیمت قطعی

مشاوره: 021-48421

نمایندگی کد ۱۰۸ ایکس موتور

ایستاموتورارس
Star Motor of Iran

اتو خسروانی حس خوب، خرید مطمئن



برای مسیرهای نرفته

TERRA MX8

02148421



پیش از این شاهد رونمایی از تفاسیر مدرن مدل‌های چون 100R و فیوریت در قالب این مجموعه بوده‌ایم. با این حال، هدف کانسپت ۱۰۰ یک بازسازی صرفاً نوستالژیک نبوده است و در طراحی این کانسپت، عناصری از مدل‌های فعلی اشکودا نیز دیده می‌شود. برای مثال، ابعاد کلی خودرو با الهام از مدل سوپر کمپ بزرگ‌تر از نسخه اصلی در نظر گرفته شده است. همچنین جزئیات مدرنی مانند خط فرورفته روی کاپوت که به نوشته Skoda منتهی می‌شود و چراغ‌های چهارگانه جلو، هویت امروزی آن را تقویت می‌کنند؛ اما برجسته‌ترین بخش طراحی این کانسپت در قسمت عقب آن نهفته است.

اشکودا با رونمایی از کانسپت اشکودا ۱۰۰، جان دوباره‌ای به یکی از خاطره‌انگیزترین محصولات خود بخشیده است. این سدان برقی جدید، تفسیری مدرن و آینده‌نگرانه از مدل کلاسیک ۱۰۰ است که بین سال‌های ۱۹۶۹ تا ۱۹۷۷ بیش از یک میلیون دستگاه از آن تولید شد. این کانسپت با طراحی زاویه‌دار و تیز خود، ضمن ادای احترام به گذشته، چهره‌ای کاملاً امروزی و جذاب به نمایش می‌گذارد. این پروژه بخشی از سسری جدید کانسپت‌های اشکودا با عنوان «نماها متحول می‌شوند» است که طی آن، شرکت سراغ مدل‌های کلاسیک خود رفته و آن‌ها را با نگاهی امروزی بازآفرینی می‌کند.

ترکیب گذشته و آینده «اشکودا» در «کانسپت ۱۰۰»

«دنیای خودرو» از میزگرد سایپا گزارش می‌دهد؛

واکاوی علل تکرار اشتباهات ادواری مدیران صنعت خودرو

سیاست‌هایی که در ظاهر با هدف مدیریت بازار خودرو یا پاسخ به تقاضای مشتریان اتخاذ شدند، اما در عمل تعهداتی فراتر از توان تولید خودرو ایجاد کردند

صنعت خودرو ایران دهه‌هاست در وضعیتی یاراد و کسب‌کال به سر می‌برد؛ صنعتی که همواره از آن به‌عنوان پیشران تولید، اشتغال و فناوری یاد شده، اما در عین حال یکی از پرچالش‌ترین حوضه‌های اقتصادی کشور بوده است. تغییر دولت‌ها، جابه‌جایی مدیران عامل، تدوین اسناد استراتژیک، اعمال سیاست‌های حمایتی، تشدید و تخفیف تحریم‌ها و حتی تغییر شرکای خارجی، هیچ‌کدام نتوانسته‌اند این صنعت را از چرخه تکرار خطا خارج کنند. در میزگرد «واکاوی علل تکرار اشتباهات ادواری مدیران صنعت خودرو» که در ادامه پویش «سایپا - رسانه» برگزار شد، جمعی از خبرنگاران حوزه خودرو و تلاش کردند به جای تمرکز بر افراد، ساختار صنعت خودرو را تحلیل کنند؛ ساختاری که به اعتقاد بسیاری از حاضران، خطا را نه به صورت تصادفی، بلکه به صورت سیستماتیک باز تولید می‌کند.

تفکیک میان مدیریتی و خطای تحمیلی رضا حسینی، مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا، در آغاز نشست با تأکید بر اهمیت راهبردی صنعت خودرو گفت: «این صنعت همواره در زمره نخستین صنایع هدف تحریم بوده است. همین گزاره نشان می‌دهد خودرو صرفاً یک بنگاه اقتصادی نیست، بلکه بخشی از معادله قدرت اقتصادی کشور محسوب می‌شود.»

مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به این که در کنار نقش تحریم‌ها، اشتباهات مدیریتی نیز وجود داشته، بیان کرد: «اشتباهاتی که طی سال‌های گذشته تکرار شده‌اند. در دوره‌هایی تصمیمات فردی و لحظه‌ای جایگزین برنامه‌ریزی بلندمدت شده است. پروژه‌هایی تعریف شده‌اند که سرمایه‌گذاری‌های سنگین را به خود اختصاص داده‌اند، اما خروجی متناسب با منابع صرف شده نداشته‌اند. او تأکید کرد بر برخی سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها مزیت رقابتی ایجاد نکردند، بلکه هزینه سنگینی را نیز به صنعت خودرو تحمیل کردند.»

حسینی همچنین با اشاره به پدیده «آینده‌روشی» و پیش‌فروش‌های خارج از ظرفیت اظهار داشت: «سیاست‌هایی که در ظاهر با هدف مدیریت بازار خودرو یا پاسخ به تقاضای مشتریان اتخاذ شدند، اما در عمل تعهداتی فراتر از توان تولید خودرو ایجاد کردند.» او از مسأله افزایش تیراژ به‌عنوان نمونه‌ای دیگر یاد کرد؛ مسأله‌ای که به گفته او گاه به «سبقت به سمت دره» شباهت داشته است، زیرا تمرکز بر عدد تولید، جایگزین تمرکز بر کیفیت، بهره‌وری و سودآوری شده است.

وی افزود: «باید میان «خطاهای مدیریتی» و «خطاهای اجرایی» تفکیک قائل شد، بخشی از تصمیمات نادرست، حاصل تکالیف بیرونی بوده است؛ الزام به افزایش تیراژ، کنترل قیمت یا مدیریت مقطعی بازار. در چنین شرایطی، خودروساز در چارچوبی حرکت کرده که اختیار کامل در آن نداشته است.»

نگاه از بیرون به زیست‌بوم خودرو احمد فرهادی، مجری نشست، بحث را به سطحی کلان‌تر برد و تأکید کرد که هدف این میزگرد، شنیدن روایت خبرنگاران از صنعت خودرو است؛ کسانی که سال‌ها از بیرون ساختار مدیریتی، تحولات آن را رصد کرده‌اند. فرهادی صنعت خودرو را یک «زیست‌بوم» پنج‌ضلعی معرفی کرد و گفت: «این پنج ضلعی شامل «قطعه‌سازان، خودروسازان، واردکنندگان، بازار و خدمات پس از فروش است.» به گفته او، اگر این زیست‌بوم را در یک بازه ۵۰ ساله بررسی کنیم، می‌توان سه محور تکرار شونده را شناسایی کرد.

مجری نشست، این پرسش را مطرح کرد که آیا طی پنج دهه گذشته، سیاست کنترل قیمت توانسته به تعادل پایدار منجر شود؟ یا آن که صرفاً مانند افساری بر گردن صنعت عمل کرده و امکان جهش را محدود ساخته است؟

وی تأکید کرد کنترل قیمت شاید در کوتاه‌مدت آموش‌ظاهری ایجاد کند، اما در بلندمدت اگر با اصلاح ساختار هزینه و بهره‌وری همراه نباشد، به انباشت زیان و کاهش سرمایه‌گذاری منجر می‌شود. فرهادی با بیان این که صنعت خودرو ایران یکی از طولانی‌ترین دوره‌های حمایت صنعتی را تجربه کرده است، اظهار داشت: «پرسش این جاست که این حمایت‌ها به بلوغ صنعتی انجامیده یا وابستگی را تعمیق کرده است؟»

وی افزود: «اسناد استراتژیک متعددی طی سال‌ها تدوین شده‌اند؛ بنابراین نمی‌توان گفت صنعت فاقد سند بوده است. مسأله اصلی آن است که چرا این اسناد به اجرا در نیامده‌اند یا خروجی ملموس نداشته‌اند.»



فقدان برنامه و مسأله پاسخگویی امید محمدی، سردبیر روزنامه دنیای خودرو، در ادامه نشست پیش از پاسخ به پرسش مجری در خصوص این که «همکاری با چین چه آورده‌ای برای صنعت خودرو ایران داشته است»، با تمرکز بر موضوع همکاری ایران و چین، بحث را از یک زاویه متفاوت آغاز کرد. او پیش از پاسخ مستقیم به این پرسش که «همکاری با چین چه آورده‌ای برای صنعت خودرو ایران داشته است»، بر یک خلا ساختاری اشاره کرد و گفت: «قانون‌گذار باید از ابتدا سازوکاری را تصویب می‌کرد که بر اساس آن، مدیران عامل شرکت‌های خودروسازی پس از پایان دوره مسئولیت خود، فارغ از این که دوره مدیریت‌شان کوتاه یا بلند بوده مورد ارزیابی و بازخواست رسمی قرار می‌گرفتند. در صنعتی با این حجم از گردش مالی، اشتغال و اثرگذاری اقتصادی، نمی‌توان دوره مدیریت را بدون حسابرسی عملکرد به پایان رساند.»

وی در این زمینه به نمونه‌ای اشاره کرد: «مدیری که کمتر از یک سال و نیم در رأس یک شرکت خودروساز حضور داشته اما پس از پایان دوره مدیریتش، چند همت زیان در صورت‌های مالی آن مجموعه ثبت شده است، باید مشخص شود چه میزان از این زیان ناشی از شرایط بیرونی مانند تحریم بوده و چه میزان به تصمیمات مدیریتی بازمی‌گردد. آیا آن مدیر، «مدیر هزینه» بوده یا «مدیر تولید»؟ آیا تمرکز او بر توسعه محصول و افزایش بهره‌وری بوده یا بر مدیریت کوتاه‌مدت ترازنامه؟» محمدی سپس با اشاره به پرسش اصلی اظهار داشت: «در دو دهه اخیر، حضور خودروسازان چینی در بازار ایران پررنگ‌تر شده و عملاً بازار ایران به یکی از مقاصد مهم آن‌ها تبدیل شده است. اما باید بررسی کرد این حضور تا چه اندازه به انتقال دانش فنی، توسعه فناوری و ارتقای عمق ساخت داخل منجر شده است.» وی در پایان افزود: «امروز چین بخش قابل توجهی از بازار خودروهای برقی اروپا و آمریکا را در اختیار گرفته است. این اتفاق به صورت تصادفی رخ نداده، بلکه نتیجه یک برنامه‌ریزی ۲۰ ساله با بودجه‌ای در حدود ۲۰۰ میلیارد دلار بوده است؛ برنامه‌ای که هم از سوی دولت مرکزی چین پشتیبانی شده و هم در چارچوب سیاست صنعتی منسجم به اجرا درآمده است.»

مالکیت بدون مسئولیت مرجان شهریاری با تأکید بر این که نباید همه‌چیز را به تغییر مدیران تقلیل داد، گفت: «مسأله اصلی در سطح ساختار حکمرانی قرار دارد. در هر دولت، یکی از نخستین واکنش‌ها تغییر مدیران صنعت خودرو است؛ گویی با تعویض افراد، مسأله حل خواهد شد.» وی افزود: «این چرخه به شکلی تکرار شونده عمل می‌کند؛ دولت جدید می‌آید، مدیران قبلی را مورد انتقاد قرار می‌دهد، تغییرات مدیریتی صورت می‌گیرد، اما خروجی صنعت تغییر محسوس نمی‌کند. دلیل این امر «مالکیت بدون مسئولیت» است. دولت مالک است، مدیر را منصوب می‌کند، اما ابزارهای کلیدی تصمیم‌گیری را نیز در اختیار خود نگه می‌دارد.»

اقتصاد سیاست‌زده و غیبت رقابت علی طجوزی با نگاهی تاریخی‌تر به موضوع پرداخت و گفت: «صنعت خودرو در بستر نگاه اقتصادی رقابتی رشد نکرده است. فقدان اصالت برای بخش خصوصی و نگاه امنیتی به اقتصاد، فضای رقابتی را محدود کرده است.» وی افزود: «تازمانی که رقابت واقعی شکل نگیرد و پاسخگویی مدیران به ذی‌نفعان اصلی یعنی مردم و بازار تقویت نشود، صنعت نمی‌تواند جهش کند. او همچنین بر اهمیت ارتباطات بین‌المللی تأکید کرد و آن را عنصری حیاتی برای بقای صنعت دانست.»

نگاه View

آریا حقیقی

رئیس کمیسیون صنعت اتاق ایران

نبود تصمیم‌سازی فعال، صنایع را فرسوده کرده است

اقتصاد ایران در حال حاضر با نوعی انجماد در تصمیم‌گیری مواجه است. این وضعیت موجب شده نه تنها برای شرایط فعلی، بلکه برای آینده نیز برنامه روشنی وجود نداشته باشد و اقتصاد در مسیر جریان‌ها حرکت کند، نه این که خود جریان‌ساز باشد.

به بیان دیگر، نبود تصمیم‌سازی فعال و فقدان برنامه‌ریزی برای سناریوهای محتمل آینده، صنایع کشور را در موقعیتی پرریسک و شکننده قرار داده است. این درحالی است که اگر قرار است اتفاق مثبتی در اقتصاد رخ دهد، باید این اتفاق به‌صورت آگاهانه و مبتنی بر تصمیم‌سازی رقم بخورد.

ادامه وضعیت انفعالی، تنها به فرسایش بیشتر اقتصاد و تضعیف توان صنایع منجر می‌شود. برای عبور از شرایط موجود، طراحی سناریوهای مشخص و برنامه‌ریزی متناسب با هر سناریو ضروری است. نخستین سناریو، تداوم وضعیت فعلی است؛ شرایطی که نه جنگ محسوب می‌شود و نه صلح و اقتصاد در حالت پالتاکلیفی به سر می‌برد.

در این وضعیت، تمرکز اصلی باید بر افزایش تاب‌آوری صنایع باشد، چرا که صنایع در چنین فضایی به‌شدت در معرض آسیب قرار دارند.

سناریوی دوم، ورود کشور به شرایط جنگی است. در این حالت، ادامه مسیر با راهبردهای فعلی امکان‌پذیر نخواهد بود و تغییر اساسی در استراتژی‌های صنعتی، تأمین، تولید و پشتیبانی اجتناب‌ناپذیر است. اما در سناریوی سوم و در صورت ایجاد گشایش و بهبود شرایط و رفع تحریم‌ها، این وضعیت نیز بدون برنامه‌ریزی می‌تواند برای صنعت خطر آفرین باشد.

باز شدن درهای اقتصاد، اگر به‌درستی مدیریت نشود، می‌تواند به همان اندازه شرایط فعلی، به صنایع داخلی آسیب وارد کند. در شرایط گشایش، باید از پیش مشخص باشد چه حمایت‌هایی از صنایع انجام می‌شود، چه کنترل‌هایی اعمال خواهد شد و چگونه می‌توان از تمامیت و بقای صنایع کشور صیانت کرد.

باز شدن اقتصاد بدون سیاست صنعتی شفاف، می‌تواند منجر به تضعیف تولید داخلی شود.

صنعت ایران بیش از هر چیز به نقشه راه روشن، تصمیم‌سازی شجاعانه و برنامه‌ریزی سناریومحور نیاز دارد. تنها در این صورت می‌توان از فرسایش تدریجی اقتصاد جلوگیری کرد و صنایع را از شرایط پرریسک فعلی عبور داد.

زاپاس Spare Tire

آغاز فروش نقدی محصولات سایپادیزل از ۵ اسفندماه



همچنین در طرح فروش فوق‌العاده خودروهای کشنده KX520*۴ و فوتون ۶ تن خواب‌دار با قیمت قطعی، به صورت مرحله‌ای و تحویل ۳۰ روزه (پس از وصول چک مرحله دوم) با مدل ۱۴۰۵ عرضه خواهند شد. خریداران می‌توانند برای ثبت‌نام در این طرح تنها از طریق سایت رسمی شرکت سایپادیزل به نشانی esales.saipadiesel.ir اقدام کنند. طرح‌های یاد شده از روز سه‌شنبه ۵ اسفندماه آغاز و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.

به گزارش سایپانیز، در طرح فروش نقدی فوری، محصولات سایپادیزل شامل کشنده KL465*۴، کامیونت فوتون ۸.۵ تن M4 و کامیونت فوتون ۶ تن خواب‌دار ۶ تن کمپرسی با مدل ۱۴۰۵ با قیمت قطعی و تحویل ۳۰ روزه عرضه می‌شوند.



فروش نقدی فوری و فوق‌العاده محصولات شرکت سایپادیزل

کامیونت فوتون M4 | کامیون کشنده KL465 | کامیون کشنده KX520



فورد GT «پل واکر» راهی حراجی شد



یک دستگاه فورد GT مدل ۲۰۰۵ که پیش از این به کلکسیون پل واکر، ستاره فقید سینما، تعلق داشت، اکنون برای فروش در وبسایت حراجی Bring a Trailer قرار گرفته است. این خودرو خاص با رنگ قرمز Mark IV و بدون خطوط مسابقه‌ای (که مشخصه‌ای بسیار کمیاب است)، تنها ۵ هزار و ۹۵۶ کیلومتر کار کرده و یکی از جذاب‌ترین سوپراسپرت‌های مدرن آمریکایی برای کلکسیونرها محسوب می‌شود. این خودرو یکی از تنها ۱۴ دستگاهی است که با این رنگ و بدون خطوط مسابقه‌ای تولید شده است. در حالی که هنوز چند روز به پایان حراجی باقی مانده، بالاترین پیشنهاد فعلی به ۵۵۰ هزار دلار رسیده است اما کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که قیمت نهایی

به راحتی از مرز یک میلیون دلار عبور کند. قلب تپنده این هیولای آمریکایی یک پیشرانده ۵.۴ لیتری V8 سوپرشارژ با دو میل سوپاپ در هر سر سیلندر است که در حالت استاندارد ۵۵۰ اسببخار قدرت و ۶۷۸ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی ساخت شسرت ریکاردو و یک دیفرانسیل لغزش محدود به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. مالک فعلی به مشخصات استاندارد بسنده نکرده و بهبودهای فنی جذابی روی خودرو اعمال کرده است. از جمله این تغییرات می‌توان به درجه گاز Accufab، نیوتینگ ECU و سیستم اگزوز افترمارک اشاره کرد.

ویژه‌ها

واردات خودرو کار کرده توسط مردم منتفی شد



در حالی که قرار بود با خودروهای کار کرده مردم وارد می‌کنند بخشی از انحصار بازار خودرو شکسته شود، بر اساس آنچه معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت می‌گوید واردات خودروهای کار کرده هم در انحصار برخی شرکت‌ها خواهد بود. معاون ماشین‌آلات وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «فقط شرکت‌های واردکننده و خودروسازی که بتوانند برای خودروهای کار کرده خدمات پس از فروش عرضه کنند، مجوز واردات این خودروها را دریافت می‌کنند.»

دیگه چه خبر؟

یکی از مهم‌ترین سیاه‌چاله‌های اقتصادی در کشور قیمت‌گذاری دستوری است



محمدرضا نجفی‌منش رئیس انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو و محرکه و قطعه‌سازان خودرو اظهار داشت: «ما سیاه‌چاله‌هایی در اقتصاد خود داریم. یکی از مهم‌ترین آن‌ها قیمت‌گذاری دستوری است. ترجیح کالای خارجی به کالای داخلی یکی دیگر از این سیاه‌چاله‌هاست.» وی گفت: «در شرایط تحریم باید تصمیم جدی بگیریم. از طرفی مجلس ارز واردات خودرو در نظر می‌گیرد اما از سمت دیگر برای واردات ماشین‌آلات و مواد اولیه تولید داخل هزاران مانع ایجاد می‌کنند.»

توئیتر!

مشوق سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی تا پایان سال تمدید شد



بر اساس اعلام سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران، مشوق بهمن ماه و گذاری زمین به متقاضیان سرمایه‌گذاری در شهرک‌ها و نواحی صنعتی کشور، تا پایان سال ۱۴۰۴ تمدید شد. بر اساس مصوبه مجمع عمومی شرکت‌های ۳۱ گانه شهرک‌های صنعتی استانی، بخش نقدی (پیش پرداخت) قراردادهایی که از ابتدای اسفند تا پایان سال ۱۴۰۴ منقضی می‌شود، به میزان ۱۰ درصد کاهش یافته است. ضمن این که قیمت‌های شش ماهه دوم سال جاری نیز همچنان معتبر خواهد بود.

زده يك First gear

صنعت خودرو در تلافی بحران تولید، سیاست‌گذاری و مدیریت

حاضر جواب: صنعت خودرو ما همیشه اهل تلافی بوده؛ یک روز در تلافی خیابان کمبود قطعه و بزرگراه بخشنامه، روز دیگر در میدان مدیریت و چهارراه برنامهریزی. خودروها از خط تولید بیرون می‌آیند، کمی مکث می‌کنند، به آسمان نگاه می‌کنند و می‌پرسند: «امروز با کدام سیاست حرکت کنیم؟»

مهندس‌سان پیچ سفت می‌کنند، مدیران جلسه سفت می‌کنند و بازار قیمت را سفت می‌کنند. نتیجه؟ خودرویی که هنوز پلاک نگرفته، سه بار تحلیل اقتصادی پشت سر گذاشته است.

اما انصافاً صنعت خودرو ما یک ویژگی مثبت دارد؛ همیشه در حال «حرکت» است. حتی اگر خودروها در پارکینگ باشند، خبرها با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می‌دوند. این‌جا هر تصمیم مثل چراغ راهنمایی است؛ همه می‌ایستند، بعد با هم حرکت می‌کنند و دوباره می‌ایستند. یک رقص هماهنگ اقتصادی!

سودهای میلیاردی بازار خودرو را سرمایه‌ای کرد

حاضر جواب: روزی روزگاری خودرو وسیله حمل‌ونقل بود؛ شما را از خانه به محل کار می‌رساند. حالا اما خودرو شما را از حساب جاری به حساب سرمایه‌ای می‌رساند! دیگر کسی نمی‌پرسد «چند کیلومتر راه می‌رود؟» می‌پرسند «چند درصد رشد می‌کند؟» نمایشگاه‌دارها ناچار شده‌اند علاوه بر کاتالوگ فنی، نمودار احتمالی هم کنار خودرو بگذارند. خریدار هم با نگاه عمیق به مسیر جلوی می‌گوید: «به نظر می‌رسد این مدل آینده روشنی دارد!»

البته خودرو بیچاره هنوز همان چهار چرخ را دارد. اما حالا حس می‌کند عضو بازار سرمایه شده است. شاید به‌زودی به جای تعویض روغن، برایش صورت‌های مالی منتشر کنند. چه کسی می‌داند؟ شاید سال آینده جشن تقسیم سود هم بگیرد!

واردات خودرو کار کرده توسط مردم منتفی شد

حاضر جواب: مردم مدتی رویا داشتند که خودروی کار کرده‌ای از آن سوی آب‌ها بیاورند؛ با خاطرات جاده‌های دور، موسیقی ملایم و صندلی‌هایی که هنوز بوی سفر می‌دهد. اما فعلاً این رویا در پارکینگ خیال متوقف شده است. البته خیال هم جای بدی نیست؛ هزینه بیمه ندارد، عوارض هم نمی‌خواهد و بنزین هم مصرف نمی‌کند! شاید بهتر باشد بگوییم خودروهای کار کرده خارجی فعلاً در وضعیت «استراحت فنی» هستند. مردم هم با لبخند می‌گویند: «عیبی ندارد، فعلاً با همان خودروی خودمان خاطره می‌سازیم.» در نهایت مهم این است که جاده باز باشد؛ چه با خودروی نو، چه با خودروی قدیمی، چه با خودرویی که فقط در ذهن مان صفر کیلومتر است.

تصمیم شورای ترافیک تهران در روزهای پایانی سال چه اثری بر کیفیت هوادارد؟

حاضر جواب: روزهای پایانی سال، تهران شبیه پارکینگ بزرگی می‌شود که همه دنبال جای خالی هستند. شورای ترافیک هم مثل یک داور مهربان سوت می‌زند و می‌گوید: «آرام‌تر!» وقتی تردد کمتر می‌شود، هوا هم انگار نفس عمیق می‌کشد و می‌گوید: «همنون که امروز کمی سبک‌ترم کردید.» البته خودروها دختر نمی‌شوند؛ آن‌ها هم از استراحت کوتاه بدشان نمی‌آید. شاید فرصت کنند درباره نقش‌شان در زندگی شهری فکر کنند. در نهایت شهر مثل یک موتور بزرگ است؛ هر وقت تنظیم باشد، صدایش دلنشین‌تر است. کافی است پیچ‌ها را کمی مهربان‌تر بچرخانیم.

خودروسازان و قطعه‌سازان بورسی در ۱۰ ماهه سال با چه شرایطی روبه‌رو بودند؟

رشد ۴۳،۲ درصدی فروش گروه خودرویی در سایه تورم ۴۴،۴ درصدی بخش صنعت



شده است. با توجه به تورم ۴۴.۵ درصدی بخش صنعت، طبیعی است که بهای تمام‌شده تولید خودرو و قطعات نیز رشد قابل توجهی



گروه خودرو و ساخت قطعات بازار سرمایه در ۱۰ ماهه سال جاری موفق به ثبت فروش ۶۷۲ هزار و ۷۱۶ میلیارد تومان شده است. این در حالی است که درآمد این صنعت در مدت مشابه سال ۱۴۰۳ برابر با ۴۶۹ هزار و ۸۵۳ میلیارد تومان بوده است. بر این اساس، میزان افزایش فروش برابر با ۲۰۲ هزار و ۸۶۳ میلیارد تومان بوده که نشان‌دهنده رشد تقریبی ۴۳.۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل است. این نرخ رشد اسمی بیانگر افزایش قابل توجه گردش مالی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور است. این در حالی است که بر اساس گزارش منتشرشده از سوی مرکز آمار ایران، تورم سالانه بخش صنعت در پاییز سال جاری به ۴۴.۵ درصد رسیده است. این رقم نشان می‌دهد فضای فعالیت صنعتی کشور همچنان تحت‌تأثیر فشارهای تورمی شدید قرار دارد.

وقتی تورم صنعتی در سطحی بالاتر از ۴۰ درصد قرار دارد، افزایش فروش شرکت‌ها تا حد زیادی تحت‌تأثیر رشد قیمت‌ها و افزایش بهای محصولات است، نه صرفاً رشد واقعی تولید. بنابراین بخشی از رشد ۴۳ درصدی فروش صنعت خودرو را می‌توان در چارچوب همین تورم بالا تحلیل کرد. افزایش فروش در شرایطی رخ داده که هزینه‌های تولید نیز به‌طور قابل توجهی افزایش یافته است. رشد قیمت مواد اولیه، افزایش نرخ ارز و تأثیر آن بر قطعات وارداتی، بالا رفتن دستمزدها و سایر هزینه‌های سربار، موجب رشد بهای تمام‌شده محصولات

اینفوگرافتی Infography

رشد در آمد شرکت صنایع ریخته‌گری ایران



شرکت صنایع ریخته‌گری ایران در یازده ماهه سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱،۴۸۹ میلیارد تومان درآمد شده است.

چپ تلند؟

تشدید رکود در بازار خودرو

در حالی که هر سال بانزدیک شدن به روزهای پایانی سال، بازار خودرو به‌طور سنتی وارد فاز پرتقاضا و پرتحرکی می‌شود، امسال نمایشگاه‌ها و مراکز خرید و فروش خودرو با رکودی محسوس مواجه‌اند، رکودی که فعالان بازار آن را حاصل هم‌زمان کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و رشد مستمر قیمت‌ها می‌دانند.

چرا؟

حجم معاملات کاهش یافته است

مراجعات به بازار خودرو نشان می‌دهد برخلاف سال‌های گذشته که در بهمن و اسفند شاهد افزایش مراجعات و معاملات بودیم، امسال حجم خرید و فروش به شکل محسوسی کاهش یافته و بسیاری از فروشندگان از «انتظار برای مشتری» سخن می‌گویند. به گفته فعالان صنعتی، فضای بازار بیشتر نظاره‌گر است تا معاملاتی، خریداران دست نگه داشته‌اند و فروشندگان نیز با احتیاط عرضه می‌کنند.

برای چپ؟

توان خرید مصرف‌کننده افت کرده است

کارشناسان معتقدند بازار خودرو در حال حاضر در وضعیت رکود تورمی قرار گرفته است؛ به این معنا که از یک سو حجم معاملات کاهش یافته و تقاضای موثر افت کرده و از سوی دیگر سطح عمومی قیمت‌ها روند افزایشی دارد. این وضعیت معمولاً زمانی شکل می‌گیرد که هزینه‌های تولید بالا می‌رود اما توان خرید مصرف‌کننده هم‌زمان کاهش می‌یابد.



خبره کننده محسوب می‌شود و نشان از مسیر درستی دارد که این شرکت در پیش گرفته است. همان‌طور که گفته شد، لوسید در حال حاضر فقط دو مدل خودرو یعنی سدان ایر و شاسی‌بلند گراویتی را تولید می‌کند. لوسید ایر سدان است که به دلیل ترکیب بی نظیر بازدهی، عملکرد و تحمل شهرت دارد. برای مثال، مدل تورینگ این خودرو با قیمت پایه ۷۸ هزار و ۹۰۰ دلار، از نظر کیفیت ساخت و راحتی، مدرس بنز را به چالش می‌کشد و با قدرت ۶۲۰ اسب بخار خود در تنها ۳.۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و با یک بار شارژ، بیش از ۶۴۰ کیلومتر مسافت را طی می‌کند.

در یک اتفاق بزرگ برای صنعت خودرو، لوسید مو تورو به عنوان بهترین برند خودرو برقی لوکس برای سال ۲۰۲۵ انتخاب شد. این شرکت که تنها چهار سال از آغاز تولید انبوه آن می‌گذرد و در حال حاضر فقط دو مدل در سید محصولات خود دارد، توانست بزرگان سابقه‌های چون تسلا، بامو، پورشه و رولز رویس را پشت سر بگذارد و این عنوان معتبر را از آن خود کند. این رده بندی توسط نشریه معتبر «U.S. News & World Report» انجام شده است که دلیل این انتخاب را «سطح برتری کلی» محصولات لوسید اعلام کرده است. برای یک تاز وارد با تجربه محدود، کسب چنین جایگاهی و کنار زدن نام‌های بزرگ، یک دستاورد



انتخاب «لوسید» به عنوان بهترین برقی لوکس در آمریکا

قوانین جدید بازار چین برای طرح فرمان‌ها



فرمان‌های مستطیلی موسوم به «یوغ» که چند سال پیش با معرفی در محصولات تسلا توجهات زیادی را به خود جلب کردند، حالا در بازار چین با ممنوعیت رسمی مواجه شده‌اند. دولت چین اعلام کرد که از ۱۱ دی ۱۴۰۵ (۱ ژانویه ۲۰۲۷) استفاده از این نوع طراحی فرمان در خودروهای جدید مجاز نخواهد بود. این تصمیم پس از بازنگری در استانداردهای ملی ایمنی خودرو اتخاذ شده است. وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین با بهره‌رسانی مقرراتی که بیش از یک دهه بدون تغییر باقی مانده بود، استانداردهای سخت‌گیرانه‌تری را برای ارزیابی ایمنی فرمان‌ها تدوین کرده است. بر اساس قانون جدید، غربلک فرمان باید در

۱۰ نقطه مشخص از لبه خود تحت آزمایش ضربه قرار بگیرد تا میزان مقاومت آن در تصادف سنجیده شود. نکته مهم این که برخی از نقاط آزمایشی از جمله نقطه میانی ضعیف‌ترین بخش یا نقطه میانی کوتاه‌ترین بخش بدون تکیه‌گاه اساساً در طراحی فرمان‌های یوغ وجود ندارد. همین موضوع باعث می‌شود این نوع فرمان‌ها از نظر ساختاری با الزامات جدید هم‌خوانی نداشته باشند و عملاً نتوانند استاندارد تازه را پاس کنند. طبق آمار رسمی مقامات چینی ۴۶ درصد از آسیب‌های رانندگان در تصادفات به برخورد با مکانیزم فرمان مربوط می‌شود.

تست تاکسی‌های خودران «تسلا» زیر باران



ویدیویی از تاکسی‌های خودران تسلا در باران شدید منتشر شده است که نحوه عملکرد این فناوری را در دنیای واقعی نشان می‌دهد. دو دستگاه سایبر کب در حالی که باران شدیدی می‌بارد، در حال انجام آزمایش‌های میدانی دیده شدند. به نظر می‌رسد شبکه رباتیک تاکسی تسلا برای فعالیت در تمامی شرایط آب‌وهوایی آماده می‌شود. ویدیوی منتشر شده در ایکس نشان می‌دهد خودروهای خودران تسلا حتی در شرایط بارندگی شدید نیز تحت تست‌های عملی قرار دارند؛ موضوعی که می‌تواند نشانه‌ای از نزدیک شدن به فاز بهره‌برداری گسترده باشد. پروژه رباتیک تاکسی که مدت‌ها قبل معرفی شد، یکی از جاه‌طلبانه‌ترین برنامه‌های تسلا برای آینده حمل‌ونقل شهری محسوب می‌شود. در ویدیو می‌بینیم که دو دستگاه سایبر کب در خیابان‌های خیس و زیر باران شدید در حال حرکت هستند؛ شرایطی که معمولاً چالش‌های جدی برای سیستم‌های بینایی ماشین و سنسورهای خودران ایجاد می‌کند. آزمایش در چنین وضعیتی می‌تواند نشان دهد تسلا در حال ارزیابی عملکرد نرم‌افزار رانندگی خودکار در سناریوهای پیچیده‌تر است. ماسک پیش‌تر اعلام کرده بود شبکه رباتیک تاکسی باید در هر شرایطی از گرمای شدید گرفته تا بارش سنگین قابل اعتماد باشد.

باتری‌های سدیم-یون موازنه قدرت را میان خودروسازان شرقی و غربی تغییر می‌دهند؛

پایان سلطنت لیتیوم بر خودروهای برقی

خبر
News

«تسلا» حضور اپل کارپلی را می‌پذیرد

بلومبرگ در گزارشی جدید می‌گوید که تسلا احتمالاً پشتیبانی از اپل کارپلی را به خودرهای اضافه می‌کند. بر اساس گزارش جدید بلومبرگ تسلا همچنان روی افزودن پشتیبانی از کارپلی به خودروهای خود کار می‌کند؛ هرچند در مسیر توسعه با چند مانع فنی روبرو شده و از اپل خواسته اصلاحاتی انجام دهد. بلومبرگ این گذشته گزارشی داده بود تسلا در حال آماده‌سازی کارپلی است و این قابلیت می‌تواند «در ماه‌های آینده» منتشر شود. طبق برنامه، کارپلی قرار است به صورت پنجره‌ای درون رابط کاربری اصلی سیستم خودرو ادغام شود. مارک گرمن در نسخه جدید خبر نامه Power On تاکید کرد تسلا همچنان قصد افزودن کارپلی را دارد و برای این منظور اپل همکاری می‌کند. به گفته او، مشکل اصلی به



ناسازگاری میان اپل میس و پلت‌فرم نقشه اختصاصی تسلا برمی‌گردد؛ سیستمی که برای قابلیت‌های خودران استفاده می‌شود. گزارش بلومبرگ توضیح می‌دهد راهنمایی مسیر به سبب اپلیکیشن نقشه تسلا هنگام رانندگی خودران به درستی با اپل میس همگام نمی‌شود؛ موضوعی که می‌تواند کاربرد را گنج کند، به‌ویژه اگر هر دو نقشه هم‌زمان روی نمایشگر باز باشند. به همین دلیل، تسلا از اپل خواسته تغییرات مهندسی برای بهبود سازگاری نرم‌افزارها اعمال کند. گرمن همچنین به انتشار آمار پذیرش iOS 126 اشاره کرده؛ طبق اعلام اپل، ۷۴ درصد آیفون‌های چهار سال اخیر از این نسخه استفاده می‌کنند؛ اما همه کاربران الزاماً به نسخه‌های که اصلاحیه مربوط به کارپلی را در بر دارد، به‌روزرسانی نکرده‌اند. در حال حاضر زمان دقیقی برای فعال شدن کارپلی در خودروهای تسلا اعلام نشده است. به نظر می‌رسد شرکت منتظر افزایش بیشتر نرخ به‌روزرسانی کاربران باشد. تاریخچه تقابل تسلا و اپل، بیش از آن که یک چالش فنی باشد، یک نبرد بر سر «حاکمیت داده‌ها» است. ایلان ماسک از همان ابتدا با نگاهی انحصارگرایانه، اکوسیستم نرم‌افزاری تسلا را به گونه‌ای طراحی کرد که کاربر را به جای استفاده از پلت‌فرم‌های واسطه مثل Apple CarPlay یا Android Auto، در فضای اختصاصی تسلا نگه دارد.

خودرو چین نیست؛ بلکه لزرهای استراتژیک بر پیکره زنجیره تأمین جهانی انرژی است. در حالی که طی دهه اخیر، «لیتیوم» به عنوان «نفت سفید» قرن بیست و یکم، تمامی معادلات قدرت را تحت تأثیر قرار داده بود، تجاری‌سازی باتری‌های مبتنی بر سدیم، نویدبخش عصری است که در آن انحصار منابع استراتژیک، دیگر تنها تعیین‌کننده برنده مسابقه برقی‌سازی نخواهد بود. بزرگ‌ترین چالش خودروهای برقی تا به امروز، وابستگی شدید به لیتیوم، کبالت و نیکل بوده است؛ عناصری که استخراج آن‌ها تنها چالش‌های زیست‌محیطی فراوانی دارد، بلکه تمرکز جغرافیایی آن‌ها در نقاط خاصی از جهان (مثل مثلث لیتیوم در آمریکای جنوبی)، قیمت تمام‌شده خودرو را به گروگان گرفته بود. سدیم به عنوان ششمین عنصر فراوان روی زمین که از نمک طعام به دست می‌آید، هزینه سول‌های باتری را بین ۲۰ تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. این به‌معنای ورود خودروهای برقی به بازارهایی است که پیش از این به دلیل قیمت بالا، توان رقابت با خودروهای احتراقی را نداشتند. اقدام چین در تجاری‌سازی این فناوری، با تکیه به تلاش‌های غرب برای جایگزینی زنجیره تأمین لیتیوم است. یکی از نکات کلیدی در این گزارش، عملکرد خبره کننده باتری‌های سدیم-یون در دمای پایین است. باتری‌های لیتیومی در دمای زیر صفر با افت شدید رانندگی و سرعت شارژ مواجه می‌شوند؛ چالشی که باعث شده پذیرش خودروهای برقی در مناطق سردسیر با کندی مواجه شود. اما باتری‌های جدید سدیمی حتی در دمای منفی ۲۰ درجه نیز بیش از ۹۰ درصد ظرفیت خود را حفظ می‌کنند. این ویژگی، جغرافیای بازار خودروهای برقی را از کالیفرنیا و جنوب چین، به شمال اروپا، روسیه و مناطق کوهستانی گسترش می‌دهد و یکی از بزرگ‌ترین موانع روانی مصرف‌کنندگان برای گذار از موتورهای درون‌سوز را از میان برمی‌دارد.

موازنه قدرت در بازار خودروهای اقتصادی اگرچه چگالی انرژی باتری‌های سدیم-یون هنوز به پای مدل‌های پیشرفته لیتیومی (NMC) نمی‌رسد، اما برای خودروهای شهری و اقتصادی (Entry-level) بهترین گزینه محسوب می‌شوند. چری و جک با هوشمندی، این فناوری را در خودروهای کوچک و ارزان قیمت به کار گرفته‌اند. این استراتژی، لبه تیز حمله خودروسازان چینی به بازارهای در حال توسعه در جنوب شرق آسیا، آمریکای لاتین و حتی خاورمیانه است.



که دستیابی به آن با باتری‌های رایج LFP بسیار دشوار است. نسخه انتخاب‌شده برای چانگان ظرفیتی برابر با ۴۵ کیلووات-ساعت دارد و در چرخه CLTC حدود ۲۵۰ مایل (حدود ۴۰۰ کیلومتر) برد ارائه می‌دهد. بنوشته Techradar، باتری‌های سدیم-یون به دلیل عملکرد بهتر در هوای سرد و همچنین فراوانی بالای سدیم، می‌توانند گزینه‌ای مقرون به صرفه‌تر باشند. سدیم حدود هزار برابر از لیتیوم فراوان‌تر است و همین موضوع می‌تواند زنجیره تأمین را متنوع‌تر کند و هزینه تولید را کاهش دهد. همچنین گفته می‌شود احتمال فرار حرارتی در این باتری‌ها کمتر است و از نظر ایمنی مزیت‌هایی دارند. با این حال، باتری‌های لیتیوم-یون نیز با سرعت زیادی در حال پیشرفت هستند. CATL ادعا می‌کند جدیدترین باتری 5C این شرکت پس از ۳۰۰۰ چرخه شارژ کامل همچنان ۸۰ درصد ظرفیت خود را حفظ می‌کند و حتی می‌تواند به صورت تئوری در حدود ۱۲ دقیقه کاملاً شارژ شود؛ قابلیت‌هایی که می‌تواند آینده خودروهای برقی را بیش از پیش متحول کند.

آغاز دموکراتیزه شدن خودروهای برقی خروج اولین خودروهای برقی مجهز به باتری‌های سدیم-یون (Sodium-ion) از خط تولید برندهای «چری» و «جک» (تحت نشان Yiwei)، تنها یک دستاورد فنی برای صنعت

آرزو، به یک واقعیت خیابانی تبدیل کند و موازنه قدرت را میان قطب‌های صنعتی جهان برای همیشه تغییر دهد. این، آغاز پایانی بر عصر وابستگی به عناصر کمیاب است. فناوری جدید قرار است قواعد بازی خودروهای برقی را تغییر دهد؛ باتری جذابی که حتی سرمایه‌های مریک‌ها هم نمی‌توانند جلو عملکردش را بگیرند. برای نخستین بار در جهان، باتری سدیم-یون مخصوص خودروهای برقی وارد مرحله تولید انبوه شده و قرار است در خودرو چانگان Neo A06 در بازار چین عرضه شود. این فناوری را شرکت CATL توسعه می‌دهد؛ شرکتی که از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان باتری خودروهای برقی در جهان محسوب می‌شود.

تجاری‌سازی باتری‌های سدیمی براساس اعلام CATL، باتری سدیم-یون جدید این شرکت آزمایش‌های زمستانی را در مغولستان با موفقیت پشت سر گذاشته است؛ مناطقی که دمای آن به‌طور منظم به سطوح بسیار پایین می‌رسد. طبق گزارش‌ها، Neo A06 توانسته است در دمای حدود منفی ۳۰ درجه سانتی‌گراد بدون مشکل شارژ شود و حتی در دمای منفی ۵۰ درجه نیز به فعالیت ادامه دهد. گفته می‌شود باتری Neo A06 در دمای منفی ۴۰ درجه بیش از ۹۰ درصد ظرفیت اولیه خود را حفظ می‌کند



سهیل سیاوشی
s.sivashi@autoworld.ir

تاریخ تمدن همواره با نبرد بر سر «منابع استراتژیک» گره خورده است؛ از عصر زغال‌سنگ که موتورهای بخار را به حرکت درآورد تا قرن بیستم که نفت خام، نقشه سیاسی جهان را از نو ترسیم کرد. امروز اما در میانه بزرگ‌ترین گذار صنعتی قرن بیست و یکم، جغرافیای قدرت در حال جابه‌جایی از «چاهای نفت» به سمت «معادن عناصر کمیاب» است. در دهه اخیر، فلز نقره‌ای رنگی به نام لیتیوم چنان جایگاهی در صنعت خودرو پیدا کرد که از آن به عنوان «نفت سفید» یاد می‌شود؛ عنصری که انحصار بر آن، به معنای فرمانروایی بر آینده حمل‌ونقل برقی بود. اما در دست در لحظه‌ای که جهان تصور می‌کرد مسیر آینده تنها از لایه‌های محدود و گران قیمت لیتیوم می‌گذرد، یک چرخش علمی و صنعتی در حال تغییر دادن قواعد بازی است. چالش اصلی خودروهای الکتریکی همواره در یک مثلث دشوار خلاصه می‌شود: «قیمت تمام‌شده»، «ایمنی» و «تاب‌آوری در شرایط اقلیمی سخت». وابستگی به زنجیره تأمین پیچیده و عناصر نادری که استخراج‌شان با تنش‌های سیاسی و زیست‌محیطی همراه است، باعث شده بود تا خودروهای برقی همچنان برای بخش بزرگی از ساکنان زمین، کالایی لوکس و دور از دسترس باقی بماند. اما اکنون، خبرهایی از شوق دور به گوش می‌رسد که نشان‌دهنده شکستن این بن‌بست تاریخی است. مهندسان موفق شده‌اند با بازگشت به اصول بنیادین شیمی و بهره‌گیری از عناصری که در گوشه و کنار این سیاره به وفور یافت می‌شوند، راهکاری بیابند که نه تنها هزینه‌های تولید را به شکل معناداری کاهش می‌دهد، بلکه پایداری انرژی در سرمایه‌های استخوان‌سوز را نیز تضمین می‌کند. این تحول، تنها یک پیشرفت آزمایشگاهی نیست؛ بلکه روایتگر خروج اولین نمونه‌های تجاری از خطوط تولید انبوه است که نویدبخش دموکراتیزه شدن انرژی‌های پاک خواهد بود. در حالی که خودروسازان سنتی همچنان در حال چانه‌زنی بر سر سهمیه لیتیوم و کبالت هستند، پیشروان فناوری در حال بازتعریف ستون‌های اصلی قدرت در بازار جهانی هستند. آن‌چه در ادامه می‌خوانید، بررسی ابعاد تغییراتی است که می‌تواند رویای خودرو برقی ارزان و همه‌جایی را از یک

منصوری برای تیونینگ فراری «پور سانگ» به دورنگ رضایت داد

منصوری، تیونر نام‌آشنای صنعت خودرو که همواره با خودروهایی با ظاهر اغراق‌آمیز شناخته می‌شود، این بار رویکردی متفاوت در قبال شاسی‌بلند فراری پوروسانگونه در پیش گرفته است. منصوری مدل سفارشی فراری پوروسانگونه را «کیت نرم» می‌نامد و این کیت جدید سعی می‌کند خطوط اصلی خودرو را به جای بازطراحی کامل، تقویت کند. نتیجه نهایی همچنان نسبت به مدل استاندارد تعادلی‌تر است، اما در مقایسه با سایر محصولات منصوری با خودرویی به مراتب هماهنگ‌تر و متعادل‌تر روبرو هستیم. ماده اصلی به کار رفته در مدل سفارشی فراری پوروسانگونه، فیبر کربن است که در بخش‌های بدنه مشاهده می‌شود. طراحان منصوری با اضافه کردن قطعاتی نظیر اسپویلر لبه سپر جلو، تیغه‌های

جانبی و یک قطعه اضافی روی کاپوت، ظاهر خودرو را ضمن حفظ هویت اصلی‌اش ته‌جمی‌تر کرده است. در نمای جانبی، گلگیرهای عضلانی‌تر و رکاب‌های جدید خودرو را به زمین نزدیک‌تر نشان می‌دهند و در بخش عقب نیز یک دیفیوزر جدید به همراه بال سقفی و اسپویلر سه‌تکه به چشم می‌خورد. رنگ‌های مدل FC.5 ابعاد ۲۲ اینچ در جلو و ۱۳ اینچ در عقب، تکمیل‌کننده طراحی مدل سفارشی پوروسانگونه هستند. مهندسان منصوری پیش‌تر ۶.۵ لیتر ۷۱۲ تنفس طبیعی فراری پوروسانگونه را بهینه‌سازی کرده‌اند تا قدرت خودرو با ۲۵ اسب بخار افزایش، به ۷۵۰ اسب بخار برسد. گشتاور نیز ۱۵ نیوتون‌متر افزایش یافته و به ۷۳۰ نیوتون‌متر رسیده است.





کیت چند صد هزار دلاری CTR برای فراری «۴۵۸ ایتالیا»



شرکت تیونینگ وورستاینر (Vorsteiner) از جدیدترین ساخته خود با نام CTR برای فراری ۴۵۸ ایتالیا پرده برداری کرد. این کیت بدنه که با ظرافت و الهام از مدل‌های مدرن تر فراری مانند ۸۱۲ کامپتز یونه طراحی شده، چهره‌های کاملاً جدید و در عین حال اصیل به این سوپر اسپرت محبوب می‌بخشد و ثابت می‌کند که تیونینگ یک فراری می‌تواند هنرمندانه و تحسین‌برانگیز باشد. برنامه CTR که مخفف Classic Tuning Restoration است، تنها به زیبایی ظاهری محدود نمی‌شود و مزایای آیرودینامیکی واقعی را به همراه دارد. به گفته وورستاینر، کاپوت جدید با ورودی هوای S-Duct (مشابه مدل

۴۵۸ اسپیشاله) کاملاً کاربردی است و با هدایت هوا از ورودی سپر به سمت بالا، داون فورس را افزایش می‌دهد. گلگیرهای عرضی تر و مجهز به خروجی هوانیز به خنک‌کاری بهتر کمک می‌کنند و در بجه‌های پشت چرخ‌ها، حرارت ترمزها را خارج می‌کنند. با این حال، عرض خودرو بدون تغییر باقی مانده تا هندلینگ و هندسه فرمان فوق‌العاده ۴۵۸ دست‌نخورده باقی بماند. در سایر بخش‌ها، رگاب‌های جانبی از فیبر کربن ارتفاع بصری خودرو را کاهش می‌دهند و سپر عقب جدید با دیفیوزر یکبارچه و خروجی‌های اگزوز باز طراحی شده، نمای پستی را تهاجمی‌تر کرده است.

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

موج تخلفات در ثبت نام و تحویل خودروهای وارداتی

بازار خودروهای وارداتی پس از آزادسازی، با موجی از تخلفات در عرضه و پیش‌فروش مواجه شده است؛ تخلفاتی از جمله فروش خودروهای وارد نشده تا قیمت‌های غیرشفاف. در شرایطی که عملیات آنها «ماشین مجوزدهی» سیاست‌گذار فعال مانده، عقب‌نشینی از نظارت موثر، باعث عدم شفافیت در بازار شده است. با وجود آن که دولت در آغاز آزادسازی واردات خودرو با طراحی مجموعه‌ای از مقررات سختگیرانه تلاش کرد کنترل کامل این بازار را در دست بگیرد، اکنون نشانه‌ها از عقب‌نشینی تدریجی سیاست‌گذار حکایت دارد؛ عقب‌نشینی‌ای که البته به معنای تسهیل واردات نیست، بلکه به راه‌شدن فرآیند تأمین خودرو منجر شده است.

آن‌چه از ظاهر امر پیداست، در شرایط کنونی تنها ماشین مجوزدهی برای ثبت نام و عرضه وارداتی‌ها از سوی سیاست‌گذار همچنان فعال است؛ وضعیتی که بار اصلی آشفتگی آن مستقیماً بر دوش متقاضیان خودرو سنگینی می‌کند. این آشفتگی منجر به رشد تخلفات و ضایع شدن حقوق مصرف‌کنندگان شده است. نبود قیمت شفاف برای خودروهای وارداتی یکی از این موارد است.

پس از عقب‌نشینی سازمان حمایت از قیمت‌گذاری و اعلام تغییر شیوه نظارت به حالت پسینی، حالا به‌نظر می‌رسد نظارت پیشینی و پسینی وجود ندارد و قیمت‌ها کاملاً غیرشفاف است. علاوه بر این پیش‌فروش خودروهایی که هنوز وارد کشور نشده‌اند نیز یکی دیگر از این تخلفات محسوب می‌شود. سال ۱۴۰۱ پس از چهار سال ممنوعیت واردات خودرو، در نهایت اعلام شد واردات خودرو به کشور آزاد شده است. البته باز شدن شیر واردات بسیار سخت پیش می‌رفت. خودروها کاملاً قطره‌چکانی وارد کشور می‌شدند و دولت نیز روی مرحله به‌مرحله این فرآیند نظارت حد اکثری داشت.

برای مثال این دولت بود که تعیین می‌کرد کدام شرکت‌ها می‌توانند چه خودروهایی، با چه سقف ارزی و با چه برندهایی را وارد کشور کنند و سپس آن‌ها را به چه قیمتی و از چه طریقی و به چه کسانی بفروشند. سیاست‌گذاران خودرویی برای تک‌تک این مراحل ضوابط طولانی و سختی داشتند که اساساً سرعت ورود خودرو به کشور را بسیار کند کرده بود.

حتی دولت نام شرکت‌هایی را که مجاز به واردات خودرو بودند نیز اعلام کرد. قرار بود خودروها نهایتاً ۲۰ هزار یورو قیمت داشته باشند؛ قیمت نهایی در کشور را نیز سازمان حمایت مشخص می‌کرد.

واردکنندگان باید محصولات خود را در سامانه یکپارچه عرضه می‌کردند و شرایط طرف تقاضا نیز کاملاً مشخص بود؛ به طوری که تحلیل بسیاری بر این بود که فرآیند واردات خودرو را می‌توان کاملاً دولتی دانست.

طی این سه سال اما دولت از بسیاری از این موارد در عمل عقب‌نشینی کرده؛ اما قوانین و مقررات را با این عقب‌نشینی هماهنگ نکرد تا فضا شفاف پیش برود.

آن‌چه امروز از سیاست‌گذاری واردات باقی مانده، انبوهی از مقرراتی است که در عمل نادیده گرفته می‌شوند و فضای مبهم ایجاد کرده‌اند؛ فضایی که بستر رشد تخلفات



عکس جنبه تبلیغی دارد

را فراهم آورده است. در این میان، نقش دولت عملاً به‌صورت مجوزدهی محدود شده، بی‌آن که نظارتی بر وجود واقعی خودرو برای عرضه یا امکان تحویل آن به متقاضیان وجود داشته باشد. بررسی آگهی‌های فروش خودرو در پلتفرم‌های ثبت آگهی نشان می‌دهد افرادی مدعی فروش یا پیش‌فروش خودروهای وارداتی حتی از نمایندگی‌ها هستند و مبالغ کلانی را هم دریافت می‌کنند. برخی از آن‌ها حتی می‌گویند خودرو روی کشتی است.

برخی از آن‌ها نیز برای واسطه‌گری در خرید خودرو و جداگانه پولی را طلب می‌کنند. حال نشانه‌ها حاکی از آن است که تخلفات اوج گرفته است؛ به طوری که شاهد واکنش‌های مختلفی در این میان هستیم. برای مثال یک عضو اتاق بازرگانی ایران اخیراً به این تخلفات اشاره کرده است؛ از طرف دیگر برخی واردکنندگان نیز اظهاراتی در این مورد داشته‌اند. حتی وزارت صمت هفته گذشته اعلام کرد مجوز عرضه شرکت‌های مختلف باطل می‌شود.

همان‌طور که اشاره شد واکنش‌ها به تخلفات در عرضه خودروهای وارداتی هم از طرف دولت و هم واردکنندگان افزایش یافته است. به‌نظر می‌رسد این موضوع را می‌توان نشانه‌ای از اوج‌گیری تخلفات در نظر گرفت. یکی از این موارد مربوط به عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران است. ابوالفضل حجازی با انتقاد از نحوه قیمت‌گذاری و عملکرد برخی شرکت‌های واردکننده خودرو، بر ضرورت شفاف‌سازی در این حوزه تأکید کرده است.

وی در این رابطه گفته است: «در حالی که قرار بود واردکنندگان خودرو را با سودی متعارف به بازار عرضه کنند، برخی شرکت‌ها اقدام به فروش خودرو با قیمت‌هایی چندبرابر نرخ واقعی کرده‌اند. چگونه ممکن

است شرکتی که تا سه برابر قیمت واقعی از مردم وجه دریافت کرده و هنوز خودرویی تحویل نداده است، از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت تا ۶ بار مجوز فروش دریافت کند؟» واکنش دیگر از طرف یکی از اعضای انجمن واردکنندگان بوده؛ به طوری که وی معتقد است انتشار آمار دقیق خودروهای وارداتی هر شرکت، به تفکیک مدل، تعداد ثبت‌سفارش‌ها، وضعیت مجوزهای فعالیت، مجوز فروش یا پیش‌فروش و همچنین منشأ تأمین ارز باید اطلاع‌رسانی و شفاف شود تا مانع از بروز تخلفات شود. دو نکته در واکنش این عضو انجمن واردکنندگان و عضو هیات نمایندگان اتاق ایران مشترک است.

آن‌ها تأیید می‌کنند که فروش و پیش‌فروش خودرو با تخلفات زیادی همراه است و قیمت‌های بالایی از مشتریان درخواست می‌شود. علاوه بر این به‌نظر می‌رسد هر دو نظارت دولت برای کاهش این تخلفات را کافی نمی‌دانند. اما گویا وزارت صمت نیز حالا به دنبال نوش دارویی برای این وضعیت است.

هفته گذشته کمیته خودرو وزارت صمت شروط جدیدی برای عرضه شرکت‌های واردکننده در نظر گرفت که طبق آن، مجموعه‌های متخلف دیگر اجازه فروش خودرو نخواهند داشت. وزارت صمت برای صدور مجوز فروش سه شرط را اعلام کرد. شرط اول این است که تعهد معوق برای محصولی که قرار است عرضه شود، وجود نداشته باشد. به‌نظر می‌رسد این شرط برای جلوگیری از آن چیزی است که حجازی از آن یاد کرده و گفته بود شرکت‌هایی که هنوز تعهدات خود را ایفا نکرده‌اند تا ۶ بار دیگر مجوز فروش گرفته‌اند.

شروط دوم ارائه اطلاعات کامل درباره مدل و تیپ خودرو هنگام عرضه است. این شرط برای جلوگیری از تغییر مدل خودرو هنگام تحویل است. برخی شرکت‌ها در زمان تحویل سعی می‌کنند خودرو دیگری را جایگزین کنند که این شرط می‌تواند جلوگیری از این عمل را بکشد. شرط سوم نیز ارائه و معرفی VIN تمامی خودروهای قابل عرضه است VIN. مخفف عبارت انگلیسی «Vehicle Identification Number» است و منظور شماره شناسایی یکتای خودرو (همان شماره شاسی ۱۷ رقمی) است که برای هر خودرو به‌صورت منحصر به فرد تعریف می‌شود. احتمالاً هدف از این بخش نیز جلوگیری از فروش خودروهایی است که اساساً هنوز وارد کشور نشده‌اند.

افزایش قیمت مونتاژی‌ها ادامه دارد

خودروهای مونتاژی رشد قیمت چشمگیر ۱۰ تا ۹۰۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳) با ۹۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیاردی، تومان سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳) با ۸۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیاردی و ۵۰۰ میلیون تومان، لوناکو L8 (۱۴۰۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۷ میلیاردی و ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیاردی و ۷۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شد. همچنین در میان خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش وویا فری (۲۰۲۵) ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۰ میلیارد تومان، مزدا CX-50 (۲۰۲۴) ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۸ میلیاردی و ۵۰۰ میلیون تومان، فولکس ID Unix پپور (۲۰۲۵) ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد تومان و سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیاردی و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.

نهمین دوره واریز وجه محصولات بهمن موتور ویژه منتخبین رزرو بهمن ماه ۱۴۰۴

بهمن موتور برای منتخبین رزرو با شرایط فروش نقدی، قیمت قطعی و تحویل فوری در قالب طرح‌های عادی جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده آغاز شد.

بر اساس شرایط فروش اعلام‌شده، فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) ۷ نفره با قیمت ۳ میلیارد و ۲۷۳ میلیون و ۲۰۲ هزار تومان و ریسپکت تیپ ۲ با قیمت ۲ میلیارد و ۴۱۰ میلیون و ۸۵۹ هزار تومان عرضه شده است. همچنین در این طرح، شوال ۶ هیبریدی با مدل ۱۴۰۴ و قیمت مصرف‌کننده ۴ میلیارد و ۶۵۱ میلیون و ۴۵۴ هزار تومان به‌فروش می‌رسد.

همه خودروها در این طرح با دو رنگ سفید و مشکی و موعد تحویل هفته آخر اسفندماه ۱۴۰۴ عرضه شده‌اند. همچنین در این طرح، سود انصراف سالانه ۱۷.۵ درصد و جریمه تأخیر ماهانه ۲.۵ درصد در نظر گرفته شده است. لازم به‌ذکر است تخصیص رنگ محصول بر اساس زمان واریز وجه و اولویت پرداخت انجام می‌شود و رنگ تریم خودرو بر اساس موجودی توسط شرکت تعیین خواهد شد.



جدول شماره ۱: عرضه محصولات به صورت نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری						
ردیف	نام محصول	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	رنگ قابل عرضه	رنگ تریم	سود انصراف (سالانه)	جریمه تأخیر (ماهانه)
۱	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۷ صندلی	۳۳/۷۳۳/۰۲۰/۰۰۰	مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪
۲	ریسپکت تیپ ۲	۲۴/۱۰۸/۵۹۰/۰۰۰	سفید یا مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪
۳	CHEVAL 6 HEV	۴۶/۵۱۴/۵۴۰/۰۰۰	مشکی	خاکستری مشکی یا قرمز مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪

* رنگ محصول، در زمان واریز وجه و بر اساس اولویت واریز وجه تخصیص خواهد شد.

* رنگ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) و رنگ تریم CHEVAL 6 HEV بر اساس موجودی، توسط شرکت تخصیص خواهد شد.

جدول شماره ۱: عرضه محصول به صورت نقدی با قیمت قطعی و تحویل فوری						
ردیف	نام محصول	قیمت مصرف‌کننده (ریال)	رنگ	رنگ تریم	سود انصراف (سالانه)	جریمه تأخیر (ماهانه)
۱	فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) - ۷ صندلی	۳۳/۷۳۳/۰۲۰/۰۰۰	مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪
۲	ریسپکت تیپ ۲	۲۴/۱۰۸/۵۹۰/۰۰۰	سفید یا مشکی	مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪
۳	CHEVAL 6 HEV	۴۶/۵۱۴/۵۴۰/۰۰۰	مشکی	خاکستری مشکی یا قرمز مشکی	۱۷.۵٪	۲.۵٪

• پرداخت مرحله اول، پس از انجام استعلام‌های مربوطه از ستاد تسهیلات و تکمیل فرم درخواست تسهیلات و پرداخت مبلغ تسهیلات به حساب نامزد تسهیلتار.
• پرداخت مرحله دوم، پس از طی مراحل استعلام و منوط به شارژ کارت اعتباری اعتبار معتمد شده از سوی ستاد تسهیلات به حساب نامزد تسهیلتار و در مهلت مقرر قید شده در دعوت‌نامه.
• حاکمیت رعایت زمانی برای طی کلیه مراحل استعلام شامل پذیرش مرکز استعلام، حضور کارمندان تسهیلتار و انتقال تعداد کارت اعتباری اعتبار معتمد شده در مهلت مقرر قید شده در دعوت‌نامه.
• تعداد کارت اعتباری اعتبار معتمد شده از سوی ستاد تسهیلات در مهلت مقرر، مبلغ تعداد کارت اعتباری‌های صادر شده و حساب به حساب نامزد تسهیلتار و در مهلت مقرر قید شده در دعوت‌نامه.
• نام‌نما، آن دعوت‌نامه صادر می‌گردد. در صورت عدم پذیرش خودرو در مرکز استعلام و یا عدم مراجعه متقاضی به مرکز استعلام در مهلت مقرر، هیچ‌گونه تعهدی در خصوص درخواست تسهیلتار وجود نخواهد داشت و فرآیند کار برای نام‌نما منتهی به مرحله واریز وجه تسهیلتار می‌گردد. همچنین در صورت طی مراحل استعلام و در صورت عدم تسویه مبلغ تسهیلتار در مهلت مقرر قید شده در دعوت‌نامه، از سوی منتخبین خارج شرایط فرآیند کار از دست خارج می‌گردد و وجه واریز به حساب نامزد تسهیلتار می‌گردد.
• رنگ محصول، در زمان واریز وجه و بر اساس اولویت واریز وجه و بر اساس اولویت تخصیص خواهد شد.
• رنگ فیدلیتی پرایم فیس لیفت (الیت) و رنگ تریم CHEVAL 6 HEV بر اساس موجودی، توسط شرکت تخصیص خواهد شد.



منتخبین رزرو طرح‌های فروش عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده شرکت بهمن موتور می‌توانند تا ششم اسفندماه تکمیل وجه کنند.

در این مرحله سه محصول فیدلیتی الیت ۷ نفره، ریسپکت ۲ و شوال ۶ عرضه شدند و اطلاع‌رسانی به برندگان رزرو از طریق پیامک انجام گرفت.

منتخبین رزرو از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۳ اسفند تا ساعت ۲۳ روز چهارشنبه ۶ اسفند ۱۴۰۴ فرصت دارند با مراجعه به پنل کاربری خود در سامانه ایرانی کار به آدرس <http://Bahman.com>، مراحل ثبت‌نام نهایی

را تکمیل و وجه خودرو را پرداخت کنند. پیش‌تر متقاضیان تا ۲۴ بهمن‌ماه امکان ثبت‌نام اولیه در این طرح‌ها را داشتند و اکنون تنها افرادی که نام آن‌ها در فهرست برندگان قرعه‌کشی در تاریخ ۲۷ بهمن‌ماه اعلام شده می‌توانند فرآیند خرید را ادامه دهند.

شرایط فروش محصولات بهمن موتور با قیمت قطعی و تحویل فوری نهمین دوره واریز وجه محصولات



در جدیدترین اخبار خودرویی، سرنوشته BMW X4 بعد از ۲۶ سال میلادی روشن تر شده است. اما نه به آن شکل که طرفداران انتظار داشتند. طبق گزارش‌های رسمی و اطلاعات منتشر شده، تولید نسل دوم X4 در نوامبر ۲۰۲۵ در کارخانه اسپار تانورگ ایالات متحده به پایان رسیده است و این نسل دیگر پس از سال ۲۰۲۵ تولید نخواهد شد. در این گزارش به وضوح اشاره شده که BMW برای نسل بعدی X4 با موتورهای احتراق داخلی برنامهای نادر و تولید مدل فعلی دیگر ادامه نخواهد یافت. با این حال، خبرهای تازه حاکی از آن است که BMW قصد دارد

در جدیدترین اخبار خودرویی، سرنوشته BMW X4 بعد از ۲۶ سال میلادی روشن تر شده است. اما نه به آن شکل که طرفداران انتظار داشتند. طبق گزارش‌های رسمی و اطلاعات منتشر شده، تولید نسل دوم X4 در نوامبر ۲۰۲۵ در کارخانه اسپار تانورگ ایالات متحده به پایان رسیده است و این نسل دیگر پس از سال ۲۰۲۵ تولید نخواهد شد. در این گزارش به وضوح اشاره شده که BMW برای نسل بعدی X4 با موتورهای احتراق داخلی برنامهای نادر و تولید مدل فعلی دیگر ادامه نخواهد یافت. با این حال، خبرهای تازه حاکی از آن است که BMW قصد دارد

آیا بامو «X4» مجدد تولید می‌شود؟



تا ۳۰ هزار دلار کدام گزینه مناسب تر است؟

۴ مدل خودرو با کیفیت و اقتصادی بازار جهانی

خودرو اقتصادی گزینه‌ای است که به رغم برخورداری از امکانات محدود، از کیفیت مطلوب و قیمت فوق‌العاده رقابتی بهره‌مند باشد. بر این اساس از آن جا که هر ساله در این بخش بهترین‌های هر کلاس معرفی می‌شوند، در سال ۲۰۲۵ میلادی نیز گزینه‌های متعددی مورد بررسی نشریات معتبر خودرویی قرار گرفته‌اند که از میان آن‌ها به نام و مشخصات ۴ مدل به انتخاب روزنامه «دنیای خودرو» اشاره می‌کنیم.



تویوتا پریوس؛ پادشاه کیفیت و صرفه‌جویی در سوخت



تویوتا پریوس نمادسین‌ترین خودرو هیبریدی اقتصادی بازار جهانی است که از جایگاه بسیار خاصی نیز برخوردار است. این خودرو که در نسل چهارم خود قرار دارد، در ۱۶ نوامبر سال ۲۰۲۲ میلادی مبتنی بر زبان جدید طراحی تویوتا به صورت رسمی معرفی شد. از نظر طراحی خارجی به لطف استایل فست‌بک و خطوط تیز روی بدنه یک خودرو اسپرت به حساب می‌آید که در نمای عقب با چراغ به هم پیوسته LED سقفی و با شیب کم کاملاً زیبا و جذاب است. کابین این سدان ساموایی موفق هیبریدی کاملاً مدرن و مناسب برای ۵ سرنشین است که داشبورد ساده و مینیمال با صفحه‌نمایش ۸ اینچی به صورت استاندارد و ۱۲.۳ اینچی به صورت آپشنال برای مولتی‌مدیا، پیشرفته و مدرن به نظر می‌رسد. تویوتا پریوس کم‌کازان ۴ سیلندر ۲ لیتری اتمسفریک به همراه یک موتور الکتریکی بهره‌مند است. این خودرو به صورت ترکیبی ۱۱۹۶ اسب‌بخار قدرت و ۲۶۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نسل جدید گیربکس e-CVT کیفیت رانندگی را ارتقا بخشیده تا مصرف سوخت حدود ۴.۱ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر باشد. پریوس جدید همچنان یکی از نمادهای اصلی خودروهای اقتصادی در بازار است. تویوتا پریوس به لطف سیستم هیبریدی بهینه‌شده، یکی از بالاترین اعداد مصرف سوخت را در بین خودروهای غیر الکتریکی ثبت می‌کند و برای مصرف‌کنندگان با بودجه متوسط انتخابی عالی است. بر این اساس قیمت پایه پریوس ۲۹ هزار و ۴۸۵ دلار است که نسخه فول آپشن آن به بیش از ۳۵ هزار دلار نیز می‌رسد.

هیوندای الانتر هیبریدی؛ ترکیب کارایی و قیمت مناسب



الانترای یکی از موفق‌ترین سدان‌های کامپکت بازار جهانی است که نسل هفتم آن در سال ۲۰۲۱ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. طراحی استایل این خودرو به لطف خطوط شکسته و تیز و فرمت کوپه از نسل‌های قبلی خود زیباتر و اسپرت‌تر است. این نسل از سدان محبوب هیوندای، به حدی از نظر طراحی موفق ظاهر شده که بسیاری از طرفداران این برند، الانترای را زیباتر از سوناتا نامیده‌اند. کابین الانترای نسل هفتم مبتنی بر زبان جدید طراحی هیوندای بوده که مدرن و با کیفیت است. چراکه با دو نمایشگر ۱۰.۲۵ اینچی لمسی برای کلاستر و مولتی‌مدیا (سیستم اطلاعات-سرگرمی) کاملاً مدرن و به‌روز است. بر این اساس زیر چهره جسورانه این مدل یک موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری اتمسفریک نسل جدید اسمارت استریم‌جای خوش کرده تا با کویل شدن موتور الکتریکی حداکثر توان را به ۱۳۹ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور را به ۲۶۵ نیوتون‌متر برساند. نکته بسیار مهم این که مهندسان هیوندای یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک دو کلاچه را برای انتقال قدرت به چرخ‌های جلو در نظر گرفته‌اند. همچنین مصرف سوخت ترکیبی هیوندای الانترای هیبریدی ۴.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. ترکیب موتور هیبریدی و گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک دو کلاچه سبب تسریع در شتاب، رانندگی نرم و با کیفیت و پاسخ‌دهی مناسب به نیاز راننده شده است. همچنین این سدان هیبریدی کراهی به لطف سواری راحت همراه با رانندمان بالادار استفاده روزمره یکی از بهترین گزینه‌ها در میان کلاس رقیب خود است. هیوندای الانترای یک انتخاب منطقی و متوازن برای افرادی است که می‌خواهند هزینه سوخت را کاهش دهند، اما در عین حال تجربه رانندگی راحت و مدرن داشته باشند. الانترای هیبریدی نسخه پایه یا همان «Blue» ارزشی برابر با ۲۶ هزار و ۶۹۵ دلار دارد و قیمت نسخه‌های SEL Sport و لیمیتد نیز به حدود ۳۱ هزار و ۴۵ دلار می‌رسد.

کیانیرو؛ کراس اوور اقتصادی و کاربردی



اگر به دنبال خودرویی اقتصادی با قابلیت‌های بیشتر از یک سدان هستید، کیانیرو یکی از بهترین گزینه‌ها در بازار محسوب می‌شود. این کراس اوور کوچک ترکیبی از مصرف سوخت هیبریدی بالا و کابین جادار با امکانات مناسب را ارائه می‌دهد. این خودرو در سال ۲۰۱۶ روی خط تولید کمیاتی کیا قرار گرفت و سال ۲۰۲۱ میلادی نسل دوم آن مبتنی بر زبان جدید طراحی کیا معرفی شد. از نظر ظاهری، طراحی آن شبیه به یک کراس اوور جمع و جور بوده که با چراغ‌های LED جلو، خطوط ساده و ظاهری کاربردی می‌توان از آن به عنوان یک خودرو خانوادگی اقتصادی یاد کرد. کابین این خودرو برای ۵ نفر نسبتاً جادار است و در آن از ویژگی‌های داخلی معمولی (مختص این کلاس)، صفحه‌نمایش مرکزی ساده، سیستم‌های ایمنی و کمک‌راننده استاندارد بهره گرفته شده است. ناگفته نماند که طراحی داخلی کیانیرو مشابه سایر محصولات جدید این کمپانی بوده که بسیار مدرن و جذاب است. نکته بسیار مهم این که این مدل از نظر مشخصات فنی با هیوندای الانترای هیبریدی یکسان است. به این معنی که موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی اسمارت استریم با موتور الکتریکی ساختار اصلی این کراس اوور را تشکیل می‌دهند. بنابراین حداکثر توان خروجی آن به ۱۳۹ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور به ۲۶۵ نیوتون‌متر می‌رسد. همچنان گیربکس ۶ سرعته دو کلاچه DCT و وظیفه انتقال قدرت را بر عهده دارد تا شتاب با کیفیت و رانندگی بسیار نرمی را به سرنشینان خود هدیه دهد. همچنین مصرف سوخت ترکیبی به ۴.۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. جالب است بدانید که کیانیرو نسخه پلاگین-هیبریدی نیز دارد که با همان مشخصات نسخه هیبریدی ارائه می‌شود؛ با این تفاوت که شتاب بهتری دارد. کیانیرو هیبریدی برای خریدارانی که ترکیب مصرف اقتصادی و توانایی فضای بیشتر را می‌خواهند، یک انتخاب عالی در سال ۲۰۲۵ است. قیمت نسخه پایه این مدل حدود ۲۸ هزار و ۳۸۵ دلار بوده و برای نسخه‌های پلاگین-هیبریدی باید تا ۳۵ هزار دلار نیز پرداخت کرد.

هوندا سیویک؛ سدان هیبرید با رانندگی بسیار با کیفیت



نسل یازدهم هوندا سیویک یکی از نسل‌های بسیار محبوب و موفق این خودرو است؛ چراکه در دو سال ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ میلادی در بازار ایالات متحده حدود ۵۰۰ هزار دستگاه فروش داشته است. نسل یازدهم که به زیبایی بر پایه و اساس زبان جدید طراحی هوندا شکل گرفته، بسیار چشم‌نواز و جوان پسند است. چراکه استایل کوپه‌مانند آن و استفاده از خط تیز شخصیتی روی بدنه، سبب شده است بدنه تنومندتر و باوقارتر پدید آید. طراحی نمای جلو با چراغ‌های باریک و پوزه متورم کاملاً جسورانه بوده و در نمای عقب نیز با چراغ‌های LED و حجم برداری خاص روی صندوق عقب زیبا و چشم‌نواز است. همچنین کابین با طراحی تمیز و نظم‌یافته، فضایی راحت برای راننده و سرنشینان فراهم می‌کند و سیستم اطلاعات-سرگرمی با صفحه لمسی و امکانات ایمنی پیشرفته «Honda Sensing» در اکثر نسخه‌ها از دیگر ویژگی‌های این مدل است. هر چند که کلاستر تمام‌دیجیتالی ۱۷ اینچی با نمایشگر ۹ یا ۱۰.۳ اینچی به صورت آپشنال برای سیستم مولتی‌مدیا (اطلاعات-سرگرمی) با دکمه‌های روتاری کاملاً مدرن و جذاب جلوه می‌کند. طراحی غربلک‌فرمان نیز به گونه‌ای است که در کنار خوش‌دست بودن مجهز به پدال‌های شیفت است و حس رانندگی با مدل اسپرت را به راننده هدیه می‌دهد. اما آن چه سبب برتری هوندا سیویک در مقایسه با سایر رقیب‌ها می‌شود، قلب تپنده آن است. به این معنا که یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری اتمسفریک با یک موتور الکتریکی کویل شده تا حداکثر توان ترکیبی به ۲۱۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور ترکیبی به ۳۱۵ نیوتون‌متر برسد. گیربکس CVT نسل جدید رانندگی نرم و با کیفیتی را ارائه می‌دهد تا تجربه خاصی از رانندگی با یک خودرو هیبریدی را به شما القا کند. ناگفته نماند که مصرف سوخت ترکیبی در هوندا سیویک هیبریدی به ۴.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. نسخه هیبرید Sport قیمتی برابر با ۲۹ هزار و ۸۴۵ دلار دارد و برای نسخه اسپرت تورینگ به ۳۲ هزار و ۸۴۵ دلار می‌رسد.

واریز سپرده شرکت در مزایده در همین بازه زمانی از طریق سامانه Auction. bahman.ir انجام می‌شود. در این مرحله از مزایده، خودروهای ریسکت، هونگی EQM5، هونگی H5، دیگنیتهی پرایم، کاپرا، هاوال H6، ون باری اینترودز، فیدلیتی پرایم و البت و بسترن B30 عرضه خواهند شد.

شرکت بهمن موتور محصولات خود را از طریق مزایده عمومی عرضه می‌کند. بر اساس اطلاعیه بهمن موتور، بازدید از خودروها از روز یکشنبه ۳ اسفند تا یکشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۴، در انبار خودروهای مزایده‌ای این شرکت به نشانی کیلومتر ۱۱ جاده مخصوص (شهید لشگری) - پلاک ۲۲۷ امکان پذیر است. همچنین زمان اعلام قیمت

۱۰ محصول بهمن موتور از طریق مزایده عرضه می‌شود



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

بازگشت محتاطانه بازار تراکتور اروپا به ریل رشد



رفتار تولیدکنندگان بزرگ شرکت‌های بین‌المللی فعال در بازار اروپا نیز در گزارش‌های مالی خود به کاهش تقاضا در سال ۲۰۲۵ اشاره کرده‌اند. برای نمونه، CNH Industrial که مالک برندهای شناخته‌شده‌ای در حوزه ماشین‌آلات کشاورزی است، از تعدیل برنامه تولید و مدیریت موجودی انبارها خبر داده است. برندهایی مانند Case IH و New Holland در اروپا با تمرکز بر بهینه‌سازی شبکه توزیع و ارائه طرح‌های تامین مالی تلاش کرده‌اند فروش خود را تثبیت کنند. در سوی دیگر بازار، John Deere نیز اعلام کرده که با وجود کاهش تقاضا در اروپا، بر توسعه فناوری‌های دیجیتال و خدمات پس از فروش تمرکز دارد تا حاشیه سود خود را حفظ کند. راهبرد مشترک اغلب تولیدکنندگان در ۲۰۲۵، کنترل تولید، کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از انباشت موجودی مازاد بوده است.

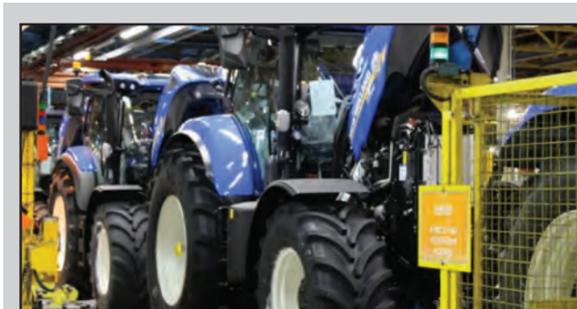
تغییر ترکیب تقاضا؛ از قدرت بالا به کاربری هوشمند یکی از روندهای قابل توجه در بازار ۲۰۲۵، تغییر نسبی ترکیب تقاضاست. در سال‌های رونق، فروش تراکتورهای توان بالا (بیش از ۱۵۰ اسب بخار) رشد قابل توجهی داشت؛ اما در دوره رکود، این بخش بیشترین افت را تجربه کرده؛ زیرا سرمایه‌گذاری در این رده نیازمند منابع مالی قابل توجه است. در مقابل، تراکتورهای کوچک‌تر و چندمنظوره که برای مزارع متوسط یا کاربری‌های ترکیبی مناسب هستند، افت ملایم‌تری داشتند. هم‌زمان، تقاضا برای فناوری‌های هوشمند حتی در شرایط رکود نیز به‌طور کامل متوقف نشد. کشاورزان بزرگ‌تر که به دنبال افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های نیروی کار هستند، همچنان به سامانه‌های هدایت خودکار، نقشه‌برداری دقیق و مدیریت داده علاقه نشان می‌دهند.

رشد آهسته اما محتمل بر اساس جمع‌بندی تحلیل‌های اروپایی، سال ۲۰۲۶ می‌تواند نقطه آغاز بازگشت تدریجی بازار به مسیر رشد باشد؛ البته رشدی آرام و نه جهشی. انتظار می‌رود در صورت تثبیت قیمت محصولات کشاورزی، کاهش تدریجی نرخ بهره و روشن شدن چشم‌انداز اقتصادی، بخشی از تقاضای به تعویق افتاده به بازار بازگردد. پیش‌بینی‌ها حکایت از آن دارد که حجم فروش در ۲۰۲۶ اندکی بیشتر از ۲۰۲۵ خواهد بود و روند نزولی دو سال گذشته متوقف می‌شود. با این حال، بازگشت به سطوح اوج سال ۲۰۲۲ احتمالاً به ۲۰۲۷ یا حتی پس از آن موکول خواهد شد.

چالش‌های پیش رو با وجود نشانه‌های بهبود، بازار تراکتور اروپا همچنان با چند چالش ساختاری روبه‌رو است: سودآوری متغیر بخش کشاورزی که وابسته به قیمت‌های جهانی و شرایط آب‌وهوایی است. فشارهای زیست‌محیطی و مقررات سخت‌گیرانه‌تر که هزینه تولید و قیمت نهایی را افزایش می‌دهد. کمبود نیروی کار ماهر که هم در بخش کشاورزی و هم در زنجیره تامین ماشین‌آلات مشاهده می‌شود. رقابت فزاینده فناوری که نیازمند سرمایه‌گذاری مستمر در تحقیق و توسعه است. بازار تراکتور اروپا در سال ۲۰۲۵ در مرحله‌ای گذار بود؛ نه در رکود عمیق سال ۲۰۲۴ و نه در رونق سال‌های طلایی پیشین. کاهش سرعت تقاضا، تثبیت نسبی سفارش‌ها و امید به بهبود شرایط مالی کشاورزان، زمینه را برای رشد آهسته در ۲۰۲۶ فراهم کرده است. با این حال، مسیر پیش رو مسیری تدریجی و مبتنی بر احتیاط خواهد بود. اگر سیاست‌های حمایتی به‌درستی اجرا شود و متغیرهای کلان اقتصادی به ثبات برسند، می‌توان انتظار داشت که بازار ماشین‌آلات کشاورزی اروپایی دو سال آینده از فاز انقباض خارج و وارد دوره‌ای از بازسازی تقاضا شود؛ دوره‌ای که بیش از هر زمان دیگری بر فناوری، بهره‌وری و کشاورزی هوشمند استوار خواهد بود.

برنامه‌های مرتبط با «کشاورزی سبز» و کاهش انتشار کربن، کشاورزان را به سمت استفاده از تجهیزات کم‌مصرف‌تر و سازگار با استانداردهای زیست‌محیطی سوق می‌دهد. این سیاست‌ها اگرچه در کوتاه‌مدت فشار هزینه‌ای ایجاد کرده‌اند، اما در میان‌مدت می‌توانند محرک نوسازی ناوگان و افزایش تقاضا برای تراکتورهای جدید باشند. افزون بر این، برخی کشورها مشوق‌های مالیاتی یا یارانه‌ای برای جایگزینی ماشین‌آلات فرسوده در نظر گرفته‌اند که انتظار می‌رود اثر آن طی سال جاری میلادی بیشتر نمایان شود.

رفتار تولیدکنندگان بزرگ شرکت‌های بین‌المللی فعال در بازار اروپا نیز در گزارش‌های مالی خود به کاهش تقاضا در سال ۲۰۲۵ اشاره کرده‌اند. برای نمونه، CNH Industrial که مالک برندهای شناخته‌شده‌ای در حوزه ماشین‌آلات کشاورزی است، از تعدیل برنامه تولید و مدیریت موجودی انبارها خبر داده است. برندهایی مانند Case IH و New Holland در اروپا با تمرکز بر بهینه‌سازی شبکه توزیع و ارائه طرح‌های تامین مالی تلاش کرده‌اند فروش خود را تثبیت کنند. در سوی دیگر بازار، John Deere نیز اعلام کرده که با وجود کاهش تقاضا در اروپا، بر توسعه فناوری‌های دیجیتال و خدمات پس از فروش تمرکز دارد تا حاشیه سود خود را حفظ کند. راهبرد مشترک اغلب تولیدکنندگان در ۲۰۲۵، کنترل تولید، کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از انباشت موجودی مازاد بوده است.



بازار تراکتور اروپا پس از تجربه یکی از دشوارترین دوره‌های خود در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳، در سال ۲۰۲۵ وارد مرحله‌ای از تثبیت نسبی شد؛ تثبیتی که هنوز با رونق فاصله دارد؛ اما نشانه‌هایی از توقف سقوط و آغاز بازگشت آرام تقاضا را بروز می‌دهد. داده‌های منتشر شده از سوی نهادهای تخصصی از جمله European Agricultural Machinery Association (CEMA) نشان می‌دهد اگرچه حجم ثبت‌نام و فروش تراکتور در اغلب کشورهای اروپایی کاهش محسوس‌تری را نسبت به اوج بازار در سال ۲۰۲۲ تجربه کرده، اما سرعت افت در ۲۰۲۵ کمتر شده و انتظار می‌رود امسال روندی ملایم و صعودی شکل بگیرد.

افت پس از اوج؛ چرا بازار سرد شد؟ بازار ماشین‌آلات کشاورزی اروپا در سال ۲۰۲۲ تحت تاثیر قیمت بالای محصولات کشاورزی، سیاست‌های حمایتی پسا کرونا و نیاز به نوسازی ناوگان، رشد قابل توجهی را تجربه کرد. اما از نیمه دوم ۲۰۲۳ ورق برگشت. کاهش قیمت جهانی غلات، افزایش هزینه‌های تولید، رشد نرخ بهره در منطقه یورو و نااطمینانی‌های ژئوپلیتیک موجب شد کشاورزان تصمیمات خود را خصوص سرمایه‌گذاری را به تعویق بیندازند. در نتیجه، سال ۲۰۲۴ با افت محسوس ثبت سفارش و کاهش تحویل تراکتور به پایان رسید. این روند در ابتدای ۲۰۲۵ نیز ادامه یافت؛ هر چند شدت آن نسبت به سال پیش از آن کمتر بود. آمارها حاکی از نوسان مجموعه فروش تراکتور در اروپا در سال ۲۰۲۵ در بازه‌های حدود ۱۶ تا ۲۱ هزار دستگاه است؛ رقمی که همچنان پایین‌ترین میزان در سال‌های پر رونق پیشین است.

تفاوت عملکرد کشورها؛ شمال محتاط، جنوب آسیب پذیر نگاهی به عملکرد بازارهای بزرگ اروپایی نشان می‌دهد روند کاهش فروش در همه کشورهای یکسان نبوده است. در اقتصادهای بزرگ کشاورزی مانند آلمان و فرانسه افت فروش قابل توجه بود؛ اما به دلیل ساختار مکانیزه‌تر و دسترسی بهتر به ابزارهای مالی، بازار سریع‌تر به مرحله تثبیت رسید. در مقابل، کشورهای نظیر ایتالیا و اسپانیا که سهم بالاتری از مزارع کوچک و متوسط دارند، تحت تاثیر مستقیم کاهش سودآوری کشاورزی قرار گرفتند و خرید ماشین‌آلات جدید را بیشتر به تعویق انداختند. با این حال، در نیمه دوم ۲۰۲۵ نشانه‌هایی از افزایش استعلام قیمت و بهبود سفارش‌گذاری در برخی بازارها مشاهده شد؛ به‌ویژه در بخش تراکتورهای توان متوسط که برای مزارع خانوادگی و چندمنظوره کاربرد دارند.

ارزش بازار؛ رشد آهسته در سایه تورم از منظر ارزش ریالی - دلاری بازار، تصویر متفاوتی دیده می‌شود. اگرچه تعداد فروش کاهش یافته، اما به دلیل افزایش قیمت واحد محصولات، رشد هزینه‌های تولید و ارتقای فناوری، ارزش اسمی بازار افت شدیدی را تجربه نکرده است. آمارها حاکی از آن است که ارزش بازار تراکتور اروپا در سال ۲۰۲۵ حدود ۱۳ میلیارد دلار بوده و در صورت بهبود نسبی تقاضا، در ۲۰۲۶ به نزدیکی ۱۴ میلیارد دلار خواهد رسید. بخشی از این افزایش ارزش به دلیل رشد سهم تراکتورهای پیشرفته‌تر با سامانه‌های هدایت ماهوارهای، مدیریت هوشمند سوخت و قابلیت‌های کشاورزی دقیق است؛ فناوری‌هایی که قیمت متوسط هر دستگاه را بالا برده‌اند.

نقش سیاست‌های اتحادیه اروپا یکی از متغیرهای کلیدی اثرگذار بر بازار، سیاست‌های حمایتی و زیست‌محیطی اتحادیه اروپا



ساخت کشور چین و شرکت چری بوده و به لحاظ کیفیت با مدل های ساخت کشور انگلستان، تفاوت محسوس و معناداری دارند.

هرچند اخیراً نسخه هایی از رنجروور ایووک توسط یکی از شرکت های واردکننده خودرو به کشور راهی بازار شده، اما باید گفت نسخه های مذکور



رنجروور «ایووک» چینی در بازار

تحلیل

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت وارداتی های لوکس غیر چینی در بازار؛ ۲۵ میلیارد تومان به بالا است

تا حدود ۴۹ میلیارد تومان و حتی بیشتر برای مدل های رده بالای لندکروز و پاترول اعلام می شود.

به مدل هایی از تویوتا لندکروز، پرادو و نیسان پاترول اشاره کرد که کف قیمتی آنها از حدود ۲۵ میلیارد تومان برای مدل های پایه پرادو تعیین و

این روزها خودروهای وارداتی لوکس غیر چینی در بازار کشورمان بالای ۲۵ میلیارد تومان برچسب قیمت می خورند. در این میان می توان

جدول قیمت های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	۲۳۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
کی ام بی ایکل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۴)	۲۹۵	یک میلیارد و ۹۳۰	۱۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲۹۲	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۱۸۲	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲۴۳	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	۴۰۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	●
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۶۰	۰	●
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
لاماکوفلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۱۰۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۷ میلیارد	۲۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهازا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۸۰۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۷ میلیارد	۹۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی ای سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۹۰۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
جی ای سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳۰۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	۴۳۷	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲۶۸	۴ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۴۹۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۲۰۰	▲
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	۷۶۲	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰۰	▲
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۲۸۰	۶ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▼
کیا استونیک (۲۰۲۵)	۱۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴۳۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۷۰۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۵۹۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۵۹۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۳۰۰	▲
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۸۷۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
فولکس تی راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۸۸۷	۳ میلیارد و ۸۸۷	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲۰۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۲۰۰	▼
کی ام بی e7 پلاس (۲۰۲۴)	۱۵۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۷۹۸	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۶۴۰	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	●
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۷۳۹	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	●
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	۵۵۱	۲ میلیارد و ۵۵۱	۵۰	▲
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۶۹۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۳۰۰	▲
میتسوبیshi اکلپیس کراس (۲۰۲۵)	۶۵۵	۳ میلیارد و ۶۵۵	۰	●
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۲۵۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۲۰۰	▲
نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۹۴۵	۲ میلیارد و ۹۴۵	۵۰	▲
وویا فری (۲۰۲۵)	۹۵۰	۴ میلیارد و ۹۵۰	۵۰۰	▲
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۱۹۴	۴ میلیارد و ۱۹۴	۱۰۰	▲
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۳۵۱	۷ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۶۵	۰	●
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۷۰	۰	●
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۲۶	۰	●
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۳	۰	●
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	●
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۲۹۷	۰	●
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۸۵	۰	●
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	●
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۰	●
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۳۰	۰	●
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۴۸	۰	●
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۸۰	۰	●
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۵	۰	●
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۸	۰	●
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	●
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۲۰	۰	●
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۳۵	۰	●
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۶۰	۰	●
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۸	۰	●
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۵۳۶	۰	●
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	●
نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	●
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۵۳۵	۰	●
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	●
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۲۸۶	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۹۰	۰	●
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۴۲۰	۰	●
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۳۹۵	۰	●
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۰	●
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۷۹	۰	●
پژو ۲۰۷ دنده های هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۴۷۰	۰	●
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۵۷۰	۰	●
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	●
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۴۸	۰	●
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۸۶۵	۰	●
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۱۵	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۶۳۰	۰	●
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۶۷۰	۰	●
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۸۲	۰	●
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	●
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۸۷۰	۰	●
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۲۸۵	۰	●
ری را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	●
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۵۵	۰	●

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان خراسان رضوی ادامه داد: «در بازرسی از محل ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق را کشف که برابر نظر کارشناسان ارزش این محموله ۳۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»

جوانبخت خاطر نشان کرد: «انبار مورد نظر بلمب و یک متخلف پس از تشکیل پرونده مقدماتی به مراجع قضائی جهت سیر مراحل قانونی معرفی شد.»

وی در پایان از شهروندان خواست: در صورت اطلاع از هرگونه مورد مشکوک به قاچاق کالا و ارز، مراتب را در اسرع وقت از طریق شماره اختصاصی ۰۹۶۳۰۰ به پلیس امنیت اقتصادی اعلام کنند

در عملیات ضربتی پلیس امنیت اقتصادی گناباد، ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۳۰ میلیارد ریال از یک انبار در حاشیه شهر کشف و یک متهم دستگیر شد.

به گزارش شهر آرنیوز، سرهنگ حسین جوانبخت با اعلام این خبر، اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی گناباد با انجام تحقیقات میدانی به سر نخ‌هایی از نگهداری محموله روغن موتور قاچاق در یکی از مناطق این شهرستان دست یافتند.»

وی افزود: «ماموران در ایسن عملیات ضربتی پس از هماهنگی با مقام قضایی، انبار مذکور که در حاشیه این شهر بود را شناسایی و مورد بازرسی قرار دادند.»



کشف ۴۰ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در گناباد



«ایرانول» جایگاه خود در حوزه تولید، فروش و سودآوری را تثبیت و تقویت خواهد کرد؛

پیش‌بینی رشد ۷۲ درصدی سود پایان سال مالی شرکت نفت «ایرانول»

مناسب نقدینگی ریالی و ارزی توانسته جریان و جوجه عملیاتی را در سطح قابل قبول حفظ کند. این رویکرد، ضمن کاهش ریسک‌های ناشی از نوسانات ارزی، امکان تأمین به‌موقع مواد اولیه، ایفای تعهدات جاری و استمرار بدون وقفه عملیات تولیدی را فراهم کرده است. انسجام میان سیاست‌های عملیاتی و مالی شرکت در این دوره، از نقاط قوت مدیریت آن به شمار می‌رود.

با توجه به روند فعلی تولید، فروش، ترکیب سبد محصولات و مدیریت منابع، پیش‌بینی می‌شود سود پایان سال مالی ایرانول به ۵۰ هزار میلیارد ریال برسد. این رقم در مقایسه با سود ۲۹ هزار میلیارد ریالی سال گذشته، نشان‌دهنده افزایش حدود ۲۱ هزار میلیارد ریالی و رشد تقریبی ۷۲ درصدی سودآوری است. شاخص‌های عملیاتی و مالی حاکی از آن است که شرکت نفت ایرانول با این عملکرد، جایگاه خود در حوزه تولید، فروش و سودآوری را تثبیت و تقویت خواهد کرد.



شرکت نفت ایرانول اعلام کرد که سود پایان سال مالی جاری این شرکت نسبت به سال گذشته حدود ۷۲ درصد افزایش خواهد یافت؛ رشدی که ناشی از افزایش تولید، فروش و مدیریت هوشمندانه هزینه‌ها در ماه‌های پایانی سال است.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی ایرانول، اساس گزارش عملکرد این شرکت، به رغم افزایش هزینه‌های تولید که عمدتاً ناشی از رشد قیمت مواد اولیه و ملزومات تولیدی بوده است، ایرانول توانسته روند سودآوری خود را بهبود بخشد. به این ترتیب این شرکت موفق شده است با مدیریت بهینه منابع، امکان افزایش تولید و فروش و همچنین بهینه‌سازی ترکیب محصولات را فراهم کند.

مدیریت هوشمندانه هزینه‌ها همراه با افزایش مقیاس تولید، نقش کلیدی در حفظ تعادل مالی و جلوگیری از افت کارایی عملیاتی ایفا کرده است. از منظر مالی، این شرکت با مدیریت

اتم‌خسپه‌انلی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه خودروی
XPENG G6

قیمت قطعی



ارتباط با ما
021-48421

نمایندگی کد ۸۰۸ ایکس موتور

اتم‌خسپه‌انلی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه
نیسان پاترول
پلاتینیوم LE

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله‌ای
تحویل ۳۰ روزه



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781



عملکردی بسیار چشمگیر است. حداکثر سرعت نیز توسط کارخانه به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت (۱۵۵ مایل در ساعت) محدود شده است. عملکرد فنی این خودرو نه تنها در شتاب اولیه برجسته است، بلکه به لطف طراحی سبک بدنه و سیستم هیبریدی، در عبورهای سریع به عنوان مثال از ۶۰ تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز پاسخ دینامیک رضایت‌بخشی دارد که آن را به یک گزینه هیجان‌انگیز برای رانندگان عاشق شتاب تبدیل می‌کند. این خودرو به دلیل استفاده از پلت‌فرم فیبر کربن و طراحی کم‌وزن، در کنار رانندگی هیبریدی، تعادل بی‌نظیری بین عملکرد اسپرت و کارایی انرژی برقرار می‌کند؛ تجربه‌ای که کمتر در خودروهای هم‌رده دیده می‌شود.

i8 رودستر یک خودرو اسپرت هیبریدی چشمگیر است که ترکیبی از قدرت، شتاب و تکنولوژی هیبریدی را برای رانندگی مهیج ارائه می‌دهد. این خودرو از یک پیش‌راننده ۱.۵ لیتری ۳ سیلندر توربوشارژ در عقب همراه با یک موتور الکتریکی در جلو بهره می‌برد که در مجموع حدود ۳۶۹ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کنند. این ترکیب قدرت باعث می‌شود تا i8 Roadster به صورت تمام‌چرخ‌محرك عمل کرده و تجربه شتاب قوی را فراهم کند. در مورد شتاب‌گیری، این رودستر هیبریدی می‌تواند از صفر تا ۶۰ مایل بر ساعت (صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت) را در حدود ۴.۴ ثانیه کامل کند که برای یک خودرو کانور تیبل با چنین وزن و فناوری پیشرفته،

نسخه خاص از بامو «i8»

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۹۴

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۴۹۵
کدام یک از موارد زیر می‌تواند قدرت خرید خودرو را افزایش دهد؟

- ۱- تسهیلات ویژه دولت برای خرید خودرو
- ۲- کنترل بیشتر بازار خودرو
- ۳- ارائه شرایط خاص خودروسازان

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم بر خورد پلیس راهنمایی و رانندگی با خودروهای دودزا تا چه میزان می‌تواند در کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها و ویژه پایتخت اثر گذار باشد؟ در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رای داده بودند.

گزینه ۱

۵۵ درصد

۵۵ درصد

گزینه ۲

۴۵ درصد



پیامک

SMS

سیستم هوشمند کنترل دمای باتری

با توجه به این که تمامی خودروهای برقی و هیبریدی دارای باتری هستند، آیا سیستمی برای متعادل نگه داشتن دمای باتری این مدل خودروها در نظر گرفته شده است تا در فصل سرد سال با مشکل مواجه نشوند؟

۶۱۴۵**۰۹۱۹

بله؛ این سیستم در خودروهای هیبریدی و پلاگین-هیبریدی و تمام‌برقی به کار گرفته شده تا دمای باتری را در سطح متعادل نگه دارد. بر این اساس در فصل سرد سال برای گرم شدن خودرو، یعنی آماده‌سازی آن برای حرکت، راننده پس از روشن کردن خودرو به آن اجازه می‌دهد برای مدت کوتاهی درجا کار کند تا با گرم شدن پیش‌راننده، آمادگی لازم برای حرکت فراهم شود. در خودروهای هیبریدی با توجه به این که راننده اختیاری روی خاموش یا روشن کردن موتور احتراق داخلی (پیش‌راننده بنزینی) ندارد، پیش‌فرضی برای خودرو تعریف شده است که تا زمان گرم شدن خودرو پیش‌راننده بنزینی آن روشن بماند و خودرو با قدرت موتورهای الکتریکی یا حالت EV حرکت کند. بر این اساس به محض گرم شدن پیش‌راننده، قدرت مورد نیاز برای حرکت و شارژ باتری فراهم می‌شود.

خرابی سنسور اکسیژن

خودرو پژو ۲۰۶ صندوق دار درمورد چندی پیش چراغ چک آن موقع حرکت روشن می‌شد و خودرو ریپ می‌زد. با مراجعه به تعمیرگاه، مشخص مکانیک پس از بررسی خودرویم سنسور اکسیژن آن را تعویض کرد. با این حال با گذشت مدت کوتاهی مشکل مذکور دوباره ایجاد شد. دلیل این مساله چیست؟

خسروی-کرج

ابتدا باید گفت عیب یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما به طور کلی این مشکل می‌تواند دو دلیل عمده داشته باشد. نخست این که در صورتی که سوکت سنسور با مشکل مواجه شده باشد یا به عبارت دقیق‌تر خار قفل کننده یا پایه‌های آن با مشکل مواجه شده باشد، سبب بروز سیگنال خطا در سیستم و اختلال عملکرد خواهد شد. همچنین استفاده از قطعه بی کیفیت می‌تواند موجب بروز مشکلاتی از این دست در خودرو شود. در هر صورت جهت تعمیر توصیه می‌شود به نمایندگی مربوطه مراجعه کنید. همچنین در زمان خرید قطعه باید به این نکته توجه داشته باشید که قطعه را از مرکز معتبر خریداری کنید؛ در غیر این صورت ممکن است قطعه خریداری شده تقلبی باشد

بروز خرابی در سیستم تعلیق

خودرو دوو ماتیز دارم و مدتی است حین حرکت، خودرو ناگهان به طرفین منحرف می‌شود؛ علت چیست؟

۲۲۲۳**۰۹۰۵

چنین مشکلی می‌تواند دو دلیل عمده داشته باشد. نخست این که سیستم فرمان خودرو شما دارای سیستم ترمز دیسکی باشد که برای رفع چنین مشکلی باید سیستم فرمان تعمیر و تنظیم شود. همچنین ممکن است سیستم تعلیق عقب خودرو شما معیوب شده باشد و چنین مشکلی را در حرکت ایجاد کند که باید ضمن بررسی وضعیت سیستم تعلیق، در صورت نیاز قطعات این سیستم تعمیر یا حتی تعویض شوند. از طرفی باید سیستم ترمز خودرو نیز مورد بررسی قرار گیرد؛ زیرا محور جلو خودرو شما دارای سیستم ترمز دیسکی است و با توجه به ماهیت این سیستم، اگر هر گونه مشکلی برای دیسک‌های ترمز ایجاد شده باشد، می‌تواند خودرو را به طرفین منحرف کند. بنابراین باید سیستم ترمز محور جلو خودرو شما بررسی شود و در این صورت ممکن است هر دو دیسک خودرو شما تاب برداشته باشند که برای رفع مشکل باید این قطعات تعمیر یا در نهایت تعویض شوند.

راز جذابیت «iX xDrive50» چیست؟

خلاصه مهندسی «بامو» در نسخه الکتریکی



کمپانی بامو سال ۲۰۱۸ در موتور شو پاریس از کانسپت Vision iNEXT در قالب یک کراس اوور اس‌یووی رونمایی کرد. این خودرو بعدها در نوامبر سال ۲۰۲۰ با نام iX با تغییراتی گسترده در قالب نسخه تولیدی به جهان معرفی شد. در حقیقت iX دومین محصول تمام‌برقی بامو است که هدف آن تصاحب بیشتر بازار الکتریکی توسط باواریایی‌هاست. iX در نسخه‌های متعددی به بازار عرضه شده است؛ اما در این مطلب به بررسی xDrive50 خواهیم پرداخت.

استایل زیبا و جذاب

طراحی iX با زبان جدید طراحی بامو همراه است که با خطوط شارپ که امضای بامو است، استایلی اسپرت به خود گرفته است. این کراس‌اوور اس‌یووی میان‌ساز لوکس باواریایی بر پایه و اساس پلت‌فرم CLAR (Cluster Architecture) شکل گرفته است. پروفیل iX با گل‌گیرهای با خطوط تیز که فرم مربع شکل به آن داده و مشابه نسخه کانسپت Vision iNEXT است و سطوح تخت و انحنای بخش عقب کاراکتر اسپرت و نافذی را به خود گرفته است. از طرفی طراحی دستگیره‌های مخفی، شیشه‌های فریم‌لس (فاقد فریم) و رینگ‌های اسپرت ۲۱.۲۰ و ۲۲ اینچی ام‌ای‌ای به جذابیت این خودرو می‌افزاید. این مدل در نمای جلو با چراغ‌های باریک با LED های دو تایی در بخش بالای چراغ و جلو پنجره عمودی بزرگ و خطوط تیز روی کاپوت چهره کاملاً خشن و تهاجمی دارد. در نمای عقب چراغ‌های کشیده افقی که درون آن LED به فرم طراحی شده و حجم خاص روی در صندوق نمای کاملاً شیک و زیبایی به این خودرو می‌بخشد. طراحی دستگیره‌های مخفی و جلو پنجره فاقد منافذ ورودی هوا و دیفیوزر عقب ضریب درگ iX را به ۰.۲۵ رسانده است.



مشخصات فنی

تمامی نسخه‌های iX با دو موتور الکتریکی به بازار عرضه شده‌اند؛ نسخه xDrive50 با دو موتور الکتریکی که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب قرار گرفته می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را به ارغان آورد. xDrive50 توانایی تولید قدرت ۳۸۵ کیلووات (۵۱۶ اسب‌بخار) و حداکثر ۷۶۵ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این قدرت و گشتاور با گیربکس تک‌سرعت به سامانه چهار چرخ‌محرك xDrive در چرخ‌های جلو و عقب منتقل می‌شود. iX xDrive50 می‌تواند ظرف ۴.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. از طرفی حداکثر سرعت این خودرو به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. این نسخه از iX مطابق استاندارد WLTP و با توجه به باتری لیتیوم-یونی ۱۱۱.۵ کیلووات-ساعتی حداکثر ۶۳۰ کیلومتر را با یک بار شارژ می‌پیماید. قیمت پایه بامو iX xDrive50 ۸۴ هزار و ۱۹۵ دلار است.

تلگرام

Telegram

نروم رعایت نکات ایمنی حین رانندگی

با بررسی دقیق آمار تصادفات در سالهای اخیر و مقایسه آن با کشورهای همسایه، می‌توان به این نتیجه رسید که به دلیل ازدحام خودرو و ترافیک جاده‌ای در برخی مناسبات و ایام تعطیل، آستانه تحمل برخی رانندگان کاهش می‌یابد و گاه باز بر یا گذاشتن قوانین راهنمایی و رانندگی و ارتکاب برخی تخلفات رانندگی، زمینه را برای بروز سوانح جاده‌ای مرگبار فراهم می‌کنند. حال سوال این است که رانندگان حین تردد در محورهای مواصلاتی کشور برای ارتقای ایمنی باید به چه نکاتی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

از جمله مواردی که باید توسط رانندگان حین سفرهای بین شهری رعایت شود، حفظ فاصله مناسب با خودروهای عبوری در تمام طول مسیر است. بر این اساس موارد بسیاری از تصادفات جاده‌ای گزارش شده است که عامل اصلی آن فاصله کم و غیر استاندارد خودروها با یکدیگر بوده و همین امر سبب بالا رفتن آمار تصادفات در یک بازه زمانی مشخص شده است.

بزرگبری

از مهم‌ترین مواردی که آمار تصادفات و سوانح جاده‌ای را تا حد زیادی کاهش می‌دهد، برهیز از رانندگی حین خستگی و خواب‌آلودگی است. با این حال تجهیز خودروهای تولید داخل به سیستم‌های کمکی ترمز، توزیع پایدار الکتریکی (ESP)، فرمان الکتریکی و کروزر کنترل هوشمند نیز می‌تواند رانندگان را در شرایط حساس یاری کند و مانع از بروز سوانح تلخ و دلخراش در معابر عمومی کشور شود.

رشدانند

Message

صدای منشنی
۸۸۲۰۶۷۶۱

معیوب شدن قطعه نو!

خودرو داخلی دارم و چندی پیش چراغ چک آن به صورت چشم‌ک‌زن مرتب روشن و خاموش می‌شد. با مراجعه به نمایندگی خودرو برای رفع مشکل، کارشناس فنی ضمن بررسی وضعیت خودرویم گفت کوئل موتور معیوب شده و باید تعویض شود. پس از تعویض این قطعه، واشر قالبی سوپاپ نیز تعویض شد. با این حال پس از مدت کوتاهی مشکل دوباره ایجاد شد. با مراجعه مجدد به بخش تعمیرات نمایندگی، کارشناس مذکور دلیل این مشکل را پایین بودن کیفیت قطعات اعلام کرد و به این ترتیب زمان زیادی صرف تعویض مجدد قطعات معیوب شد!

۱۳۴۰**۰۹۱۵

وی افزود: «ماموران در بازرسی تکمیلی از خودرو موفق به کشف ۲ هزار و ۱۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق شدند که ارزش کالای کشف شده بنا بر نظریه کارشناسان مربوطه ۶۰ میلیارد ریال برآورد شد.»
جانشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به معرفی متهم به مرجع قضائی خاطر نشان کرد: «مبارزه با قاچاق کالا اقدامی برای حفظ و استقرار امنیت در کشور است و بر اساس وظایف ذاتی، پلیس با پدیده قاچاق بر خورد قانونی خواهد کرد.»

۲ هزار و ۱۶۷ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۶۰ میلیارد ریال در منطقه میل نادر شهرستان نیمروز سیستان و بلوچستان کشف شد.
سردار علیرضا دلیری جانشین فرماندهی انتظامی سیستان و بلوچستان به خبرنگار مهر گفت: «در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و سوخت، ماموران ایست و بازرسی میل نادر شهرستان نیمروز حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون کشنده مشکوک و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.»



کشف بیش از ۲ هزار حلقه لاستیک قاچاق در سیستان



وقتی سنگین سوارها اهمیت پیدا می کنند:

کمپین میدانی «کورال تایر» در پایانه نسیم شهر

تیم اجرایی کورال تایر با چگونگی مسابقه آشنا شده و با راهنمایی آن ها و یا از طریق اسکن وارد صفحه موبایل محوری شده و با زدن دکمه شروع، مسابقه ادامه می دادند. در مرحله بعد، رانندگان باید به یک پرسشنامه کوتاه شخصیت شناسی پاسخ می دادند که تکمیل آن زمان زیادی را از آن ها نمی گرفت. این بخش، با ایجاد حس کنجکاوی، نقش مهمی در حفظ توجه کاربران داشت. پس از پایان پرسشنامه، برای نمایش نتیجه و ثبت حساب کاربری، شماره موبایل راننده دریافت می شد که این مرحله، نقطه اصلی جمع آوری داده های معتبر در این کمپین به شمار می رفت. در نهایت، یکی از سه تیپ شخصیتی «پیر جاده»، «پیشناز جاده» یا «ماجرای جاده» در قالب یک کارت گرافیکی به راننده نمایش داده می شد. می توان از این مرحله به علت برقراری ارتباط عمیق کمپین با راننده، به عنوان نقطه اوج احساسی او نام برد.

نتایج عددی کمپین

آمارهای به دست آمده از اجرای این طرح نشان دهنده موفقیت طراحی و اجرای کمپین است. حدود ۴۰۰ نفر به غرفه کورال تایر مراجعه کردند که منجر به شرکت بیش از ۳۰۰ نفر از آن ها در مسابقه شد. همچنین کورال تایر موفق شد بیش از ۳۰۰ مورد معرفی به نمایندگان فروش را به ثبت برساند. هدف کورال تایر، ارتباطی نزدیک و از جنس رانندگان با آن ها بود و تمام تلاش خود را کرد تا تجربه های انسانی و جذاب برایشان ساخته شود. آمار تبدیل ۶۸ درصدی بازدیدکننده به کاربر ثبت شده نشان داد که حتی در بازاری که دسترسی به آن سخت است، می توان تعامل موثر و داده با کیفیت به دست آورد.

بازخورد های میدانی رانندگان

در کنار آمار و ارقام، گفت و گوهای حضوری با رانندگان اطلاعات ارزشمندی را در اختیار تیم کورال تایر قرار داد. مهم ترین دغدغه مطرح شده، قیمت تایر بود و به ویژه سوالات متعددی درباره قیمت تایر سایز ۳۱۵ مطرح شد که نشان دهنده اهمیت این سایز در تصمیم گیری رانندگان است. همچنین اکثر مراجع کنندگان به دنبال آدرس و شرایط فروش نمایندگی های معتبر در مسیرهای تردد یا شهر محل سکونت خود بودند. بر اساس درخواست های ثبت شده، شهرهایی که بیشترین تقاضا برای معرفی نمایندگی در آن ها وجود داشت، به ترتیب اولویت عبارتند از: تهران، اصفهان، قم، مشهد و تبریز. کمپین میدانی «قهرمانان جاده» نشان داد که ترکیب ارتباط حضوری، روایت انسانی و طراحی بازی محور می تواند روشی موثر برای ایجاد ارتباط واقعی با رانندگان خودروهای سنگین باشد. این طرح علاوه بر جذب مخاطب و جمع آوری داده های معتبر، توانست ارتباطی احساسی و ماندگار با رانندگان برقرار کند؛ ارتباطی که می تواند پایه های محکم برای ادامه مسیر کورال تایر در کمپین ها و برنامه های آینده باشد.



کمپین میدانی «قهرمانان جاده» یکی از جدیدترین برنامه های ارتباطی کورال تایر با جامعه رانندگان خودروهای سنگین بود که در پایانه نسیم شهر اجرا شد. این



سیاهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

پایانه به دلیل تردد روزانه حدود ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ خودروی سنگین، یکی از مهم ترین نقاط تماس مستقیم با رانندگان حرفه ای کشور به شمار می رود و به همین دلیل به عنوان محل اجرای این کمپین انتخاب شد. هدف اصلی این طرح، ایجاد ارتباطی نزدیک و واقعی و ماندگار با رانندگان خودروهای سنگین بود؛ گروهی که علاوه بر مصرف کننده اصلی تایرهای TBR، نقش مهمی در شکل گیری تصمیم های خرید و جهت دهی به بازار دارند. انتخاب فضای واقعی کار رانندگان، یعنی یک پایانه حمل و نقل، باعث شد ارتباط برقرار شده در این کمپین، طبیعی تر و اثربخش تر از روش های تبلیغاتی مرسوم باشد.

نحوه اجرای کمپین در پایانه نسیم شهر

غرفه کورال تایر در یکی از نقاط مناسب و پر تردد پایانه مستقر شد و در کنار آن، محصولات برند ترازانو نیز به نمایش در آمد. همزمان با استقرار غرفه، چهار بیلبورد محیطی و چهار تابلوی تبلیغاتی در بخش های مختلف پایانه نصب شد تا پیام کمپین به صورت گسترده در معرض دید رانندگان قرار گیرد. به دلیل موقعیت جغرافیایی پایانه و حجم بالای تردد خودروهای سنگین، غرفه کورال تایر در تمام روزهای برگزاری با استقبال قابل توجهی مواجه شد. رانندگانی که وارد غرفه می شدند، تنها یک بازدیدکننده نبودند بلکه وارد مسیری می شدند که برای آن ها به عنوان یک تجربه متفاوت طراحی شده بود؛ تجربه ای که حس همراهی در جاده و مشارکت فعال را منتقل می کرد. در کنار جذابیت فضای غرفه، مسابقه طراحی شده برای این کمپین نیز نقش مهمی در افزایش مشارکت ایفا کرد. هر چند جایزه و سوسانگیز گویی همراه آیفون ۱۷ که کورال تایر برای شرکت در مسابقه خود تعیین کرده بود، عامل مهم آمار بالای شرکت کنندگان به شمار می رفت اما ساختار ساده و بازی محور کمپین، سهم به سزایی در درگیر شدن مخاطبان با مسابقه داشت.

مسیر تجربه راننده در کمپین «قهرمانان جاده»

تجربه رانندگان در این کمپین به صورت مرحله به مرحله و کاملاً ساده طراحی شده بود؛ به گونه ای که هر مرحله، مقدمه ای برای مرحله بعدی محسوب می شد. در اولین مرحله، رانندگان با راهنمایی

اتنوسوانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه Kia K3

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781

اتنوسوانی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه Kia seltos luxury

قیمت قطعی / پرداخت ۲ مرحله ای



ارتباط با ما

021-88425833 | 021-88427781



تماس و توان کاهش حرارت بالایی دارند که در رانندگی اسپرت و استفاده از ترمزهای شدید پشت سر هم اهمیت زیادی دارد. در عقب نیز کالیبرهای چهار پیستونی همراه با دیسک‌های CCM 360 x 32 mm نصب شده‌اند تا تعادل ترمزگیری حفظ و از کشش ناهمگون جلوگیری شود. طراحی کانال‌های خنک‌کننده اختصاصی و لاین‌های هیدرولیک با خروجی هوای مستقیم باعث می‌شود حرارت سریع‌تر دفع شود و از افت عملکرد (Fade) جلوگیری به عمل آید. همچنین این سیستم با سیستم ضد قفل ABS چهار کاناله و کنترل پایداری پیشرفته یکپارچه شده که در مواقع اضطراری فاصله توقف را کاهش داده و از قفل شدن چرخ‌ها جلوگیری می‌کند.

سیستم ترمز فورد GT2020 یکی از پیشرفته‌ترین نمونه‌ها در میان سوپر اسپرت‌های تولیدی است و برای توقف سریع و مطمئن در سرعت‌های بالا طراحی شده است. این خودرو از ترمزهای دو تکه کربن-سرامیکی (Carbon Ceramic Ma-trix) ساخت Brembo بهره می‌برد که نسبت به دیسک‌های چدنی سنتی بیش از ۵۰ درصد سبک‌تر هستند و عملکرد دیرتری بسیار بالاتری ارائه می‌دهند. این ویژگی باعث کاهش وزن غیرمعلق خودرو و بهبود پاسخگویی سیستم تعلیق و هندلینگ می‌شود. در بخش جلو، سیستم ترمز شامل کالیبرهای پیستونی آلومینیومی مونوبلاک است که با دیسک‌های CCM با قطر 394 x 36 mm جفت شده‌اند. این دیسک‌ها سطح



عملکرد سیستم ترمز سوپر اسپرت «فورد»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

هزینه تولید بالا رفت، دولت دخالت کرد، کمر بخش خصوصی شکست!

شوکی‌های ارزی، فروش مواد اولیه با نرخ جهانی و نبود حمایت هدفمند، هزینه تولید را بالا برده و زنجیره تامین خودرو را با چالش جدی روبه‌رو کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

شوکی‌های پیاپی ارزی و ابهام در سیاست‌های قیمت‌گذاری، بازار لوازم‌بدکی و زنجیره تامین خودرو را وارد مرحله‌ای حساس کرده است؛ مرحله‌ای که در آن هزینه‌های تولید با سرعتی بیش از توان بنگاه‌ها و معیشت مردم افزایش یافته است. در شرایطی که مواد اولیه با نرخ‌های جهانی عرضه می‌شود، اما حمایت موثری از تولید داخلی وجود ندارد، قطعه‌سازان هشدار می‌دهند تا مردم این روند را متوقف کنند. تضعیف تولید، کاهش اشتغال و فشار بیشتر بر مصرف‌کننده منجر شود.

شوکی ارزی و چالش قیمت‌ها در بازار لوازم‌بدکی مهرداد آلان، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت قطعه‌سازان بعد از حذف ارز تالار اول در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «ارز هنوز تک‌نرخ نشده و هر هفته با نرخ جدیدی معامله می‌شود. در ظاهر در گاه‌ها یکپارچه شده‌اند، اما نرخ واحد واقعی وجود ندارد و نوسان شدید همچنان ادامه دارد. ما خودمان سال‌ها پیش‌بهاها را در پی افزایش نرخ تک‌نرخ شده، چون می‌دانستیم پس از یک دوره شوک، ثبات ایجاد می‌شود و آثار مثبت آن در کشور درک خواهد شد.»

وی اضافه کرد: «در حال حاضر در همان اوج نگران‌کننده نوسان ارزی قرار داریم؛ هر چه نرخ جهانی افزایش می‌یابد، نسبت به آن حساس شده‌اند و از تبعات آن آسیب می‌بینند. چنانچه دولت بتواند ثبات قوانین را حفظ کند و مدیریت و کنترل موثر بر بازار اعمال شود، پس از چند مرحله نوسان رفت‌وبرگشتی، بازار به تدریج به ثبات خواهد رسید و دامنه تغییرات کاهش پیدا خواهد کرد. در آن مقطع، ثبات حاصل شده می‌تواند به نفع دولت، تولیدکنندگان و معیشت مردم عمل کند.»

آلان تصریح کرد: «در شرایط فعلی قیمت محصولات به‌طور ناگهانی بالا رفته است و دولت باید با ابزارهایی مانند معافیت یا بخشش مالیاتی، تعادل لازم را برقرار کند تا تعادل ارزی صنعت را نابود نکند و سفره مردم از بین نرود. اگر این نوسانات ادامه یابد، زندگی شخصی مردم و تولیدکنندگان هم‌زمان دچار آسیب جدی خواهد شد.»

وی اظهار داشت: «دولت در ظاهر برای کارگران کمک معیشتی در نظر گرفته است، اما این کمک‌ها هزینه‌ها را نیز باید با واقعیت هزینه‌های زندگی همخوانی داشته باشد. اضافه کردن یک یا دو میلیون تومان، در برابر جهش قیمت‌ها عملاً اثری ندارد. امروز بسیاری از واحدهای تولیدی برای حفظ نیروی انسانی، ناچار هستند مبالغی بیش از این ارقام را حتی به صورت هفتگی پرداخت کنند. چنین سیاست‌هایی از نگاه جامعه کارگری نوعی بی‌توجهی به معیشت آنان است و نشان می‌دهد مدیریت اقتصادی متناسب با شرایط موجود عمل نکرده است.»

سیاست‌های درست با اجرای نادرست

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر این که اصل سیاست تک‌نرخ شدن در دست است، گفت: «تک‌نرخ شدن ارزش اقدامی اصولی بود، اما به بدترین شکل اجرا شد؛ همان‌طور که در طرح‌هایی مانند مسکن مهر و خصوصی‌سازی، اجرای نادرست باعث شد نتیجه نهایی بر خلاف هدف اولیه باشد.»

وی اضافه کرد: «مشکل اصلی این است که سیاست‌های اقتصادی درست، به دلیل اجرای ضعیف، در عمل به بی‌ثباتی و جهش قیمت‌ها منجر شده‌اند. در چنین شرایطی، بسیاری از فعالان خوش‌نام بازار برای این که متهم به گران‌فروشی نشوند، موقتاً فعالیت خود را متوقف کرده‌اند و ترجیح داده‌اند تا بازگشت ثبات، از بازار کنار بمانند و سپس با همان اعتبار گذشته به فعالیت بازگردند.»

آلان تصریح کرد: «ما هم‌زمان با این شرایط، برخی فعالان از آشفتگی بازار سوءاستفاده کردند؛ به‌ویژه فروشندگان مواد اولیه که نقش حیاتی در صنعت دارند. در این دوره، قیمت محصولات پتروشیمی، فولاد، آلومینیوم و مس به شدت افزایش یافت و عملاً بدون نظارت موثر وارد بازار شد؛



نیروی کار

موضوعی که در نهایت به سودهای سنگین و غیرمنطقی برای فروشندگان مواد اولیه انجامید.» وی ادامه داد: «در حالی که قیمت مواد اولیه جهش چندبرابری داشته، هیچ نهاد حمایتی پشت تولیدکننده نیست. برای مثال، ایران خودرو قیمت محصولات خود را ۳۰ درصد افزایش داد؛ اما دادستانی به جای بررسی علت‌های اصلی، اقدام به بستن سایت فروش کرد. من می‌پرسم وقتی مس و فولاد جهش می‌کند، مسئولان نظارتی کجا بودند؟ چرا آن زمان سکوت کردند؟ این برخوردها نوعی تبعیض آشکار میان بخش خصوصی و خصوصی‌ها ایجاد کرده است.»

این مقام صنفی با اشاره به سود بالای مجموعه‌های دولتی و خصوصی از افزایش نرخ ارز گفت: «برخی بنگاه‌های خصوصی بدون هیچ محدودیتی افزایش قیمت‌های ۲۰۰ تا ۳۰۰ درصدی اعمال می‌کنند؛ اما وقتی تولیدکننده خصوصی ناچار به افزایش ۴۰ یا ۵۰ درصدی می‌شود، با شدیدترین حملات رسانه‌ای و اجتماعی مواجه است. در این فضا، تولیدکننده به‌عنوان مقصر معرفی می‌شود؛ در حالی که افزایش قیمت‌ها نتیجه مستقیم رشد هزینه‌هاست و راهی جز اصلاح قیمت وجود ندارد. این برخورد ناعادلانه، بیست‌از هر چیز روحیه فعالان بخش خصوصی را تضعیف کرده است.»

نیروی کار

هدف دولت از جهانی‌سازی قیمت‌ها حذف بارانه و مقابله با قاچاق است؛ اما این سیاست تنها زمانی نتیجه می‌دهد که هم‌زمان تسهیلات واقعی و بلندمدت در اختیار صنعت و مردم قرار گیرد

بحران جهانی شدن قیمت‌ها این قطعه‌ساز درباره نحوه حمایت دولت از تولیدکنندگان به «دنیای خودرو» گفت: «اگر دولت تصمیم دار قیمت مواد اولیه را بر مبنای نرخ‌های جهانی تعیین کند، باید در مقابل، حمایت موثری از صنعت انجام دهد. اعطای تسهیلات بلندمدت ۱۵ تا ۳۰ ساله با نرخ بهره حدود ۴ درصد برای نوسازی ماشین‌آلات، سیاستی است که کشورهایمانند چین برای تقویت تولیدکنندگان خود به کار گرفته‌اند. تنها در صورت فراهم شدن چنین زیرساختی، جهانی‌سازی قیمت‌ها می‌تواند برای صنعت قابل قبول و قابل تحمل باشد.»

نیروی کار

نیروی کار

سود صنایع دولتی و تضعیف بخش خصوصی آلان درباره وضعیت مواد اولیه بیان داشت: «راهکار وزارت صمت به سیاست‌های کلان کشور بستگی دارد. باید مشخص شود هدف ما رقابت جهانی است یا رشد اقتصادی در داخل. آمریکا سال‌هاست از شعار ده‌کده جهانی فاصله گرفته و تمرکز خود را بر حمایت از صنعت داخلی گذاشته است. اگر ما نیز می‌خواهیم مردم از رشد اقتصادی بهره‌مند شوند، باید قیمت‌ها به‌صورت منطقی تعیین شوند؛ نه بسیار بالا و نه به شکل یارانه‌ای و غیرواقعی.»

وی اضافه کرد: «به‌عنوان نمونه، فولاد در داخل کشور با هزینه‌های حدود ۴۰ سنت تولید می‌شود و اگر حدود ۱۰ سنت سود منطقی برای تولیدکننده در نظر بگیریم، عرضه آن به قیمت کیلویی ۵۰ سنت هم به نفع صنعت است و هم به حفظ جریان واقعی اقتصاد کمک می‌کند. اما امروز همین فولاد با نرخ جهانی نزدیک به یک دلار فروخته می‌شود که منطقی نیست. اگر قرار است مبنای قیمت‌گذاری جهانی باشد، باید سایر شاخص‌ها نظیر حقوق کارگران، هزینه خدمات، درمان، آموزش و بهداشت نیز بر اساس استانداردهای جهانی تنظیم شود؛ نمی‌توان تنها قیمت کالا را جهانی کرد و سایر مولفه‌ها را داخلی نگه داشت.»

آلان تصریح کرد: «اگر هدف، رفاه مردم است، قیمت‌ها باید منطقی تعیین شوند، نه صرفاً بر مبنای نرخ‌های جهانی. امروز از خودروسازان انتظار داریم خودرو را با سود ۱۰ درصدی عرضه کنند؛ در حالی که مواد اولیه و سایر نهاده‌ها با قیمت‌های جهانی به او فروخته می‌شود و این تناقض، تولید را به زیان‌دهی می‌کشانند. اگر قرار است سیاست آزادسازی اجرا شود، باید به‌صورت کامل و برای همه بخش‌ها باشد، نه این که تنها یک حلقه از زنجیره تحت فشار قرار بگیرد.» وی اظهار داشت: «کشور ما از مزیت‌های مهمی مانند انرژی ارزان، نیروی انسانی توانمند و منابع طبیعی گسترده برخوردار است و همین ظرفیت‌ها می‌تواند زمینه رقابت با چین و سایر کشورها را فراهم کند. اما وقتی بخش زیادی از ماشین‌آلات صنعتی فرسوده و قدیمی است و به‌طور طبیعی حدود ۲۰ درصد ضایعات تولید ایجاد می‌کند، عرضه مواد اولیه با قیمت‌های جهانی فشار مضاعف و سنگینی بر صنعت محسوب می‌شود و به تضعیف جدی تولید داخلی می‌انجامد.»

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: «در شرایط فعلی نه تسهیلاتی برای تولید وجود دارد، نه مجوز واردات ماشین‌آلات صادر می‌شود و نه ارزی به نوسازی خطوط اختصاص می‌یابد. در حالی که برای واردات خودروهای چینی دست‌دوم ارز تخصیص داده می‌شود، صنعت از دسترسی به حداقل امکانات نوسازی محروم مانده است. تداوم این رویکرد، پایه‌های تولید را تضعیف کرده و توان رقابت صنعتی کشور را کاهش می‌دهد.»

آلان تصریح کرد: «اجرای قیمت‌های جهانی بدون حمایت داخلی، به‌معنای فشار هم‌زمان بر تولیدکننده و مردم است. با حقوق‌های ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومانی، تامین هزینه‌های زندگی، درمان، آموزش و اجاره عملاً دشوار شده و همین نشان می‌دهد جهانی‌سازی قیمت‌ها بدون اصلاح سایر شاخص‌ها، تعادل اقتصادی را بر هم زده و به تضعیف تولید و معیشت مردم منجر می‌شود.» وی اظهار داشت: «امروز با نگرانی می‌گویم فشار قیمت‌های جهانی، جامعه کارگری و مهندسی کشور را به نقطه خطر رسانده است. این سیاست در عمل به معنای فشار مستقیم بر مردم است؛ تا جایی که حتی هزینه‌های اولیه در زمان نیز برای کارگر قابل تامین نیست.» آلان تأکید کرد: «هدف دولت از جهانی‌سازی قیمت‌ها، حذف بارانه و مقابله با قاچاق است، اما این سیاست تنها زمانی نتیجه می‌دهد که هم‌زمان تسهیلات واقعی و بلندمدت در اختیار صنعت و مردم قرار گیرد. بدون حمایت متوازن، رقابت با تولیدکنندگان خارجی ممکن نیست و تولید داخلی آسیب خواهد دید.»

صورت افزایش تقاضا و مراجعه شهروندان پس از افطار، تعداد مراکز کی پیس از اذان مغرب به فعالیت خود ادامه خواهند داد افزایش می‌یابد. وی با اشاره به پیش‌رو بودن ایام تعطیلات نوروز و آغاز سفرهای نوروزی اظهار داشت: «با توجه به اهمیت انجام معاینه فنی و کنترل ایمنی و وضعیت فنی خودروها پیش از سفر، این ستاد جهت تسهیل در ارائه خدمات به شهروندان نسبت به افزایش ساعت کاری و فعالیت مراکز معاینه فنی حتی در روزهای تعطیل رسمی اقدام کرده است.» در روزهای جمعه مراکز نیایش، شهید آشناسان، دماوند، خاوران، امام رضا (ع)، شهدای زمان آباد، فدائیان اسلام و واحدهای سیار معاینه مستقر در شهید کلاهدوز، جیحون، بوتان، یاس فاطمی، بلوار ارتش، گیلان و اتحاد از ساعت ۱۲ تا ۱۴ آماده خدمت‌رسانی به شهروندان هستند.

سید محمد مهدی میرزایی کمی‌مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در توضیح جزئیات نحوه فعالیت مراکز معاینه فنی شش‌شنبه تهران در ایام ماه مبارک رمضان که هم‌زمان با روزهای یابانی سال است، گفت: «مراکز معاینه فنی شهید آشناسان، سراج، دماوند و واحد سیار یاس فاطمی از ساعت ۷ صبح لغایت ۲۱ و کلبه مراکز ثابت و واحدهای سیار معاینه فنی خودروهای سبک از ساعت ۷ صبح لغایت ۱۷ فعال می‌باشند.» وی در خصوص فعالیت چهار مرکز تا ساعت ۹ شش‌شنبه افزود: «در حال حاضر مراجعه به این مراکز پس از ساعت ۵ بعد از ظهر اندک است ولی به واسطه آغاز ماه مبارک رمضان، جهت رفاه حال روزه‌داران این چهار مرکز به صورت ویژه پس از افطار نیز فعالیت خود را ادامه خواهند داد. به این موضوع تاکید می‌شود در

اعلام زمان فعالیت مراکز معاینه فنی خودروهای تهران



آلودگی در مرز هشدار؛ سهم منابع متحرک در نفس‌های سنگین پایتخت:

وسایل نقلیه موتوری همچنان بالاترین آلودگی را دارند

منابع متحرک؛ سهمی فراتر از تصور

در ادبیات محیط‌زیست شهری، آلاینده‌ها به دو دسته اصلی «منابع ثابت» (کارخانه‌ها، نیروگاه‌ها و صنایع) و «منابع متحرک» (خودروها، موتورسیکلت‌ها، اتوبوس‌ها و کامیون‌ها) تقسیم می‌شوند. بررسی‌های رسمی طی سال‌های گذشته نشان داده که در تهران، سهم منابع متحرک در تولید برخی آلاینده‌های کلیدی مانند مونوکسیدکربن و اکسیدهای نیتروژن بسیار بالاست و در مورد ذرات معلق نیز نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا می‌کند. خودروهای بنزینی و دیزلی، به‌ویژه آن دسته که از فناوری‌های قدیمی‌تر بهره می‌برند، در ترافیک‌های سنگین شهری میزان قابل توجهی آلاینده تولید می‌کنند. موتورسیکلت‌های کاربراتوری نیز به دلیل احتراق ناقص، سهم بالایی در انتشار هیدروکربن‌های نسوخته دارند. کامیون‌ها و اتوبوس‌های دیزلی فرسوده نیز از مهم‌ترین منابع تولید ذرات معلق ریز (PM2.5) به شمار می‌روند؛ همان ذراتی که بیشترین اثر را بر سلامت عمومی دارند.

ترافیک؛ موتور خاموش‌نشده آلودگی

تهران شهری است که روزانه میلیون‌ها سفر در آن انجام می‌شود. بخش قابل توجهی از این سفرها با خودروی شخصی صورت می‌گیرد. در شرایطی که ناوگان حمل‌ونقل عمومی پاسخگوی کامل تقاضا نیست، وابستگی به خودروهای شخصی افزایش می‌یابد و به تبع آن، حجم ترافیک بالا می‌رود.

ترافیک سنگین نه تنها زمان سفر را افزایش می‌دهد، بلکه باعث می‌شود خودروها مدت بیشتری در حالت درجا کار



کنند؛ حالتی که در آن رانندگان سوخت کاهش یافته و میزان تولید آلاینده‌ها افزایش می‌یابد. به همین دلیل، حتی اگر استاندارد خودروها ارتقا یابد، تراکم بالای تردد می‌تواند اثر مثبت آن را خنثی کند.

فرسودگی ناوگان؛ چالشی مزمن

یکی از مهم‌ترین عوامل تشدیدکننده اثر منابع متحرک، فرسودگی بخشی از ناوگان حمل‌ونقل است. خودروهای فرسوده مصرف سوخت بالاتری دارند و سیستم‌های کنترل آلودگی آن‌ها به‌مرور کارایی خود را از دست می‌دهد. در مورد خودروهای دیزلی، نبود یا نقص در فیلترهای جذب ذرات معلق، انتشار مستقیم آلاینده‌ها را به‌دنبال دارد. طرح‌های اسقاط و نوسازی ناوگان طی سال‌های گذشته با فراز و فرودهای متعددی روبه‌رو بوده و به دلایل اقتصادی و ساختاری، به سطح مطلوب نرسیده است. در نتیجه، بخشی از خودروها و موتورسیکلت‌های قدیمی همچنان در معابر پایتخت تردد می‌کنند و سهم خود را در آلودگی هوا حفظ کرده‌اند.

موتورسیکلت‌ها؛ باز یگر کمتر دیده شده

در بسیاری از تحلیل‌ها تمرکز اصلی بر خودروهای سواری است، حال آن‌که موتورسیکلت‌ها، به‌ویژه انواع کاربراتوری، سهم قابل توجهی در انتشار آلاینده‌ها دارند. این وسایل نقلیه به دلیل قیمت پایین‌تر و سهولت تردد در ترافیک، مورد استفاده گسترده قرار می‌گیرند. با وجود تلاش‌هایی برای توسعه موتورسیکلت‌های برقی، سهم این وسایل در ناوگان موجود هنوز محدود است. نبود زیرساخت کافی شارژ و قیمت بالاتر نسبت به مدل‌های بنزینی از جمله موانعی است که روند جایگزینی را کند کرده است. با این حال، گسترش این بخش می‌تواند یکی از سریع‌ترین راهکارها برای کاهش آلاینده‌های ناشی از منابع متحرک باشد.

نقش شرایط جوی؛ عامل تشدیدکننده

اگرچه منابع متحرک نقش مهمی در تولید آلاینده‌ها دارند، اما شرایط جوی نیز تعیین‌کننده می‌کند که این آلاینده‌ها تا چه اندازه در هوا باقی بمانند. پدیده وارونگی دما در فصول سرد سال سبب می‌شود لایه‌ای از هوای گرم بر فراز هوای سرد سطح شهر قرار گیرد و مانع از پراکندگی آلاینده‌ها شود. در چنین شرایطی، حتی میزان معمول تولید آلاینده نیز می‌تواند شاخص کیفیت هوا را به سرعت افزایش دهد. به همین دلیل است که مدیریت منابع متحرک در روزهای پیش‌بینی‌شده برای وارونگی دما اهمیت دوچندان پیدا می‌کند. محدودیت‌های ترافیکی و تشویق به استفاده از حمل‌ونقل عمومی در این ایام می‌تواند از جهش شاخص جلوگیری کند.

راهکارها؛ از سیاست تا فناوری

کاهش اثر منابع متحرک بر آلودگی هوا نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ است:

نوسازی ناوگان فرسوده از طریق مشوق‌های اقتصادی و تسهیل فرآیند اسقاط.

توسعه حمل‌ونقل عمومی پاک شامل اتوبوس‌های برقی و مترو.

گسترش خودروها و موتورسیکلت‌های برقی با ایجاد زیرساخت شارژ و حمایت‌های قیمتی.

بهبود کیفیت سوخت برای کاهش آلاینده‌های خروجی. مدیریت هوشمند ترافیک با استفاده از فناوری‌های نوین برای کاهش زمان توقف خودروها.

تجربه شهرهای بزرگ جهان نشان داده که ترکیب سیاست‌های محدودکننده (مانند اخذ عوارض از خودروهای آلاینده) با سیاست‌های تشویقی (مانند یارانه برای وسایل نقلیه پاک) می‌تواند در میان‌مدت به کاهش معنادار آلاینده‌ها منجر شود.

نفس‌های در انتظار تصمیم

کارنامه کیفیت هوای تهران در سال جاری نشان می‌دهد که وضعیت «قابل قبول» بیش از آن‌که نشانه سلامت پایدار باشد، بیانگر حرکت در مرز آلودگی است. سهم بالای منابع متحرک در تولید آلاینده‌ها، به‌ویژه در شرایط ترافیکی و با وجود ناوگان فرسوده، واقعیتی است که نمی‌توان از آن چشم پوشید. اگرچه کنترل آلودگی هوا موضوعی چندبعدی است و عوامل صنعتی و اقلیمی نیز در آن نقش دارند، اما اصلاح وضعیت حمل‌ونقل شهری یکی از در دسترس‌ترین و اثرگذارترین مسیرها برای بهبود کیفیت هوا به شمار می‌رود. تهران برای آن‌که از چرخه تکرار شونده روزهای ناسالم خارج شود، ناگزیر است سیاستی پایدار و منسجم در قبال منابع متحرک اتخاذ کند؛ سیاستی که نه تنها به کاهش آلاینده‌ها، بلکه به ارتقای کیفیت زندگی شهروندان بینجامد.



این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KIA NIRO EV



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 تاجرانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خدایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلبور
Billboard

نوآوری و طراحی به سبک دوکاتی

دوکاتی در یک ویدئو تبلیغاتی در سال ۲۰۲۵ محصول Wonder Engineered را با شعار Ducati Panigale V4 به طور رسمی معرفی کرد و این ویدئو بر طراحی، فناوری و تجربه سواری هیجان انگیز این موتور تاکید می کند. این ویدئو به عنوان بخشی از استراتژی بازاریابی برای جذب مخاطبان جهانی به اشتراک گذاشته شد. این کمپین تصویری با تاکید بر ترکیب شگفت انگیز مهندسی پیشرفته، عملکرد بالا و طراحی مدرن، مخاطبان را به تعامل با محصول از طریق ویدئوهای رسمی و شبکه‌های اجتماعی دعوت کرد تا تجربه Ducati را فراتر از یک موتور صرفاً تکنیکی به نمایش بگذارد.

ضرورت استفاده حداکثری از سیستم حمل و نقل عمومی

ضرورت جمعی تبدیل می شود. ناوگان حمل و نقل عمومی، شامل مترو، اتوبوس و تاکسی های خطی، ظرفیتی است که اگر به درستی و گسترده مورد استفاده قرار گیرد، می تواند تعداد خودروهای شخصی در سطح شهر را به شکل معناداری کاهش دهد. هر قطار مترو معادل صدها خودرو شخصی مسافر جابه جا می کند و هر اتوبوس پر، دهها خودرو را از چرخه ترافیک حذف می کند. این معادله ساده اما اثرگذار، می تواند در روزهای اوج آلودگی، به کاهش محسوس انتشار آلاینده ها بینجامد. بی تردید توسعه و نوسازی ناوگان عمومی، افزایش نظم حرکت، ارتقای کیفیت خدمات و ایجاد مشوق های قیمتی از سوی مدیریت شهری، پیش شرط استقبال شهروندان است.

اما در کنار این وظایف نهادی، مسئولیت اجتماعی شهروندان نیز اهمیت دارد. انتخاب آگاهانه حمل و نقل عمومی در هفته های پایانی سال، نه صرفاً یک تصمیم اقتصادی، بلکه اقدامی در راستای حفظ سلامت عمومی است. اگر هر شهروند تهرانی تنها در چند روز اوج آلودگی، خودرو شخصی را کنار بگذارد، اثر تجمعی این تصمیم می تواند به بهبود شاخص های کیفی هوا بینجامد. در شرایطی که سلامت کودکان، سالمندان و بیماران تنفسی بیش از دیگران در معرض تهدید است، استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی شاید ساده ترین و درعین حال مؤثرترین گام برای تنفس بهتر پایتخت باشد.

حرف آخر



روزنامه نگار



افزایش غلظت آلاینده ها در هوای تهران در روزهای پایانی سال، دیگر به یک الگوی تکرار شونده بدل شده است؛ الگویی که با رشد تردهای شهری، خریدهای نوروزی، تسویه حساب های اداری و شتاب

مضاعف فعالیت های اقتصادی همراه می شود و نفس پایتخت را به شماره می اندازد. گزارش های منتشر شده از سوی شرکت کنترل کیفیت هوای تهران نیز در روزهای اخیر نشان می دهد شاخص کیفیت هوا بار دیگر در مرز هشدار قرار گرفته و سهم منابع متحرک، به ویژه خودروهای شخصی، در این میان قابل اعتناست. تهران شهری است که بخش قابل توجهی از آلودگی آن از اگزوز میلیون ها خودرو در حال تردد تولید می شود. در روزهایی که تقاضای سفرهای درون شهری افزایش می یابد، هر خودرو تک سرنشین عملاً به یک منبع آلاینده متحرک بدل می شود؛ منبعی که در کنار شرایط جوی پایدار و پدیده وارونگی دما، امکان تهویه طبیعی هوا را به حداقل می رساند. در چنین وضعیتی، تغییر الگوی سفر از انتخاب فردی به یک

قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



رسپکت با ۱۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



کی ام سی ایگل با ۱۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۸۴۵ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با ۱۲ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با ۱۲ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار یک میلیارد و ۹۷۳ میلیون تومان ارزش گذاری شد

TRAZANO
ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت کورالتیر

کورالتیر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

TIGARD

اتمسفاتی
حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه خودرو

TISSAN-S05

قیمت قطعی



ارتباط با ما

021-48421