



«اکسپدیشن» ۲۰۲۶: ترکیب
فناوری در آفرود



استارت
Start
امید محمدی
سر دبیر

ناترازی بنزین تنها با افزایش تولید حل نمی‌شود

ناترازی بنزین دیگر مسأله‌ای مقطعی و مربوط به یک دوره خاص نیست؛ بلکه به یکی از چالش‌های ساختاری اقتصاد انرژی کشور تبدیل شده است. رشد تعداد خودروها، افزایش پیمایش، فرسودگی بخشی از ناوگان و سهم بالای خودروهای بنزین‌سوز ...

تیترهای امروز

فرمول متفاوت «لکسوس» برای فتح بازار سدان‌ها چیست؟

«ES350»؛ همچنان قابل اعتماد در میان خریداران

۸ صفحه

شرایط فروش «IM LS7» نیکا موتور اعلام شد

۱۰ صفحه

ناترازی بنزین با سوخت ارزان سی‌ان‌جی مهار می‌شود

۱۵ صفحه

آبان‌ماه داغ صنعت خودرو! خودروسازان و واردکنندگان در شیراز گرد هم می‌آیند:

۴ صفحه

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن
صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:
تداوم تولید خودروسازان؛
ثمره تکیه بر توان
ساخت داخلی

۱۴ صفحه

در تازه‌ترین شفاف‌سازی اعلام شد:

مسیر واگذاری
سهام تودلی سایپا
در انتظار قیمت‌گذاری
جدید و رفع وثیقه

۵ صفحه

یک کارشناس تجارت بین‌الملل
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

آینده صنعت خودرو
در گرو ثبات سیاست‌گذاری
شفافیت اقتصادی و رقابت
واقعی است

۳ صفحات و ۲



«آلتو» خودرویی با چندین هویت

«سوزوکی» با پنج نسخه متفاوت به جنگ همه‌بخش‌های بازار رفت

اتمسفرانی
حس خوب، خرید مطمئن

AZINA DRIVE

ارتباط با ما | ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه



فروش ویژه QASHQAI



فروش ویژه؛ به زودی

• تعداد محدود •

فرصت ویژه خرید کیا سلتوس مدل ۲۰۲۶
تجربه‌ای متفاوت از یک کراس‌اوور شهری

◀ امکانات رفاهی و ایمنی به‌روز

◀ طراحی مدرن و اسپرت

◀ موتور ۱.۵ لیتری و گیربکس IVT

HERMESKHODRO.COM

2026

SELTOS



جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره‌های زیر تماس حاصل فرمایید.

021-37192 / 92005229



جزئیات بدنه با رنگ تیره اجرا شده‌اند تا چهره‌های متفاوت و تهاجمی‌تر برای این مدل‌ها ایجاد شود. از نظر فنی تغییر خاصی در این نسخه صورت نگرفته و مشتریان همچنان می‌توانند میان دو پیش‌رانه شناخته‌شده‌ر م انتخاب کنند. گزینه نخست موتور ۶٫۴ لیتری Hemi ۷۸ است که ۳۷۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و گزینه دوم پیش‌رانه ۶٫۷ لیتری Cummins توربودیزل است که ۳۶۰ اسب‌بخار قدرت را در اختیار راننده قرار می‌دهد. این موتورها با توجه به ماهیت تجاری خودرو، تمرکز ویژه‌ای بر توان حمل بار و کشش دارند. پکیج Night Edition بسته به مدل انتخابی با قیمتی بین یک‌هزار و ۶۹۵ تا ۲ هزار و ۱۹۵ دلار عرضه خواهد شد. رم اعلام کرده سفارش‌گذاری این نسخه از سه‌ماهه پایانی سال آغاز می‌شود و نخستین خودروها پیش از پایان سال به دست مشتریان خواهند رسید.

برند Ram با معرفی نسخه ویژه Night Edition برای مدل‌های شاسی‌کاب سری ۴۵۰۰، ۳۵۰۰ و ۵۵۰۰ تلاش کرده به یکی از بخش‌های کمتر مورد توجه بازار خودروهای کار و تجاری جذابیت بیشتری ببخشد. این نسخه جدید که برای تیپ‌های Big Horn و Laramie عرضه می‌شود، مجموعه‌ای از تغییرات ظاهری را در اختیار خریداران قرار می‌دهد و ظاهر خشن‌تر و مدرن‌تری به این خودروهای کاری می‌بخشد. خودروهای شاسی‌کاب معمولاً بیشتر به دلیل توان حمل بار و قابلیت‌های کاری شناخته می‌شوند تا جذابیت‌های ظاهری؛ اما رم بارانه این پکیج نشان داده حتی مشتریان ناوگان‌های تجاری نیز به طراحی و ظاهر خودرو اهمیت می‌دهند. در نسخه Night Edition بسیاری از قطعات کرومی جای خود را به تزئینات مشکی‌رنگ داده‌اند. جلوپنجره، نشان‌های رم، رینگ‌ها و برخی

رم برای مشتریان تجاری نسخه «Night Edition» را معرفی کرد

یک کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

آینده صنعت خودرو در گرو ثبات سیاست‌گذاری شفافیت اقتصادی و رقابت واقعی است

بخش دوم

موضوع سوخت نیز به صنعت خودرو گره خورده است. چرا سیاست تولید خودرو، مصرف سوخت و سیاست انرژی معمولاً جدا از یکدیگر دیده می‌شوند؟

خودرو فقط یک محصول صنعتی نیست؛ بخشی از سیاست انرژی کشور است. وقتی قیمت سوخت پایین است، انگیزه اقتصادی برای خرید خودرو کم‌مصرف کاهش پیدا می‌کند. در مقابل، اگر سیاست‌گذار بخواهد مصرف سوخت را کنترل کند اما هم‌زمان ساختار تولید خودروهای کم‌مصرف را توسعه ندهد، نتیجه پایدار نخواهد بود. در واقع ما نمی‌توانیم از خودرو ساز انتظار داشته باشیم خودرو کم‌مصرف تولید کند، اما مجموعه سیاست‌های اقتصادی هیچ تفاوتی میان خودرو پر مصرف و کم‌مصرف ایجاد نکند. وقتی هزینه مصرف سوخت برای مصرف‌کننده تفاوت معناداری ایجاد نمی‌کند، بخشی از تقاضای بازار نیز به سمت بهره‌وری بالاتر هدایت نمی‌شود. در چنین شرایطی، سرمایه‌گذاری برای توسعه فناوری کم‌مصرف برای خودرو ساز نیز با ریسک بیشتری همراه خواهد بود. از طرف دیگر، فناوری خودرو به کیفیت سوخت، زیرساخت و استانداردهای فنی وابسته است. بنابراین اگر قرار است خودروهای جدید با فناوری‌های پیشرفته‌تر وارد چرخه تولید شوند، باید هم‌زمان درباره کیفیت سوخت، زیرساخت تعمیر و نگهداری، قطعات و استانداردها تصمیم‌گیری شود. سیاست خودرو زمانی نتیجه می‌دهد که با سیاست انرژی هماهنگ باشد، نه این‌که هر دستگاه سیاستی هدف متفاوتی را دنبال کند.

در این شرایط، آیا می‌توان از خودرو ساز انتظار داشت به سمت فناوری‌های جدید، خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی یا برقی حرکت کند؟

حرکت به سمت فناوری‌های جدید قبل از هر چیز به یک افق اقتصادی مشخص نیاز دارد. تولید خودروهای برقی، هیبریدی یا حتی موتورهای

«در بخش نخست این گفت‌وگو، ریشه‌های بحران صنعت خودرو از قیمت‌گذاری دستوری و افزایش هزینه‌های تولید تا بی‌ثباتی مقررات، مشکلات نقدینگی قطعه‌سازان و چالش‌های واردات بررسی شد. در ادامه، بحث به موضوعاتی رسید که ارتباط مستقیمی با آینده این صنعت دارند؛ از جمله پیوند میان سیاست تولید خودرو و سیاست انرژی، نقش قیمت سوخت در انتخاب مصرف‌کننده، الزامات توسعه خودروهای کم‌مصرف، ضرورت سرمایه‌گذاری برای توسعه فناوری و نحوه حضور دولت در صنعت خودرو. واقعیت این است که مساله خودرو در ایران دیگر یک مساله صرفاً صنعتی نیست. خودرو ساز برای تولید محصول خود به ارز، فولاد، پتروشیمی، انرژی، نیروی انسانی، فناوری، شبکه بانکی و ده‌ها حلقه دیگر وابسته است و محصول نهایی نیز بر مصرف سوخت، آلودگی هوا، ترافیک، بودجه خانوار و حتی تجارت خارجی کشور اثر می‌گذارد. به همین دلیل، هر تصمیم در حوزه خودرو می‌تواند آثار خود را در بخش‌های دیگری از اقتصاد نشان دهد. پویا عباسیان، کارشناس تجارت بین‌الملل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «خودرو را نمی‌توان صرفاً یک محصول صنعتی دانست؛ زیرا تولید، مصرف و فناوری آن با سیاست‌های انرژی، زیرساختی و اقتصادی کشور ارتباط دارد.» از نگاه او، اصلاح صنعت خودرو نیز تنها با تغییر شیوه قیمت‌گذاری ممکن نیست و به ثبات مقررات، شفافیت رابطه میان قیمت و هزینه، اصلاح ساختار تولید و ایجاد رقابت واقعی نیاز دارد



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

ناترازی بنزین تنها با افزایش تولید حل نمی‌شود

خدمات پس از فروش مورد توجه قرار نگیرد، حتی طرح‌های رایگان نیز نمی‌توانند ماندگاری لازم را داشته باشند. تجربه گذشته نشان داده است که صرف پرداخت بارانه برای تبدیل خودرو، بدون ایجاد امنیتین برای مصرف‌کننده، کافی نیست. راننده تاکسی اینترنتی پیش از هر چیز به دنبال خودرویی است که بتواند بدون توقف طولانی برای سوخت‌گیری، با هزینه پایین و بدون در دسترس فنی به کار خود ادامه دهد. بنابراین موفقیت این طرح باید با میزان تداوم استفاده از سی‌ان‌جی سنجیده شود، نه صرفاً تعداد خودروهایی که در سامانه ثبت‌نام کرده‌اند. از سوی دیگر، توسعه سی‌ان‌جی نباید به معنای توقف سیاست‌های مربوط به خودروهای هیبریدی و برقی باشد. کشور برای کاهش مصرف سوخت به یک سبد متنوع نیاز دارد. خودروهای دوگانه‌سوز می‌توانند در کوتاه‌مدت بخشی از فشار مصرف بنزین را کاهش دهند، هیبریدی‌ها می‌توانند مصرف سوخت را در ناوگان شهری پایین بیاورند و خودروهای برقی نیز در صورت فراهم شدن زیرساخت و تامین برق، در بلندمدت جایگاه خود را پیدا کنند. اشتباه سیاست‌گذار این است که این فناوری‌ها را رقیب یکدیگر بداند. مساله امروز ایران، انتخاب میان سی‌ان‌جی، هیبریدی یا برقی نیست؛ مساله، کاهش وابستگی حمل‌ونقل به بنزین است. از همین رو، طرح تبدیل رایگان تاکسی‌های اینترنتی می‌تواند نقطه آغاز یک برنامه گسترده‌تر باشد. اگر حدود پنج هزار ثبت‌نام فعلی به یک فرآیند منظم و قابل توسعه تبدیل شود، می‌توان در مراحل بعد سراغ ناوگان‌های پرپیماش دیگر، خودروهای خدماتی، وانت‌ها و بخشی از ناوگان حمل‌ونقل شهری رفت. نکته مهم این است که سیاست‌گذار نباید منتظر بماند تا ناترازی بنزین به مرحله بحران برسد و سپس برای مدیریت مصرف تصمیم بگیرد. اصلاح سبد سوخت زمانی موفق خواهد بود که پیش از تشدید بحران اجرا شود. امروز گازسوز کردن خودروهای پرپیماش را باید نه یک طرح مقطعی، بلکه بخشی از سیاست کاهش مصرف بنزین دانست. اگر قرار است ناترازی سوخت مدیریت شود، راه حل فقط افزایش تولید و واردات بنزین نیست؛ بخشی از راه حل در تغییر الگوی مصرف و متنوع کردن سوخت خودروهاست. صنعت خودرو نیز باید در این مسیر نقش خود را ایفا کند. خودرو اقتصادی آینده ایران خودرویی نیست که فقط قیمت خرید پایین‌تری داشته باشد؛ محصولی است که هزینه استفاده، مصرف سوخت و هزینه نگهداری آن نیز برای مردم و اقتصاد کشور قابل مدیریت باشد. ناترازی بنزین، در نهایت مساله تولید نیست؛ مساله‌ای است که از سمت مصرف نیز باید مدیریت شود. هرچه این واقعیت زودتر در سیاست‌گذاری صنعت خودرو و انرژی پذیرفته شود، هزینه اصلاحات آینده نیز کمتر خواهد بود.

ناترازی بنزین دیگر مساله‌ای مقطعی و مربوط به یک دوره خاص نیست؛ بلکه به یکی از چالش‌های ساختاری اقتصاد انرژی کشور تبدیل شده است. رشد تعداد خودروها، افزایش پیمایش، فرسودگی بخشی از ناوگان و سهم بالای خودروهای بنزین‌سوز در حمل‌ونقل باعث شده است فاصله میان مصرف و ظرفیت تامین بنزین روز به روز بیشتر شود. در چنین شرایطی، هر سیاستی که بتواند بدون ایجاد فشار جدید بر مصرف‌کننده، بخشی از تقاضای بنزین را کاهش دهد، باید جدی گرفته شود. آغاز طرح تبدیل رایگان خودروهای پرپیماش تاکسی‌های اینترنتی به دوگانه‌سوز را باید از همین منظر دید. این طرح صرفاً یک برنامه فنی برای نصب تجهیزات گازسوز روی تعدادی خودرو نیست؛ اگر درست اجرا شود، می‌تواند بخشی از سیاست اصلاح سبد سوخت کشور باشد. خودروهای فعال در سکوهای حمل‌ونقل اینترنتی از پرپیماش‌ترین خودروهای سواری کشور هستند. خودرویی که روزانه بیش از ۱۰۰ کیلومتر پیمایش دارد، طبیعتاً سهم قابل توجهی در مصرف بنزین دارد. بنابراین اگر بخشی از این پیمایش از بنزین به سی‌ان‌جی منتقل شود، اثر آن بر مصرف سوخت به مراتب بیشتر از تبدیل یک خودرو کم‌کارکرد خواهد بود. از این منظر، انتخاب خودروهای پرپیماش برای اجرای طرح، تصمیم قابل دفاعی است. اما مساله مهم‌تر، نحوه ادامه این سیاست است. سال‌هاست درباره ظرفیت سی‌ان‌جی در کشور صحبت می‌شود. ایران از نظر منابع گاز، زیرساخت توزیع و سابقه استفاده از خودروهای دوگانه‌سوز، ظرفیت مناسبی برای توسعه این سوخت دارد. با این حال، سیاست‌گذاری سوخت در سال‌های گذشته به گونه‌ای نبوده که سی‌ان‌جی بتواند سهم متناسبی در سبد مصرف حمل‌ونقل پیدا کند. در شرایط فعلی که تامین بنزین با هزینه اقتصادی بیشتری همراه شده، ادامه این رویکرد دیگر توجیه ندارد. سی‌ان‌جی نباید صرفاً به عنوان یک سوخت جایگزین در زمان کمبود بنزین دیده شود؛ باید بخشی از راهبر بلندمدت کشور برای مدیریت مصرف انرژی باشد. البته گازسوز کردن خودروها به تنهایی نمی‌تواند مساله ناترازی را حل کند. اگر کیفیت تبدیل، ایمنی مخازن، دسترسی به جایگاه، زمان سوخت‌گیری و



امید محمدی

سر دبیر



TX بالذت برانید



به برندهای پریمیوم نزدیکتر کند. با این حال، نتایج فروش نتوانسته انتظارات شرکت را به طور کامل برآورده سازد. براساس آمار منتشر شده، مجموع فروش جهانی این چهار مدل در سال مالی ۲۰۲۵ به ۱۵۰ هزار و ۶۳۷ دستگاه رسید؛ رقمی که فاصله قابل توجهی با هدف ۲۰۰ هزار دستگاهی تعیین شده از سوی مزدا داشت. ماساهیرو و مورو، به دلیل عامل Mazda در گفت‌وگویی با رسانه‌های ژاپنی اعلام کرده‌شتر کنش قصد دارد تغییرات مهمی را در ظاهر، کابین و سامانه‌های محرکه این خودروها اعمال کند. به گفته او، این اصلاحات فراتر از یک فیس‌لیفت معمولی خواهد بود و هدف از آن ارتقای جایگاه محصولات مذکور به عنوان پرچمداران واقعی مزدا است.

مزدا قصد دارد مجموعه‌ای از تغییرات اساسی را در خانواده شاسی‌بلندهای بزرگ خود اعمال کند؛ اقدامی که پس از عملکرد ضعیف‌تر از انتظار این محصولات در بازارهای جهانی در دستور کار قرار گرفته است. براساس گزارش‌های منتشر شده از این مدل‌های CX-۶۰۰، CX-۷۰۰ و CX-۸۰۰، مزدا قصد دارد تغییرات اساسی در بخش طراحی، فضای داخلی و قوای محرکه و بهر و خواهند شد؛ تغییراتی که مدیر عامل مزدا از آن‌ها به عنوان به‌روزرسانی‌هایی «بی‌سابقه» یاد کرده است. مزدا طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری قابل توجهی روی پلتفرم جدید دیفرانسیل عقب، موتورهای ۶ سیلندر خطی و توسعه خانواده‌ای از شاسی‌بلندهای بزرگ انجام داد تا جایگاه خود را



«مزدا» برای نجات شاسی‌بلندهای پرچمدارش دست به تغییرات گسترده می‌زند



می‌تواند از او انتظار داشت برای کاهش هزینه، ارتقای کیفیت و توسعه فناوری برنامهریزی کند.

آیا کاهش تعرفه واردات می‌تواند به تنهایی صنعت داخلی را قابلی کند؟

تعرفه یکی از ابزارهای سیاست صنعتی است، نه تمام سیاست صنعتی. کاهش تعرفه اگر بدون برنامه انجام شود، ممکن است فشار زیادی بر تولیدکننده‌ای وارد کند که هنوز از نظر فناوری، مقیاس تولید یا هزینه تمام‌شده آمادگی رقابت ندارد. از طرف دیگر، تعرفه بسیار بالا نیز می‌تواند انگیزه ارتقای کیفیت را کاهش دهد.

بنابراین موضوع اصلی طراحی یک مسیر تدریجی و قابل پیش‌بینی است. صنعت باید بداند حمایت تعرفه‌ای قرار نیست برای همیشه ادامه داشته باشد. اگر حمایت زمان‌دار باشد، تولیدکننده فرصت دارد خود را اصلاح کند؛ اما اگر حمایت نامحدود باشد، ممکن است به جای ایجاد توان رقابتی، وابستگی ایجاد کند.

یکی از مباحث مهم، نقش دولت در صنعت خودرو است. آیا دولت باید از صنعت خارج شود یا همچنان به مداخله مستقیم ادامه دهد؟

به نظر مساله اصلی «بودن یا نبودن دولت» نیست؛ مساله این است که دولت با چه نقشی در صنعت حضور داشته باشد. دولت می‌تواند سیاست‌گذار، تنظیم‌گر و ناظر باشد و حتی در حوزه‌هایی مانند توسعه فناوری، زیرساخت و تامین مالی بلندمدت نقش ایفا کند؛ اما این با تعیین جزئیات اقتصادی بنگاه تفاوت دارد.

اگر دولت بخواهد هم مالک باشد، هم قیمت‌گذار، هم تنظیم‌گر، هم درباره واردات تصمیم بگیرد و هم مسئولیت حمایت از مصرف‌کننده را برعهده داشته باشد، تعارض منافع ایجاد می‌شود. در چنین ساختاری مرز مسئولیت‌ها مشخص نیست. اصلاح صنعت خودرو نیازمند تفکیک این نقش‌هاست؛ یعنی تولیدکننده مسئول عملکرد اقتصادی و کیفیت خود باشد، دولت مسئول ایجاد قواعد پایدار و رقابت باشد و مصرف‌کننده نیز بتواند در یک بازار واقعی انتخاب کند.



قیمت را تعیین می‌کند، چه عواملی بر قیمت اثر می‌گذارند و تولیدکننده در برابر این قیمت چه مسئولیتی دارد. اگر این رابطه شفاف باشد، ابزار معامله می‌تواند کارآمدتر عمل کند. در چنین شرایطی، واردات چه نقشی دارد؟ آیا می‌توان از واردات به عنوان اهرم اصلاح صنعت داخلی استفاده کرد؟

واردات می‌تواند ابزار ایجاد رقابت باشد، اما جایگزین اصلاح تولید داخلی نیست. اگر واردات در چارچوب مشخص، پایدار و قابل پیش‌بینی انجام شود، می‌تواند استاندارد مقایسه را برای تولیدکننده داخلی بالا ببرد. اما اگر سیاست واردات هر سال تغییر کند، تولیدکننده داخلی نمی‌داند با چه سطحی از رقابت مواجه خواهد شد و واردکننده نیز نمی‌تواند برای فعالیت خود برنامهریزی کند. از طرف دیگر، واردات نباید به شکل مقطعی و صرفاً برای کنترل قیمت مورد استفاده قرار گیرد. صنعت خودرو به سیاست تجاری بلندمدت نیاز دارد. تولیدکننده باید بداند در پنج سال آینده با چه سطحی از تعرفه و چه میزان رقابت خارجی مواجه خواهد بود. آن وقت

همانگ نیست. در چنین شرایطی، ممکن است به جای این که سود ناشی از افزایش بهروری نصیب تولیدکننده شود، بخشی از ارزش اقتصادی در فاصله میان قیمت کارخانه و بازار شکل بگیرد. این وضعیت می‌تواند تقاضای غیرمصرفی ایجاد کند و خودرو را از یک کالای مصرفی به یک دارایی قابل معامله تبدیل کند. هرچه این فاصله پایدارتر باشد، انگیزه‌های غیرمولد نیز بیشتر می‌شود.

آیا بورس کالا یا سازوکارهای مشابه می‌توانند این مشکل را حل کنند؟

هر سازوکاری زمانی موفق است که مساله اصلی را حل کند. اگر مشکل اصلی فاصله میان قیمت واقعی عرضه و قیمت اداری باشد، تغییر محل معامله به تنهایی کافی نیست. بورس می‌تواند شفافیت معامله را افزایش دهد، اما اگر ساختار عرضه، رقابت و قیمت‌گذاری اصلاح نشده باشد، نمی‌توان انتظار داشت صرفاً با تغییر بستر معامله، تمام مشکلات حل شود. موضوع مهم‌تر این است که بازار باید به سمت کشف قیمت شفاف حرکت کند. یعنی مشخص باشد چه کسی

رقابت‌پذیری همچنان باقی بماند. تولیدکننده‌ای که هزینه بالایی دارد، در یک بازار باز نمی‌تواند صرفاً با افزایش قیمت برای همیشه به فعالیت خود ادامه دهد. در نهایت باید بتواند محصولی با قیمت و کیفیت قابل قبول عرضه کند. به همین دلیل، اصلاح قیمت باید هم‌زمان با اصلاح بهروری باشد. باید مشخص شود چه میزان از هزینه تولید مربوط به مواد اولیه است، چه میزان مربوط به نیروی انسانی، چه میزان هزینه مالی، چه میزان ناشی از ساختار سازمانی و چه میزان ناشی از فناوری و تیراژ تولید است. بدون چنین شفافیتی، هر بحثی درباره قیمت‌گذاری ناقص خواهد بود.

اما در طرف مقابل، مصرف‌کننده قرار دارد. اگر قیمت‌گذاری آزاد شود و قیمت خودرو افزایش پیدا کند، چه تضمینی برای حمایت از مصرف‌کننده وجود خواهد داشت؟

حمایت از مصرف‌کننده الزاماً به معنای پایین نگه داشتن دستوری قیمت نیست. حمایت واقعی زمانی اتفاق می‌افتد که مصرف‌کننده انتخاب داشته باشد، اطلاعات درست درباره محصول دریافت کند و بتواند در صورت نارضایتی، تولیدکننده یا عرضه‌کننده دیگری را انتخاب کند. اگر مصرف‌کننده فقط میان چند محصول محدود انتخاب داشته باشد، حتی قیمت‌گذاری دستوری هم الزاماً به معنای حمایت پایدار نیست؛ زیرا ممکن است بخشی از حمایت ظاهری در قالب قرعه‌کشی، صف، اختلاف قیمت کارخانه و بازار یا کاهش کیفیت خود را نشان دهد. بنابراین باید میان «قیمت پایین» و «حمایت از مصرف‌کننده» تفاوت قائل شد. یکی از مشکلات بازار خودرو، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار است. این فاصله چگونه شکل می‌گیرد و چه پیامدی برای اقتصاد خودرو دارد؟

وقتی قیمت یک کالا به صورت اداری تعیین می‌شود اما بازار برای همان کالا قیمت دیگری ایجاد می‌کند، طبیعی است که فاصله‌ای میان این دو شکل بگیرد. این فاصله فقط یک عدد روی کاغذ نیست؛ یک علامت اقتصادی است که نشان می‌دهد سازوکار عرضه و تقاضا با سازوکار قیمت‌گذاری

کم‌مصرف‌تر فقط به خرید یک فناوری یا انتقال یک خط تولید محدود نمی‌شود. این مسیر نیازمند سرمایه‌گذاری، تحقیق و توسعه، تربیت نیروی انسانی، توسعه زنجیره تامین و ایجاد زیرساخت است. اگر خودرو ساز حتی برای هزینه‌های جاری خود با عدم قطعیت مواجه باشد، طبیعی است که سرمایه‌گذاری بلندمدت در فناوری نیز دشوار شود. از طرف دیگر، فناوری باید متناسب با واقعیت اقتصادی کشور انتخاب شود. نمی‌توان بدون توجه به زیرساخت برق، شبکه شارژ، توان تولید باتری، قیمت انرژی، قدرت خرید خانوار و خدمات پس از فروش، صرفاً به صدور بخشنامه انتظار داشت تحول فناوریانه اتفاق بیفتد. فناوری زمانی پایدار می‌شود که یک اکوسیستم اقتصادی و صنعتی پشت آن قرار داشته باشد.

پس می‌توان گفت بخشی از عقب‌ماندگی فناوری خودرو به ساختار سیاست‌گذاری مربوط است؟

بخشی از آن بله، اما نباید تمام مسئولیت را متوجه سیاست‌گذار کرد. صنعت نیز باید پاسخگوی تصمیمات خود باشد. خودرو سازی که سال‌ها در یک بازار نسبتاً بسته فعالیت کرده، اگر به اندازه کافی روی تحقیق و توسعه، طراحی پلتفرم و ارتقای بهروری سرمایه‌گذاری نکرده باشد، نمی‌تواند همه مشکلات خود را به محدودیت‌های دولتی نسبت دهد. مساله زمانی پیچیده می‌شود که سیاست‌گذاری ناپایدار، انگیزه سرمایه‌گذاری بلندمدت را هم کاهش دهد. خودرو ساز برای توسعه یک پلتفرم جدید به چند سال زمان نیاز دارد. اگر در میانه این مسیر تعرفه واردات، مقررات ارزی، استانداردها یا شیوه قیمت‌گذاری تغییر کند، محاسبات اقتصادی پروژه به هم می‌ریزد. بنابراین اصلاح باید هم‌زمان از دو طرف انجام شود: دولت باید محیط بابت ایجاد کند و صنعت نیز باید مسئولیت ارتقای بهروری و فناوری را بپذیرد.

یکی از مشکلات همیشگی صنعت خودرو، پایین بودن بهروری است. آیا آزادسازی قیمت بدون اصلاح بهروری می‌تواند مشکل را حل کند؟

اگر قیمت آزاد شود اما ساختار هزینه اصلاح نشود، ممکن است بخشی از زیان حسابداری جبران شود، ولی مساله



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۰

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



بنیان‌گذار برای ورود به دنیای خودرو سازی و مسابقات اتومبیلرانی است. بر اساس اطلاعات منتشر شده، داستان فیلم از زمان تأسیس شرکت در سال ۱۹۱۴ آغاز می‌شود و مسیر تبدیل شدن مازراتی به یکی از نام‌های مطرح صنعت خود را و ایتالیا را دنبال می‌کند. یکی از نقاط قوت این پروژه، حضور بازیگران سرشناس هالیوود است. Anthony Hopkins، Al Pacino، Jessica Alba و Andy Garcia در این فیلم ایفای نقش می‌کنند. همچنین تعدادی از بازیگران ایتالیایی نقش اعضای خانواده مازراتی از جمله Carlo Maserati و Alfieri Maserati، Bindo Maserati را بر عهده دارند.

پس از اکران فیلم‌هایی دربارهٔ رندهای سرشناس ایتالیایی مانند فراری و لامبورگینی، اکنون مازراتی به جدیدترین خودرو سازی تبدیل شده که داستان شکل‌گیری و تاریخ پرفراز و نشیب آن به هالیوود راه پیدا کرده است. فیلمی با عنوان Maserati: The Brothers قرار است بزودی روی پرده سینما برود و داستان خانواده مازراتی و نقش آن‌ها در تأسیس یکی از مشهورترین خودرو سازان اسپرت و لوکس جهان را روایت کند. این فیلم توسط تهیه‌کننده آثاری چون Maserati: The Man Behind the Legend و Ferrari ساخته شده و تمرکز اصلی آن بر سال‌های نخست شکل‌گیری برند مازراتی و تلاش برادران



پس از «فراری» و «لامبورگینی»، حالانوبت «مازراتی» است تاراهی پرده سینما شود

در نشست تخصصی بررسی مسائل صنعت خودرو در نمایشگاه خودرو تهران مطرح شد؛

صنعت خودرو و کشور بلا تکلیف است

صنعت خودرو بیش از هر چیز نیازمند تدوین فوری یک استراتژی ملی و نقشه راه بلندمدت است؛ نقشه‌ای که تکلیف تولید، قطعه‌سازی، واردات، توسعه فناوری و جایگاه ایران در زنجیره جهانی خودرو را به روشنی مشخص کند



پیگیری يك موضوع Follow up

واردات خودرو سواری از منطقه آزاد فرودگاه امام (ره) نیازمند چیست؟



مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) درباره احتمال واردات خودروهای سواری از منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) اظهار کرد: «این‌که در آینده امکان واردات خودرو شخصی از این منطقه فراهم شود یا خیر، تصمیمی است که باید در سطوح بالاتر گرفته شود و در اختیار ما نیست.» رامین کاشف‌آذر ادامه داد: «در چنین تصمیمی باید شرایط روز کشور، مطالبه عمومی، شرایط تامین‌کنندگان داخلی و وضعیت تولیدکنندگان داخلی همزمان مورد توجه قرار گیرد. نمی‌توان صرفاً با توجه به وجود یک مطالبه عمومی درباره یک تصمیم کلان اقتصادی تصمیم‌گیری کرد.» مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) گفت: «اگر قرار باشد چنین تصمیمی گرفته شود، باید همه ابعاد آن از جمله منافع مردم، شرایط تولید داخل و جلوگیری از سودجویی احتمالی مورد بررسی قرار گیرد.» کاشف‌آذر درباره میزان واردات انجام‌شده از منطقه آزاد شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) نیز گفت: «در بخش خودروهای سواری تعدادی خودرو وارد شده که امکان تبدیل به تاکسی و پلاک‌گذاری تاکسی را دارند؛ اما هنوز وارد چرخه عملیاتی نشده‌اند.» وی افزود: «البته مدت زیادی از آغاز این فرآیند نگذشته و در همین فاصله، رویدادها و شرایط مختلفی در کشور اتفاق افتاده است. از طرف دیگر، هنوز آن باور و شناخت لازم نسبت به ظرفیت منطقه آزاد نیز به‌طور کامل شکل نگرفته است؛ اما اکنون این روند در حال پیشرفت است.» مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) تأکید کرد: «در فاز فنی، تمرکز منطقه آزاد فرودگاه امام (ره) بر حمل‌ونقل عمومی است و این یک فرصت بی‌ظنیر محسوب می‌شود تا نیاز کشور در حوزه‌هایی مانند تاکسی، مینی‌بوس، اتوبوس، کشنده، واگن و سایر تجهیزات حمل‌ونقل عمومی از طریق این منطقه تامین شود.» مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) با تأکید بر این‌که این ظرفیت صرفاً برای تهران نیست، گفت: «هدف این است که از این ظرفیت برای کل کشور استفاده شود تا پس از پلاک‌گذاری، ناوگان وارد شده بتوانند در نقاط مختلف کشور مورد استفاده قرار گیرد. مجوزهای مربوط به پلاک‌گذاری اتوبوس‌ها نیز دریافت شده و تفاهم‌نامه‌های مربوط در حال انجام است.» کاشف‌آذر ادامه داد: «اگر قرار است حمل‌ونقل عمومی از طریق این منطقه آزاد وارد کشور شود، باید به گونه‌ای باشد که همه مردم ایران از آن منتفع شوند.»

نگاه View

خودروسازان و واردکنندگان در شیراز گردهم می‌آیند؛ آبان‌ماه داغ صنعت خودرو!

بسیست‌وسومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو شیراز از ۱۹ تا ۲۲ آبان ۱۴۰۵ با حضور خودروسازان، واردکنندگان و فعالان صنعت خودرو برگزار می‌شود. شیراز در آبان‌ماه میزبان یکی از رویدادهای مهم صنعت خودرو خواهد بود. بیست‌وسومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت خودرو شیراز از ۱۹ تا ۲۲ آبان ۱۴۰۵ در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی شیراز برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند در روزهای برگزاری، از ساعت ۱۵ تا ۲۱ از این رویداد بازدید کنند. این نمایشگاه در شرایطی برگزار می‌شود که صنعت و بازار خودرو ایران همچنان تحت‌تأثیر تحولات حوزه تولید، واردات و عرضه محصولات جدید قرار دارد. از این رو، حضور خودروسازان و واردکنندگان در شیراز می‌تواند فرصت مناسبی برای معرفی محصولات و برقراری ارتباط مستقیم‌تر با مشتریان و فعالان بازار جنوب کشور فراهم کند. استان فارس و شهر شیراز به دلیل ظرفیت قابل توجه بازار منطقه‌ای، جایگاه جغرافیایی و ارتباط با استان‌های جنوبی کشور، از ظرفیت مناسبی برای میزبانی رویدادهای تخصصی صنعت خودرو برخوردارند. برگزاری نمایشگاه در این شهر همچنین می‌تواند برای شرکت‌هایی که به دنبال توسعه بازار خود خارج از تهران هستند، اهمیت ویژه‌ای داشته باشد.



فرصتی برای معرفی محصولات جدید یکی از محورهای اصلی نمایشگاه‌های خودرویی، معرفی محصولات و ایجاد ارتباط مستقیم میان شرکت‌ها و مصرف‌کنندگان است. حضور خودروسازان، واردکنندگان و مجموعه‌های فعال در زنجیره صنعت خودرو در نمایشگاه شیراز می‌تواند تنوع بیشتری را پیش روی بازدیدکنندگان قرار دهد و زمینه‌آشنایی بازار منطقه با محصولات و برنامه‌های جدید شرکت‌ها را فراهم کند. از سوی دیگر، نمایشگاه شیراز در شرایطی برگزار می‌شود که عدم حضور برخی خودروسازان و واردکنندگان در نمایشگاه خودرو تهران، بحث‌هایی را میان فعالان و علاقه‌مندان این صنعت به دنبال داشت. برخی شرکت‌های غایب در تهران، نداشتن محصول جدید برای معرفی را از جمله دلایل حضور نیافتن خود اعلام کرده بودند.

اکنون نمایشگاه شیراز می‌تواند فرصت دیگری برای شرکت‌هایی باشد که قصد دارند محصولات و برنامه‌های خود را در بازاری متفاوت از پایتخت معرفی کنند. به همین دلیل، فهرست نهایی شرکت‌های حاضر در نمایشگاه و احتمال حضور برخی از غایبان نمایشگاه خودرو تهران، از موضوعات مورد توجه در آستانه برگزاری این رویداد خواهد بود.

و تعهد بلندمدت به بازار تعریف شود.» علی‌نژاد در ادامه با اشاره به اعتراض جدی قطعه‌سازان نسبت به عدم وصول مطالبات انباشته از برخی شرکت‌های خودروساز اظهار کرد: «در موضوع مطالبات، صبر قطعه‌سازان به پایان رسیده است. ادامه این وضعیت، توان مالی و حتی ظرفیت ادامه تولید در زنجیره تامین را تحت فشار قرار می‌دهد و دولت باید به این موضوع ورود جدی کرده و تکلیف مطالبات معوق قطعه‌سازان را به صورت شفاف مشخص کند.»

وی در پاسخ به پرسش یکی از خبرنگاران درباره عملکرد بخش خصوصی در مدیریت ایران خودرو نیز گفت: «وقت آن رسیده است که در ارزیابی عملکرد بخش خصوصی، به جای اظهارنظرهای وصفی، سلیقه‌ای و مبتنی بر برداشت‌های شخصی، به ابزارهای علمی و شاخص‌های عملکردی روی بیاوریم. عملکرد باید با عدد، داده و شاخص‌های قابل اندازه‌گیری سنجیده شود.»

علی‌نژاد افزود: «اگر با چنین رویکردی به موضوع نگاه کنیم، می‌توان درباره عملکرد هر مدیریتی بر اساس نتایج واقعی قضاوت کرد. تجربه اقتصادهای مختلف نیز نشان می‌دهد که بخش خصوصی، در صورت وجود فضای شفافیت و سیاست‌گذاری صحیح، می‌تواند یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار صنعتی باشد.»

صنعتی و نقشه راه بلندمدت مشخصی وجود نداشته باشد، طبیعی است که تصمیمات مقطعی و بعضاً غیرکارشناسی جای برنامه‌ریزی بلندمدت را بگیرد.» علی‌نژاد تأکید کرد: «صنعت خودرو بیش از هر چیز نیازمند تدوین فوری یک استراتژی ملی و نقشه راه بلندمدت است؛ نقشه‌ای که تکلیف تولید، قطعه‌سازی، واردات، توسعه فناوری و جایگاه ایران در زنجیره جهانی خودرو را به روشنی مشخص کند.»

وی همچنین خطاب به نماینده مجلس حاضر در پنل، ضمن تأکید بر ضرورت استفاده هدفمند از تعرفه واردات خودرو، پیشنهاد کرد: «اگر قرار است واردات خودرو انجام شود، درآمد حاصل از تعرفه آن باید با سازوکاری شفاف و مشخص در مسیر تحقیق و توسعه، ارتقای فناوری، افزایش بهره‌وری و تقویت صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور هزینه شود؛ نه این‌که صرفاً به یک منبع درآمد تبدیل شود.» رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو و انجمن قطعه‌سازان کشور همچنین بر ضرورت بازنگری در تعدد مجوزهای واردات تأکید کرد و گفت: «تعدد و پراکندگی مجوزها می‌تواند زمینه ایجاد رانت و ورود فعالیت‌های غیرتخصصی را فراهم کند. بهتر است به جای تعدد مجوزها، چارچوبی محدود، شفاف و رقابتی برای شرکت‌های دارای اهلیت، برنامه مشخص، توان واقعی خدمات پس از فروش

جواد علی‌نژاد، رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو و انجمن قطعه‌سازان کشور در این نشست با اشاره به چالش‌های ریشه‌ای صنعت خودرو گفت: «ما در ایران هنوز در خصوص زیرساخت‌ها و حتی بدیهیات صنعت خودرو با مسائل و ابهامات جدی مواجهیم. در شرایطی که طیف‌های مختلف تصمیم‌گیر در کشور همچنان بر سر موضوعاتی مانند خصوصی‌سازی یا عدم خصوصی‌سازی صنعت خودرو اختلاف نظر دارند و برخی نیز منافع خود را در تداوم ساختارهای موجود جست‌وجو می‌کنند، صنعت خودرو در جهان با سرعتی چشمگیر به سمت هوشمندسازی، افزایش بهره‌وری و فناوری‌های نوین در حرکت است.»

وی نمایشگاه خودرو امسال را «تصویری از نتیجه سیاست‌گذاری‌های پراکنده، کم‌اثر و فاقد راهبرد منسجم در صنعت خودرو» توصیف کرد و افزود: «واقعیت این است که ما هنوز به یک جمع‌بندی روشن نرسیده‌ایم که می‌خواهیم در زنجیره جهانی خودرو چه جایگاهی داشته باشیم؛ آیا می‌خواهیم مانند آلمان و ژاپن بر خودرو سازی و توسعه فناوری تمرکز کنیم، مانند برخی کشورهای اروپایی شرقی نقش پررنگ‌تری در زنجیره قطعه‌سازی داشته باشیم، مانند نروژ بخش عمده نیاز بازار را از طریق واردات تامین کنیم، یا ترکیبی هدفمند از این نقش‌ها را دنبال کنیم؟ وقتی استراتژی

زاپاس

Spare Tire

رشد حدود ۸۰ درصدی سهام «خزر» در ۳۶ روز معاملاتی



از طریق عرضه اولیه وارد بازار سرمایه شد و ۱۲ درصد از سهام این شرکت در فرابورس عرضه شد. از طرفی در ماه جاری، افزایش ۱۵ درصدی نرخ فروش محصولات شرکت فنر سازی زر در سامانه کدال افشا شد.

به گزارش «سایپانیوز» بررسی معاملات سهام شرکت فنر سازی زر نشان می‌دهد قیمت این سهم در ۳۶ روز معاملاتی اخیر حدود ۸۰ درصد افزایش یافته است همچنین در این مدت، شرکت فنر سازی زر گلیپ‌یگان با نماد معاملاتی «خگلیپا»

اگر چه طراحی کلی فضای داخلی حفظ شده، اما صحنه آمیز آنالوگ اکنون به نمایشگر دیجیتال جدیدی در میان نشانگرها مجهز شده است. همچنین نسخه های پایه از این پس به صندلی راننده با قابلیت تنظیم ارتفاع، زیر آرنجی مرکزی، سنسورهای پارک پیشتر و مجموعه کامل تری از ایربگ ها مجهز هستند. تویوتا و دایهاتسو همچنین سامانه های ایمنی فعال این خودروها را تقاداده اند. بسته Smart Assist اکنون قابلیت تشخیص دو چرخه سواران در تقاطع ها، عملکرد دپنر در شناسایی عابران پیاده و خودروهای مقابل هنگام گردش، دقت بیشتر کروز کنترل تطبیقی و محدوده عملکرد گسترده تر سامانه تشخیص عابر پیاده را ارائه می دهد. این تغییرات با هدف افزایش ایمنی در تردهای شهری و کاهش خطر تصادفات انجام شده است.

تویوتا و دایهاتسو نسخه به روزرسانی شده مینی ون های کوچک Daihatsu Thor و Toyota Roomy را در بازار ژاپن معرفی کردند. این دو مدل که نزدیک به یک دهه از حضورشان در بازار می گذرد، بدون تغییرات ظاهری چشمگیر، با مجموعه ای از ارتقاها ایمنی، امکانات رفاهی بیشتر و فناوری های جدید روانه بازار شدند. رومی و تور که در دهه مینی ون های شهری و کامیکت قرار می گیرند، نخستین بار در سال ۲۰۱۶ معرفی شدند و در سال ۲۰۲۰ نیز فیس لیفتی را تجربه کردند. در نسخه جدید، طراحی خارجی تقریباً بدون تغییر باقی مانده، اما رنگ های تازه ای به سبد انتخاب مشتری با اضافه شده است تا جذابیت این خودروها در بازار رقابتی ژاپن حفظ شود. بخش اصلی تغییرات به کابین و تجهیزات ایمنی اختصاص دارد.

کوچک ترین مینی ون «تویوتا» به روزرسانی شد



ویژه ها

دلایل مجلس برای مخالفت با افزایش تعرفه واردات خودرو



سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره تغییر تعرفه واردات خودرو گفت: «مجلس با هر تصمیمی که به افزایش قیمت خودرو منجر شود، مخالف است. تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو با قوانین مختلف حوزه خودرو مغایرت داشت و مجلس با آن مخالفت کرد.» زهراسعدی افزود: «اگر تغییر تعرفه صرفاً شامل خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی می شد، مجلس مشکلی با آن نداشت؛ اما درباره خودروهای با حجم موتور کمتر، به دلیل تأثیر مستقیم تعرفه بر قیمت خودرو، مجلس با افزایش تعرفه مخالفت کرد.» وی همچنین با اشاره به مشکلات برخی خریداران خودرو گفت: «مردم برای تحویل خودروهای پیش خرید شده، پیگیر شرکت های خودروسازی هستند؛ اما در برخی موارد به نتیجه نمی رسند.»

دیگه چه خبر؟

واردات خودروهای کار کرده ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ در سال ۱۴۰۵ مجاز شد



شرایط ثبت سفارش واردات خودروهای کار کرده از محل ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو اصلاح شد. بر اساس اصلاحیه اعلام شده، سن خودرو مورد ثبت سفارش باید بیشتر از ۳ سال و کمتر از ۵ سال باشد. بر این اساس، در سال ۱۴۰۵ صرفاً ثبت سفارش و واردات خودروهای کار کرده با سال ساخت ۲۰۲۲، ۲۰۲۱ و ۲۰۲۳ مجاز خواهد بود. این اصلاحیه مربوط به بند ۱۷ اطلاعیه پیشین درباره شرایط سال ساخت خودروهای کار کرده است و مبنای ثبت سفارش خودروهای مشمول ماده ۱۱ قانون ساماندهی صنعت خودرو قرار خواهد گرفت.

در تازه ترین شفاف سازی اعلام شد؛ مسیر واگذاری سهام تودلی سایپا در انتظار قیمت گذاری جدید و رفع وثیقه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه خودروسازی سایپا در تازه ترین نامه شفاف سازی خود خطاب به اداره نظارت بر ناشران گروه صنعتی و معدنی سازمان بورس و اوراق بهادار، آخرین وضعیت اقدامات انجام شده برای واگذاری سهام تودلی این شرکت را تشریح کرد. براساس توضیحات مدیرعامل سایپا، با توجه به پایان اعتبار ۶ ماهه گزارش کارشناسی پیشین، فرآیند به روزرسانی قیمت کارشناسی سهام در حال انجام است. در همین راستا، هماهنگی های لازم با مرکز وکلا و کارشناسان رسمی قوه قضائیه انجام شده تا قیمت هر سهم مجدداً مورد ارزیابی قرار گیرد. به این ترتیب، تعیین ارزش جدید سهام یکی از مراحل مهم پیش روی فرآیند واگذاری است و سایپا اعلام کرده است که پس از دریافت گزارش کارشناسی جدید، اقدامات و فعالان قیمت گذاری از طریق سامانه کدال در اختیار سهامداران و فعالان بازار سرمایه قرار خواهد گرفت. در همین حال، وضعیت بخشی از سهام سایپا که در وثیقه بانک تجارت قرار دارد، همچنان یکی از موضوعات موثر بر ادامه فرآیند عرضه است. بر اساس شفاف سازی انجام شده، حدود ۱۷ درصد از سهام سایپا نزد بانک تجارت در وثیقه قرار دارد و اقدامات لازم برای رفع این محدودیت به صورت مستمر در حال پیگیری است. رفع وثیقه این سهام می تواند زمینه را برای



سایپا

ادامه مراحل عرضه فراهم کند. براساس توضیحات شرکت، پس از رفع وثیقه و با در نظر گرفتن آخرین قیمت گذاری کارشناسی و همچنین مصوبات هیات مدیره، امکان انتشار آگهی عرضه سهام

توسط شرکت های مالک فراهم خواهد شد. در واقع، ادامه مسیر واگذاری سهام تودلی سایپا به دو موضوع اصلی یعنی به روزرسانی ارزش کارشناسی سهام و تعیین تکلیف سهام در وثیقه وابسته است؛ دو اقدامی که طبق اعلام شرکت در حال پیگیری هستند و نتیجه آن ها می تواند مرحله بعدی فرآیند عرضه را مشخص کند. سایپا در این شفاف سازی تأکید کرده است که اقدامات مربوط به قیمت گذاری مجدد و رفع وثیقه در جریان است و اطلاعات جدید در این خصوص، پس از نهایی شدن مراحل مربوطه، از طریق سامانه کدال منتشر خواهد شد. از سوی دیگر، انتشار این توضیحات از سوی مدیران فعلی سایپا را می توان اقدامی در جهت افزایش شفافیت و اطلاع رسانی به موقع به سهامداران و فعالان بازار سرمایه دانست. ارائه جزئیات درباره وضعیت فرآیند واگذاری، بدون موکل کردن اطلاع رسانی به زمان نهایی شدن همه مراحل، این امکان را فراهم می کند که سهامداران در جریان آخرین وضعیت تصمیم ها و اقدامات شرکت قرار داشته باشند و ابهام کمتری درباره روند پیش رو وجود داشته باشد. این نوع اطلاع رسانی همچنین می تواند به شکل گیری تصویری روشن تر از مسیر تصمیم گیری در شرکت کمک کند؛ به ویژه در موضوعی مانند واگذاری سهام تودلی که می تواند برای سهامداران و بازار از اهمیت بالایی برخوردار باشد. تداوم انتشار اطلاعات رسمی درباره مراحل مختلف این فرآیند نیز می تواند زمینه دسترسی برابر فعالان بازار به اطلاعات و کاهش شکل گیری گمانه زنی های غیر رسمی را فراهم کند. در این چارچوب، اعلام آخرین وضعیت اقدامات از سوی مدیریت سایپا، نشانه ای از تلاش برای قرار دادن فرآیند واگذاری در مسیر اطلاع رسانی شفاف و قابل پیگیری برای بازار است.

بررسی دو موضوع مهم تنوع بخشی به سبد سوختی و انتقال سهمیه های بنزین به کارت بانکی



به نقل از خانه ملت، مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس و رئیس کارگروه اجرای برنامه هفتم در بخش انرژی در تشریح جزئیات نشست روز یکشنبه، ۲۹ شهریورماه این کارگروه که با تمرکز بر دو محور اصلی «تنوع بخشی به سبد سوختی» و «انتقال سهمیه سوخت به کارت های بانکی» برگزار شد، گفت: «در این جلسه، برش های قانونی سالانه بر نامه هفتم توسعه که در بودجه های سنواتی لحاظ شده است، مورد بحث و بررسی قرار گرفت.»

وی با تأکید بر ضرورت تنوع بخشی به سبد سوختی کشور افزود: «یکی از محورهای اصلی این نشست، توسعه استفاده از CNG و همچنین ورود LPG به سبد سوخت کشور بود. در این خصوص مقرر شد شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران ظرف هفته آینده، پروژه های توسعه استفاده از LPG (اتوگاز) را با تعیین سرمایه گذاران و با تکیه بر برآورد دقیق میزان صرفه جویی در مصرف بنزین، به سازمان بهینه سازی و مدیریت راهبردی انرژی اعلام کند. هدف از این اقدام، تسریع در روند صدور گواهی های صرفه جویی انرژی است. همچنین مقرر شد شورای سازمان بهینه سازی و مدیریت راهبردی انرژی نیز در هفته های آتی نخستین نشست خود را برای ایجاد هماهنگی های فرادستگاهی برگزار کند.»

رئیس کارگروه اجرای برنامه هفتم در بخش انرژی در خصوص دومین محور جلسه، یعنی وضعیت انتقال سهمیه های کارت سوخت به حساب های بانکی صاحبان خودرو گفت: «طبق آیین نامه مصوب هیات وزیران، وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان متولی اجرای سونوچ سهمیه سوخت تعیین شده است. بر این اساس، تمامی دستگاه های ذی ربط از جمله شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی، فراجا و بیمه مرکزی موظفند اطلاعات مورد نیاز (اعم از اطلاعات خودروها و داده های مرتبط) را برای اجرای این طرح به وزارت اقتصاد تحویل دهند.»

شریعتی در پایان خاطر نشان کرد: «وزارت اقتصاد متعهد شده است ظرف دو هفته آینده، گزارش اجرای عملیاتی این تکلیف قانونی را در ۱۵ استان کشور ارائه دهد. همچنین، گزارش یکپارچه سازی سونوچ سهمیه سوخت و تکلیف قانونی صدور قبض الکترونیک برای سوخت گیری در تمامی جایگاه های عرضه سوخت سراسر کشور، ظرف دو هفته آینده نهایی و اجرایی خواهد شد.»

برای چه؟

خریداران حواله در برابر ریسک های حقوقی

دلالتان برای آرام کردن خیال مشتریان، از وکالت بلاعزل حرف می زنند. اما وکالت نامه در حالی که خودرو وجود خارجی ندارد و سندش به نام دیگری است، چه پشتوانه ای دارد؟ در صورت بروز هر گونه مشکل قضایی، خریدار تازه در ابتدای یک راهرو طولانی و خسته کننده در دادسرا خواهد بود که شاید سال ها طول بکشد و در نهایت هم معلوم نیست نتیجه ای برایش داشته باشد. در چنین وضعیتی مشتریانی که قصد خرید خودرو دارند، باید مراقب باشند سودای شیرینی که دلالتان با رقم های ۷۰ تا ۱۰۰ میلیونی در ذهن آن ها می کارند، می تواند به قیمت از دست رفتن تمام پس اندازشان تمام شود.

چرا؟

حواله خودرو؛ خرید سود یا خرید ریسک؟

اکثر این خودروها هنوز روی خط تولید هم نرفته اند؛ چه برسد به این که سندشان صادر شده باشد. خودرویی که هنوز وجود خارجی ندارد، چه سندی دارد که به نام آن ها بخورد؟ وقتی آن ها پولی بابت حواله پرداخت می کنند، عملاً دارند ریسک «تحویل نشدن» یا «تاخیر های بی پایان» را می خرند. بسیاری از این حواله ها، خودروهایی هستند که زمان تحویل شان در هاله ای از ابهام است. اگر شرکت خودرو ساز به هر دلیلی (مثل کسری قطعه، مشکلات ارزی یا تغییر در قوانین) در تحویل خودرو تاخیر کند یا اصلاً مدل خودرو را تغییر دهد، آن وقت آن ها می مانند و یک کاغذی ارزش و فروشندگی که دیگر پاسخگوی تماس های شان نیست.

چین تلند؟

دلالتی حواله خودرو؛ خرید و فروش امتیاز به جای خودرو

این روزها گرسری به پلتفرم های آگهی آنلاین بیند بازار عجیبی مواجه می شوید که شاید نامش رایباد «بازار هیچ» گذاشت. بازاری که در آن «حواله خودرو» به کالایی داغ برای دالتی تبدیل شده و قیمت های نجومی ۷۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی را به خود می بیند. ماجرا از طرف های فروش خودرو برای مادران شروع شد؛ طریقی که با نیت حمایت از خانواده طراحی شده بود، حالا به بستری برای جولان دلالتان تبدیل شده است. کسانی که با وعده سود بادآورده امتیاز ثبت نام این خودروها را با مبلغ سنگین خرید و فروش می کنند، اما پشت این اعداد و ارقام سوسه انگیز، یک واقعیت تلخ پنهان شده که خریداران حواله کمتر به آن فکر می کنند و آن خریداری «هیچ» است!

در شرایطی که رقابت در صنعت خودرو بیش از گذشته به حوزه نرم‌افزار و فناوری‌های دیجیتال منتقل شده است، دو خودرو ساز ژاپنی Nissan و Honda از آغاز همکاری جدیدی برای توسعه مشترک سامانه‌های نرم‌افزاری و الکترونیکی خبر داده‌اند. این توافق نشان می‌دهد که با وجود شکست مذاکرات ادغام دو شرکت در سال گذشته، دو طرف همچنان به دنبال یافتن زمینه‌های تازه برای همکاری هستند. بر اساس این توافق، هوندا و نیسان روی استانداردسازی واحدهای کنترل الکترونیکی (ECU) و زیرساخت‌های اصلی خودروهای نسل آینده همکاری خواهند کرد. این پروژه شامل توسعه سیستم‌عامل داخلی خودرو، بخش‌های کلیدی نرم‌افزارهای موبای و همچنین سامانه‌های کنترل خودرو می‌شود؛ فناوری‌هایی که ستون فقرات خودروهای نرم‌افزار محور آینده را تشکیل خواهند داد. اگر چه بخش عمده این همکاری

«هوندا» و «نیسان» برای توسعه خودروهای آینده متحد شدند

معرفی دایهاتسو «تانتو» با ظاهری اسپرت تر و فناوری‌های ایمنی جدید



دایهاتسو نسخه به‌روز رسانی شده مینی‌ون کوچک و پر طرفدار Daihatsu Tanto را در بازار ژاپن معرفی کرده؛ مدلی که با وجود حفظ فرمول موفق گذشته، به مجموعه‌ای از فناوری‌های ایمنی جدید و یک نسخه ظاهری متفاوت مجهز شده است. این خودرو که یکی از شناخته‌شده‌ترین اعضای کلاس «کی‌کار» ژاپن به‌شمار می‌رود، همچنان بر کاربری خانوادگی و استفاده روزمره تمرکز دارد؛ اما حالا تلاش کرده با طراحی اسپرت‌تر مشتریان جوان‌تر را نیز به خود جذب کند. مهم‌ترین اتفاق در این به‌روزرسانی، معرفی نسخه جدید Daily Tool است. دایهاتسو در این تیپ از مجموعه‌ای از جزئیات ظاهری مشکی‌رنگ استفاده کرده که چهره خودرو را نسبت به نسخه‌های معمولی جذاب‌تر و امروزی‌تر نشان می‌دهد. آینه‌های جانبی، دستگیره‌های در و رینگ‌های ۱۴ اینچی با پوشش تیره عرضه می‌شوند و ظاهری نزدیک‌تر به خودروهای اسپرت شهری را تانتو می‌بخشند. در کنار تغییرات ظاهری، دایهاتسو توجه ویژه‌ای به ارتقای ایمنی داشته است. تمامی نسخه‌های تانتو اکنون به جدیدترین نسل سامانه کمکی Smart Assist مجهز هستند. این مجموعه قابلیت تشخیص بهتر عابران پیاده و دوچرخه‌سواران در تقاطع‌ها را دارد و همچنین عملکرد سیستم‌های هشدار و پیشگیری از برخورد در شرایط مختلف را اندکی بهبود یافته است.

از دید مشتریان پنهان خواهد ماند، اما احتمال می‌رود محصولات آینده دو شرکت در بخش‌هایی مانند سیستم‌های اطلاعات - سرگرمی، معماری الکترونیکی و قابلیت‌های دیجیتال شباهت‌های قابل توجهی پیدا کنند. با این حال انتظار می‌رود هر برند همچنان هویت مستقل خود را حفظ کرده و از طریق طراحی رابط کاربری، گرافیک اختصاصی و برخی قابلیت‌های ویژه، محصولاتش را از رقیب متمایز کند. به گفته دو خودرو ساز، استفاده از فناوری‌های مشترک باعث کاهش هزینه‌های توسعه، افزایش صرفه‌جویی ناشی از تولید در مقیاس بزرگ، تسریع فرآیند نوآوری و بهبود توان رقابتی خواهد شد. همچنین کوتاه‌تر شدن چرخه توسعه محصولات یکی دیگر از اهداف اصلی این همکاری عنوان شده است؛ موضوعی که در برابر رشد سریع خودرو سازان چینی و تحولات پرشتاب صنعت خودرو اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده است.

«جنرال موتورز» تولید نسل جدید وانت‌هایش را به کانادای سپارد



اعضای اتحادیه کارگری Unifor با توافق جدید خود با General Motors موافقت کردند؛ توافقی که نه تنها امنیت شغلی هزاران کارگر را تضمین می‌کند، بلکه آینده یکی از مهم‌ترین مراکز تولیدی جنرال موتورز در کانادا را نیز مشخص کرده است. بر اساس این توافق، کارخانه اوشاوا در استان انتاریو مسئولیت تولید نسل جدید وانت‌های فول‌سایز این خودرو ساز آمریکایی را بر عهده خواهد گرفت. این توافق پس از مذاکرات فشرده میان طرفین به‌دست آمده و یکی از مهم‌ترین دستاوردهای آن، تضمین سرمایه‌گذاری‌های جدید در بخش تولید خودرو در کانادا است. بر اساس اعلام اتحادیه یونیفور، برنامه تولید نسل بعدی وانت‌های جنرال موتورز به تثبیت فعالیت

کارخانه اوشاوا در سال‌های آینده کمک خواهد کرد و از تداوم اشتغال هزاران نیروی کار این مجموعه حمایت می‌کند. کارخانه اوشاوا در سال‌های اخیر فراز و نشیب‌های متعددی را پشت سر گذاشته است. این مرکز تولیدی که یکی از قدیمی‌ترین سایت‌های خودرو سازی کانادا محسوب می‌شود، پس از دورهای توقف فعالیت دوباره به چرخه تولید بازگشت و اکنون نقش مهمی در ساخت وانت‌های شورولت سیلورادو ایفا می‌کند. توافق جدید نشان می‌دهد جنرال موتورز همچنان به ظرفیت‌های تولیدی این کارخانه اعتماد دارد و قصد دارد آن را در برنامه‌های بلندمدت خود حفظ کند.

«آلتو»؛ خودرویی با چندین هویت

«سوزوکی» با پنج نسخه متفاوت به جنگ همه‌بخش‌های بازار رفت!



اما داستان آلتو در ژاپن به همین جا ختم نمی‌شود. سوزوکی نسخه دیگری با نام Alto Lapin را نیز تولید می‌کند که از همان پلت‌فرم بهره می‌برد؛ اما طراحی کاملاً متفاوتی دارد. این مدل با الهام از سبک تر، چراغ‌های گرد، رنگ آمیزی دو رنگ و جزئیات فانتزی توسعه یافته است. نام «لپین» در زبان فرانسوی به معنای خرگوش است و همین موضوع در طراحی داخلی و خارجی خودرو نیز بازتاب یافته است. لاپن که اکنون در سومین نسل خود قرار دارد، از سال ۲۰۱۵ در بازار حضور داشته و آخرین به‌روزرسانی آن در سال ۲۰۲۵ انجام شده است. قیمت این مدل بین ۸ هزار و ۳۰۰ تا ۱۰ هزار و ۳۰۰ دلار است و از آلتوی استاندارد گران‌تر محسوب می‌شود. در جنوب آسیا اما شرایط متفاوت است. شرکت Pak Suzuki Motor Company در پاکستان نسخه‌ای کاملاً متمایز از آلتو را تولید می‌کند که بر پایه نسل قبلی آلتوی ژاپن توسعه یافته است. این مدل نسبت به نسخه فعلی ژاپنی ظاهری اسپرت‌تر و تهاجمی‌تر دارد و برای پاسخگویی به نیاز بازارهای در حال توسعه طراحی شده است. تفاوت میان این خودروها نشان می‌دهد سوزوکی همچنان به استراتژی بومی‌سازی محصولات اعتقاد دارد؛ سیاستی که باعث شده نام آلتو امروز بیش از هر زمان دیگری چهره‌های متفاوتی در نقاط مختلف جهان داشته باشد.

آلتوهای اقتصادی

پس از معرفی نسخه‌های ژاپنی آلتو، نوبت به مدل‌هایی می‌رسد که برای بازارهای نوظهور توسعه یافته‌اند؛ خودروهایی که اگر چه نام مشترک آلتو را یدک می‌کشند، اما از نظر ابعاد،

واحد را با حداقل تغییرات در بازارهای مختلف جهان عرضه کنند، سوزوکی رویکرد متفاوتی را در قبال آلتو در پیش گرفته است. این خودرو ساز ژاپنی به جای توسعه یک مدل جهانی، چندین نسخه کاملاً متفاوت از آلتو را برای مناطق مختلف تولید می‌کند؛ به‌طوری که امروز پنج خودرو با این نام در بازارهای گوناگون جهان به فروش می‌رسند و هر یک متناسب با نیازها و قوانین محلی توسعه یافته‌اند.

آلتو از زمان معرفی در سال ۱۹۷۹ همواره به‌عنوان یکی از ارزان‌ترین و اقتصادی‌ترین محصولات سوزوکی شناخته شده است. اما تفاوت قوانین ایمنی، استانداردهای آلایندگی، ساختار مالیاتی و شرایط تولید در کشورهای مختلف باعث شده این نام تجاری بر خودروهایی با مشخصات کاملاً متفاوت قرار گیرد. در نتیجه، آلتویی که در ژاپن عرضه می‌شود، شباهت چندانی به نسخه‌های موجود در جنوب آسیا ندارد.

در بازار ژاپن، مشتریان به نسل نهم آلتو دسترسی دارند؛ خودرویی که در سال ۲۰۲۱ معرفی شد و در سال ۲۰۲۵ نیز به‌روزرسانی مختصری را تجربه کرد. این هاچ‌بک کوچک با طول تنها ۳٫۴ متر در کلاس خودروهای «کی» قرار می‌گیرد و با طراحی گرد و دوست‌داشتنی خود شناخته می‌شود. سبک‌ترین نسخه آن تنها ۶۸۰ کیلوگرم وزن دارد و از یک موتور سه سیلندر ۶۵۸ سی‌سی با قدرت ۴۸ اسب‌بخار استفاده می‌کند. بر-خی تیپ‌ها نیز به سامانه هیبرید خفیف مجهز هستند. این خودرو با دیفرانسیل جلو یا چهار چرخ محرک و گیربکس CVT عرضه می‌شود و قیمت آن از حدود ۵ هزار و ۸۰۰ تا ۹ هزار و ۶۰۰ دلار متغیر است.

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

وقتی نام Suzuki Alto به میان می‌آید، بسیاری از مخاطبان یک هاچ‌بک کوچک و اقتصادی را تصور می‌کنند؛ خودرویی که سال‌هاست در بازارهای مختلف به‌عنوان یکی از ارزان‌ترین گزینه‌های حمل‌ونقل شناخته می‌شود. اما واقعیت این است که آلتوی امروزی دیگر یک محصول واحد نیست. سوزوکی اکنون هم‌زمان چندین نسخه متفاوت از این مدل را در بازارهای مختلف عرضه می‌کند؛ خودروهایی که اگر چه یک نام مشترک دارند، اما از نظر طراحی، ابعاد، مشخصات فنی و حتی گروه مشتریان هدف تفاوت‌های چشمگیری با یکدیگر دارند. گزارش جدید نشان می‌دهد خانواده آلتو در حال حاضر شامل پنج مدل متمایز است که در ژاپن، هند، پاکستان و برخی بازارهای دیگر به فروش می‌رسند. از نسخه‌های فوق‌کم‌صرف و سبک‌وزن ژاپنی گرفته تا مدل‌های اقتصادی توسعه یافته برای بازارهای نوظهور، هر کدام با هدف پاسخگویی به نیاز گروهی خاص از مشتریان طراحی شده‌اند. این تنوع به حدی است که برخی از این خودروها عملاً هیچ قطعه مشترک مهمی با یکدیگر ندارند و تنها نام «آلتو» آن‌ها را به هم مرتبط می‌کند. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بسیاری از خودرو سازان در سال‌های اخیر به سمت یکپارچه‌سازی محصولات و کاهش تعداد مدل‌های خود حرکت کرده‌اند؛ اما سوزوکی مسیر متفاوتی را در پیش گرفته است. این شرکت به جای توسعه یک محصول جهانی، ترجیح داده نسخه‌های گوناگونی از آلتو را متناسب با نیازهای هر بازار عرضه کند. نتیجه این استراتژی، شکل‌گیری یکی از متنوع‌ترین خانواده‌های خودرویی جهان در کلاس خودروهای اقتصادی است. در ادامه گزارش، نگاهی خواهیم داشت به پنج چهره کاملاً متفاوت آلتو؛ خودروهایی که ثابت می‌کنند حتی یک هاچ‌بک ارزان قیمت نیز می‌تواند در نقاط مختلف جهان شخصیت‌های کاملاً متفاوتی داشته باشد.

از کی کار ژاپنی تا خودرو اقتصادی بازارهای نوظهور اگر چه بسیاری از خودرو سازان تلاش می‌کنند یک محصول



خبر News

بازگشت «سلیکا» کلاسیک به رالی

در حالی که طرفداران تویوتا چشم‌انتظار بازگشت نام افسانه‌ای Celica هستند، یک نمونه بسیار خاص از تاریخ این مدل بار دیگر توجه علاقه‌مندان خودروهای اسپرت و رالی را به خود جلب کرده است. یک دستگاه Toyota Celica GT-Four WRC مدل ۱۹۹۴ که برای اخذ مجوز حضور در مسابقات جهانی رالی ساخته شده بود، اکنون برای فروش عرضه شده است؛ خودرویی که یکی از مهم‌ترین وارزشمندترین نسخه‌های جادوای تاریخ تویوتا به‌شمار می‌رود.

در دهه ۱۹۹۰ و زمانی که رقابت‌های قهرمانی جهان رالی یا WRC در اوج محبوبیت قرار داشت، خودرو سازان برای حضور در این مسابقات موظف بودند تعداد مشخصی نسخه جاده‌ای از خودروهای مسابقه‌ای خود تولید کنند. نتیجه این الزام، تولد خودروهایی شد که امروزه در میان کلکسیونرها جایگاه ویژه‌ای دارند.



سلیکا GT-Four WRC نیز یکی از همین مدل‌ها بود که بر پایه نسل ST۲۰۵ توسعه یافت و ارتباط مستقیمی با خودروهای مسابقه‌ای تیم کارخانه‌ای تویوتا داشت.

این نسخه ویژه به یک موتور ۲ لیتری چهار سیلندر توربوشارژ، سامانه چهار چرخ محرک دائمی و مجموعه‌ای از ارتقای‌های فنی مخصوص رقابت‌های رالی مجهز شده بود. علاوه بر تغییرات فنی، تجهیزات خاصی نظیر سامانه تزریق آب برای خنک‌کاری اینتر کولر، اجزای اختصاصی آبرودینامیکی و اصلاحات انجام‌شده در سیستم تعلیق، آن را از نسخه‌های استاندارد سلیکا متمایز می‌کردند.

بسیاری از طرفداران تویوتا، نسل ST۲۰۵ را یکی از بهترین و پیشرفته‌ترین سلیکاهای تاریخ می‌دانند. این خودرو نه تنها به دلیل عملکرد فنی چشمگیرش شهرت دارد، بلکه یادآور دوران طلایی حضور تویوتا در مسابقات جهانی رالی نیز هست؛ دورانی که این برند ژاپنی با رانندگان مطرح و خودروهای موفق خود در بالاترین سطح رقابت می‌کرد. عرضه این نمونه خاص در شرایطی انجام می‌شود که گزارش‌های مختلف از توسعه نسل جدید سلیکا توسط تویوتا حکایت دارند. به‌همین دلیل توجه رسانه‌ها و علاقه‌مندان بار دیگر به این نام قدیمی جلب شده است.

دلیل اختلاف قیمت چشمگیر رنو «کوبید» در هند و برزیل چیست؟

استانداردهای محلی موجب شده قیمت این مدل چندین برابر نسخه هندی باشد. نسخه جدید عرضه‌شده در برزیل تغییرات محدودی را تجربه کرده و بیشتر بر ارتقای تجهیزات و بهبود امکانات تمرکز دارد. خودرو همچنان از طراحی کراس‌اوور مانند خود بهره می‌برد و با فاصله مناسب از سطح زمین، ظاهر متفاوتی نسبت به بسیاری از هاچ‌بک‌های کوچک شهری ارائه می‌دهد. همچنین امکانات ایمنی و رفاهی بیشتری نسبت به برخی نسخه‌های عرضه‌شده در بازار هند در اختیار مشتریان قرار می‌گیرد. در بخش فنی، کوبید برزیلی به یک موتور ۱٫۰ لیتری ۳ سیلندر مجهز است که توان لازم برای تردهای شهری و استفاده روزمره را فراهم می‌کند. تمرکز اصلی این خودرو همچنان بر مصرف سوخت پایین، هزینه نگهداری محدود و قیمت رقابتی در بازار داخلی برزیل است.

رنو نسخه به‌روز شده هاچ‌بک اقتصادی Kwid را در برزیل معرفی کرده است؛ خودرویی که اگر چه از نظر ظاهری و فنی شباهت زیادی به مدل عرضه‌شده در هند دارد، اما اختلاف قیمت میان این دو بازار به حدی است که توجه رسانه‌ها را به خود جلب کرده است. در حالی که کوبید در هند یکی از ارزان‌ترین خودروهای بازار به‌شمار می‌رود و با قیمتی در حدود ۴ هزار و ۷۰۰ دلار عرضه می‌شود، همین خودرو در بازار برزیل با بهایی نزدیک به ۱۶ هزار دلار به فروش می‌رسد. کوبید از زمان معرفی به‌عنوان یک خودرو کوچک شهری طراحی شده و در بازارهای نوظهور نقش گزینه‌ای اقتصادی و کم‌هزینه را ایفا می‌کند. با این حال، شرایط بازارهای مختلف باعث شده استراتژی قیمت‌گذاری آن تفاوت چشمگیری داشته باشد. در برزیل، هزینه‌های تولید، مالیات، الزامات ایمنی و

مختلف وارگوتومی مناسب از ویژگی‌های کابین هستند. در تیپ‌های بالاتر نیز سیستم صوتی Bang & Olufsen و صندلی‌های چرمی تهویه‌دار ارائه می‌شود. از نظر فنی، نسخه پایه به موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری توربوشارژ با ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت مجهز است و نیروی آن از طریق گیربکس هشت‌سرعه اتوماتیک به سامانه چهارچرخ محرک منتقل می‌شود. نسخه ۳.۵۲ نیز از موتور ۷۶ توین-توربو با ۳۷۵ اسب‌بخار استفاده می‌کند. قیمت پایه GV۷۰ مدل ۲۰۲۶ در آمریکا برای نسخه ۲.۵T AWD از ۴۸ هزار و ۹۸۵ دلار آغاز می‌شود و قیمت نسخه‌های مجهز تر تا بیش از ۷۱ هزار دلار افزایش می‌یابد.

جنسیس GV۷۰ مدل ۲۰۲۶ در گروه شاسی‌بلندهای لوکس کامبکت قرار می‌گیرد و با طراحی موسوم به Athletic Elegance، ترکیبی از خطوط نرم و حجم‌پردازی عضلانی را ارائه می‌کند. جلوپنجره Crest Grille با الگوی مشبک G-Matrix، چراغ‌های دوخطی و رینگ‌های ۱۹ یا ۲۱ اینچی از عناصر شاخص نمای بیرونی هستند. در نسخه‌های اسپرت، سیرها و جزئیات بدنه ظاهر تهاجمی‌تری پیدا می‌کنند. در کابین، مهم‌ترین تغییر مدل ۲۰۲۶ استفاده از نمایشگر عریض ۲۷ اینچی OLED است که هم‌نقش صفحه‌آمیر دیجیتال و هم نمایشگر سیستم‌اطلاعات - سرگرمی را بر عهده دارد. کیفیت متریکال، نورپردازی محیطی، صندلی‌های مجهز به امکانات



جنسیس «GV70»؛ تلفیق کراس کوپه و قدرت سدان



منابع ارزی نباید صرف کالاهای لوکس شود؛

هفتمین نمایشگاه خودرو و بهانه‌ای برای تشدید مخالفت‌ها با واردات خودرو

با این حال، خودروهای لوکس نمایشگاه خیلی زود از یک محصول نمایشی به ابزاری برای نقد سیاست واردات تبدیل شدند. در روزهای اخیر، موضوع فروش حواله واردات ایرانیان مقیم خارج نیز در کنار نمایش این خودروها برجسته شده است. این درحالی است که اساساً ایجاد بازار برای حواله خودرو پدیده تازه‌ای در بازار ایران نیست و سال‌هاست حواله خودروهای داخلی نیز در بازار خریدوفروش می‌شود. تفاوتی که اکنون محل بحث قرار گرفته، آن است که چرا حواله با ظرفیت واردات خودروهای داخلی کمتر در معرض انتقاد قرار می‌گیرد، اما همین پدیده در مسیر واردات خودرو توسط خارج‌نشینان به یکی از محورهای مخالفت با واردات تبدیل شده است؟ در سوی دیگر این مناقشه، استدلال مخالفان واردات قرار دارد. آن‌ها معتقدند در شرایط محدودیت ارزی، ورود خودروهای گران‌قیمت در اولویت اقتصاد کشور قرار ندارد و منابع ارزی نباید صرف کالاهای لوکس شود. اگر واردات از محل ارز خارج از کشور انجام شود، محل پرسش این است که آیا اساساً می‌توان آن را مصداق مصرف ارز داخلی دانست؟ به‌خصوص آن که ورود ارز یا دارایی خارج از کشور به اقتصاد داخلی، در صورت احراز منشأ آن، می‌تواند به معنای بازگشت بخشی از منابع مالی ایرانیان خارج از کشور به اقتصاد باشد. از این منظر، موضوع فقط هزینه ارزی واردات نیست؛ بلکه باید جریان ورود ارز، حقوق ورودی، مالیات و سایر درآمدهای دولت نیز در محاسبه اثر اقتصادی آن دیده شود. در واقع، دو روایت متفاوت از یک اتفاق شکل گرفته است. روایت نخست می‌گوید در شرایط محدودیت ارزی، خودروهای لوکس نباید وارد شوند و ظرفیت قانونی واردات نباید به بازار سفته‌بازی تبدیل شود. روایت دوم می‌گوید اگر خودرو با ارز خارج از چرخه داخلی وارد شود، نمی‌توان آن را با وارداتی که از منابع ارزی کشور استفاده می‌کند، مقایسه کرد و اتفاقاً این مسیر می‌تواند بخشی از منابع خارج از کشور را به اقتصاد داخلی بازگرداند.

نقطه مهم این است که هیچ‌یک از این دو گزاره، بدون بررسی منشأ واقعی ارز و نحوه اجرای مقررات، به‌تنهایی برای قضاوت درباره سیاست واردات کافی نیست. اگر کارت اقامت یا ظرفیت واردات به ابزار خریدوفروش و کسب سود تبدیل شده باشد، سیاست‌گذار باید علت ایجاد این ارزش اقتصادی را شناسایی و مسیرهای سوءاستفاده را مسدود کند. اما اگر ارز واردات واقعاً از محل منابع خارج از کشور تأمین شود و حقوق ورودی و مالیات نیز به دولت پرداخت شود، استدلال درباره «هدررفت ارز کشور» نیازمند تفکیک میان ارز داخلی و ارز با منشأ خارجی خواهد بود.



خودروهای لوکس و برندهای بین‌المللی، سهم بیشتری از توجه بازدیدکنندگان را به خود اختصاص داد. در شرایطی که سال‌ها حضور خودروهای داخلی با پلتفرم‌های قدیمی و محصولات مونتاژی چینی، بخش عمده ویرین نمایشگاه‌های خودرو را تشکیل می‌داد، امسال بازدیدکنندگان با طیف متفاوتی از خودروها مواجه شدند؛ خودروهایی که بسیاری از آن‌ها بیشتر در تصاویر و فضای مجازی دیده شده بودند. حضور جوانان و نوجوانان در اطراف خودروهای لوکس و هیجان آن‌ها هنگام عکاسی یا نشستن پشت فرمان این خودروها، نشان داد که نمایش خودروهای روز دنیا برای بخشی از جامعه، پیش از آن که به معنای تقاضای خرید باشد، نوعی مواجهه با فناوری و محصولی است که سال‌ها از بازار ایران دور مانده است. البته تماشای خودرویی مانند مبیخ، پورشه یا لکسوس را نمی‌توان به معنای وجود تقاضای گسترده برای خرید این خودروها تعبیر کرد. در تمام بازارهای جهان نیز خودروهای لوکس در اختیار گروه محدودی از خریداران قرار دارند و توان خرید آن‌ها به طبقه خاصی از جامعه محدود است. بنابراین، مساله اصلی در این‌جا نه تعداد افرادی است که توان خرید خودروهای لوکس را دارند و نه این که آیا چنین خودروهایی توان پاسخگویی به نیاز عمومی بازار را دارند یا خیر؛ بلکه مساله به نحوه سیاست‌گذاری برای ورود آن‌ها و منبع ارزی مورد استفاده در این فرآیند بازمی‌گردد.



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

نمایش خودروهای لوکس در هفتمین نمایشگاه خودرو، بار دیگر مناقشه بر سر واردات را تشدید کرد. این بار اما میدان اختلاف، ارز است؛ مخالفان از هدررفت منابع ارزی می‌گویند و واردکنندگان بر ورود ارز خارج از کشور و درآمدزایی دولت تأکید دارند به گزارش «دنیای اقتصاد» حضور بنز مبیخ، لکسوس، پورشه و بامو در هفتمین نمایشگاه خودرو، اگرچه برای بسیاری از بازدیدکنندگان فرصتی برای تماشای تازه‌ترین فناوری‌ها و طراحی‌های صنعت خودرو بود، اما هم‌زمان بهانه‌ای تازه برای تشدید مخالفت‌ها با واردات خودرو فراهم کرد. نمایش خودروهای لوکس در شرایطی که بازار خودرو کشور همچنان با محدودیت قدرت خرید، افت تولید و مشکلات ارزی دست‌وپنجه نرم می‌کند، بار دیگر این پرسش را پیش کشیده که واردات خودرو به‌خصوص خودروهای گران‌قیمت، چه جایگاهی در سیاست ارزی کشور دارد؟

در همین حال، این بار مسیر واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور در مرکز توجه قرار گرفته است؛ مسیری که هنوز بخش عمده خودروهای آن وارد کشور نشده، اما از هم‌اکنون محل اختلاف میان مخالفان واردات و فعالان این حوزه شده است. مخالفان، از هدررفت ارز، شکل‌گیری بازار حواله و ایجاد رانت سخن می‌گویند و واردکنندگان تأکید دارند که ارز مورد استفاده در این مسیر از محل منابع خارج از کشور یا ارز با منشأ خارجی تأمین می‌شود و بنابراین نمی‌توان آن را با وارداتی که از ارز تخصیصی کشور استفاده می‌کند، یکسان دانست. به این ترتیب، دعای قدیمی بر سر واردات خودرو این بار بیش از آن که بر سر «خودرو» باشد، بر سر «ارز» است.

اما هفتمین نمایشگاه خودرو از این جهت یادآور ه‌های پیشین تفاوت داشت که حضور



TIGARD

نمایندگی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط

۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت

۱/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ تومان



اتمه‌خسره‌انی

حس خوب، خرید مطمئن



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲



امکان تغییر بین چرخه‌های احتراق اتو و اتکینسون را فراهم می‌کند تا میان عملکرد و بهره‌وری سوخت تعادل ایجاد شود. نیروی موتور از طریق یک گیربکس هشت سرعته Sport Direct Shift توماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود و کنترل تطبیقی گیربکس نیز با توجه به شرایط رانندگی، انتخاب دنده را مدیریت می‌کند. نکته مهم این که برای مدل سال ۲۰۲۶ بازار آمریکا، لکسوس IS تنها با موتور ۳.۵ لیتری ۷۶ عرضه شده و IS۳۰۰ چهار سیلندر توربو در فهرست این مدل قرار ندارد.

بیشترانه ۴ سیلندر توربوشارژ لکسوس IS۳۰۰ یکی از موتورهای شاخص این سدان اسپرت ژاپنی در سال‌های اخیر است. این موتور ۲ لیتری ۴ سیلندر خطی به توربوشارژر و اینترکولر مجهز شده و در نسخه دیفرانسیل عقب نسخه IS۳۰۰ می‌تواند ۲۴۱ اسب بخار قدرت تولید کند. حداکثر گشتاور آن نیز حدود ۳۵۰ نیوتون متر است که از دور موتور ۱۶۵۰ تا ۴۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) در اختیار راننده قرار می‌گیرد. یکی از ویژگی‌های فنی این موتور استفاده از سیستم iVT-۷V است. این سامانه با مدیریت زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها،



نگاهی به موتور ۴ سیلندر
توربو «لکسوس»

فرمول متفاوت «لکسوس» برای فتح بازار سدان‌ها چیست؟

«ES350»؛ همچنان قابل اعتماد در میان خریداران



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

لکسوس ES350 مدل ۲۰۲۴ نسل هفتم موسوم به XZ10 یکی از متفاوت‌ترین گزینه‌ها در میان سدان‌های لوکس سباز بازار آمریکا است؛ خودرویی که برخلاف بسیاری از رقبای اروپایی، فلسفه اصلی خود را نه بر رانندگی هیجان‌انگیز، بلکه بر آرامش، کیفیت سواری، سکوت کابین، کیفیت ساخت و استفاده روزمره بدون دردسر بنا کرده است. ES در جایگاهی میان یک سدان خانوادگی بزرگ و یک محصول لوکس قرار می‌گیرد و همین ویژگی، شخصیت آن را از خودروهایی مانند بامو سری ۵ و مرسدس بنز E کلاس متمایز می‌کند. نشریه «کاراندراپور» نیز در بررسی خود، سواری نرم و کابین آرام ES را از نقاط قوت اصلی آن می‌داند.

✓ ۷۶ تنفس طبیعی با فناوری پیشرفته

مهم‌ترین ویژگی فنی ES350، استفاده از موتور 2GR-FKS است؛ یک پیشرانه ۳.۵ لیتری V6 تنفس طبیعی که برخلاف روند گسترده صنعت خودرو به سمت موتورهای کوچک‌تر توربوشارژ، همچنان بدون توربو فعالیت می‌کند. این موتور از ۲۴ سوپاپ، دو میل سوپاپ در هر سرسیلندر و سیستم تزریق سوخت D-4S بهره می‌برد. D-4S ترکیبی از تزریق مستقیم سوخت به محفظه احتراق و تزریق پورت است. چنین ساختاری به موتور اجازه می‌دهد بسته به شرایط عملکرد، مدیریت دقیق‌تری روی ترکیب سوخت و هوا داشته باشد. فناوری مهم دیگر، iVT-۷V یا زمان‌بندی متغیر هوشمند سوپاپ‌ها با دامنه عملکرد گسترده است. این سیستم در شرایط مختلف به موتور اجازه می‌دهد بین چرخه‌های اتو و اتکینسون جابه‌جا شود. در بار پایین، استفاده از ویژگی‌های چرخه اتکینسون به افزایش بازده کمک می‌کند و هنگام نیاز به قدرت بیشتر، موتور می‌تواند به شرایط مناسب برای عملکرد چرخه اتو نزدیک شود.

خروجی این موتور ۳۰۲ اسب بخار در ۶۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۳۶۲ نیوتون متر گشتاور در ۴۷۰۰ دور در دقیقه است. این اعداد برای یک سدان لوکس دیفرانسیل جلو، عملکرد قابل توجهی ایجاد می‌کنند. انتقال قدرت در ES350 توسط یک گیربکس ۸ سرعته Direct Shift Auto-matic انجام می‌شود. این گیربکس نسبت‌های دنده متعددی در اختیار موتور قرار می‌دهد تا در شتاب‌گیری، دنده‌های کوتاه‌تر و در سرعت‌های کروز، نسبت‌های بالاتر مورد استفاده قرار گیرند. نسبت دنده اول ۵.۵۲ و دنده هشتم ۰.۶۷ است؛ بنابراین فاصله قابل توجهی میان نسبت‌های پایین و بالای گیربکس وجود دارد. این گستره به ترکیب شتاب‌گیری مناسب و کاهش دور موتور در سرعت‌های بالا کمک می‌کند. نکته مهم این است که ES350 همچنان دیفرانسیل جلو است و برخلاف ES250، سیستم چهار چرخ محرک برای آن ارائه نمی‌شود.



✓ جایی که ES شخصیت واقعی خود را نشان می‌دهد

ساختار ششایی ES بر پایه پلتفرم GA-K شکل گرفته است؛ پلتفرمی که از فولادهای با استحکام بالا استفاده می‌کند و لکسوس برای افزایش سختی سازه، از روش‌هایی مانند Laser Screw Welding بهره گرفته است. مهندسان همچنین تقویت‌کننده‌هایی در اطراف برجک‌های کمک‌فنر و بخش‌های مختلف سازه نصب کرده‌اند. در محور جلو از سیستم مک‌فرسون استرات و در عقب از سیستم مولتی‌لینک (چند اتصالی) با بازوی پیچشی استفاده شده است. یکی از نکات فنی قابل توجه، استفاده از Dynamic Control Shocks است. ساختار این کمک‌فنرها به گونه‌ای طراحی شده که حتی در برابر حرکات بسیار کوچک سیستم تعلیق نیز واکنش نشان دهد و جریان روغن را با دقت کنترل کند. در تیب F SPORT Handling، سیستم Adaptive Variable Suspension یا AVS نیز ارائه می‌شود. این سیستم امکان تغییر مشخصات میرایی کمک‌فنرها بر اساس شرایط رانندگی فراهم می‌کند و همراه با حالت‌های رانندگی Sport و Custom+ES را به سمت رفتار دینامیکی‌تر می‌برد.

✓ ترکیب ظرافت و جسارت



در نمای بیرونی، ES350 از زبان طراحی موسوم به Lexus L-finesse بهره می‌گیرد. جلوپنجره بزرگ موسوم به Spindle Grille، چراغ‌های LED باریک و فرم کشیده بدنه، هویت بصری مشخصی برای خودرو ایجاد کرده‌اند. دماغه نسبتاً پایین، خطوط برجسته روی کاپوت و امتداد نرم سقف به سمت بخش عقب باعث شده‌اند ES۳۵۰ با وجود ابعاد بزرگ، از نظر بصری سنگین و زمخت به نظر نرسد.

لکسوس برای مدل ۲۰۲۴، تغییر اساسی در طراحی ایجاد نکرد و بیشتر روی تجهیزات و تنوع تپ‌ها تمرکز داشت. رینگ‌های ۱۷ اینچی در نسخه پایه عرضه می‌شوند؛ در حالی که نسخه‌های مجهزتر از رینگ‌های ۱۸ اینچی و مدل‌های F SPORT از نمونه‌های ۱۹ اینچی اختصاصی استفاده می‌کنند. در تپ F SPORT Design، سپرها، جلوپنجره و اسپویلر عقب طراحی اسپرت‌تری دارند.

از نظر ابعاد، ES350 حدود ۴۹۷۵ میلی‌متر طول، ۱۸۶۴ میلی‌متر عرض و ۱۴۴۵ میلی‌متر ارتفاع دارد و فاصله محوری آن به حدود ۲۸۷۰ میلی‌متر می‌رسد. این ابعاد، فضای قابل توجهی برای سرنشینان ردیف دوم فراهم می‌کنند. ناگفته نماند نسل هفتم موسوم به XZ10 آخرین نسل جذاب ES بوده؛ زیرا نسل هشتم آن که اواخر سال گذشته میلادی معرفی شد، چندان مورد توجه قرار نگرفت.

✓ تمرکز بر آسایش سرنشینان

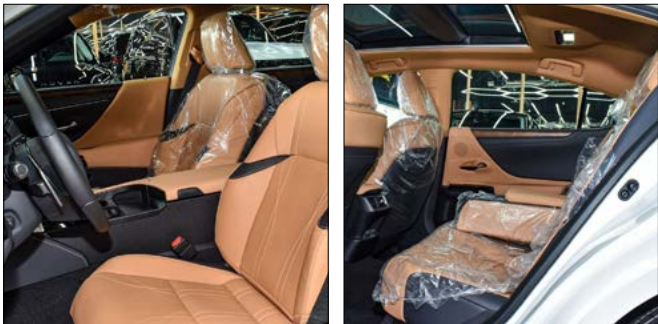
کابین ES350 یکی از مهم‌ترین دلایل انتخاب این خودرو است. طراحی داشبورد نسبتاً پیچیده اما متقارن بوده و لکسوس تلاش کرده کنترل‌های اصلی در دسترس راننده قرار داشته باشند. کیفیت مواد استفاده‌شده نیز در سطح یک سدان لوکس قرار می‌گیرد و در تپ‌های بالاتر، چرم نیمه‌انیلین و تریم‌های چوبی با منافذ باز قابل سفارش هستند. در نسخه پایه، سیستم Lexus Interface با نمایشگر لمسی ۸ اینچی ارائه می‌شود و اپل کار پلی و اندروید اتو نیز در اختیار سرنشینان قرار دارند. برای مدل ۲۰۲۴، پکیج Technology امکان سفارش نمایشگر ۱۲.۳ اینچی، هدآپ دیسپلی و SmartAccess Card Key را فراهم می‌کند. سیستم صوتی ۱۰ بلندگو نیز از تجهیزات قابل توجه خودرو است و در تپ‌های بالاتر می‌توان سیستم صوتی Mark Levinson با ۱۷ بلندگو و توان ۱۸۰۰ وات را سفارش داد. فضای کابین نیز یکی از نقاط قوت ES است. صندوق عقب حدود ۴۸۲ لیتر ظرفیت دارد و فضای پای سرنشینان عقب برای یک سدان متوسط لوکس قابل توجه است. البته صندلی‌های عقب قابلیت خواباندن ندارند که برای حمل اشیای بزرگ یک محدودیت محسوب می‌شود. از نظر ایمنی نیز Lexus Safety System+ 2.5 به صورت استاندارد ارائه می‌شود. این مجموعه شامل ترمز اضطراری خودکار، تشخیص عابر و دوچرخه‌سوار، کروز کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، کمک حفظ مسیر و پایش نقاط کور است.



اما فلسفه اصلی تعلیق ES همچنان راحتی است. لکسوس تلاش کرده سیستم تعلیق بتواند ناهمواری‌های سطح جاده را بدون انتقال ضربات شدید به کابین جذب کند. همین موضوع باعث شده ES در سفرهای طولانی و استفاده شهری، شخصیت بسیار آرامی داشته باشد. طبق داده EPA، مصرف سوخت ES350 مدل ۲۰۲۴ در شهر و بزرگراه به صورت ترکیبی تقریباً برابر با ۱۰.۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، ۷.۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر در بزرگراه و ۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر به صورت ترکیبی است.

✓ قیمت: یکی از دلایل مهم انتخاب

قیمت پایه ES۳۵۰ مدل ۲۰۲۴ در بازار آمریکا از ۴۳ هزار و ۱۹۰ دلار شامل هزینه Delivery، Processing and Handling آغاز می‌شود. نسخه‌های مجهزتر، به‌ویژه Luxury و F SPORT Handling، قیمت بالاتری داشتند و افزودن تجهیزات مانند سیستم صوتی Mark Levinson، نمایشگر بزرگ‌تر، Head-Up Display، سقف پانوراما و تجهیزات کمکی رانندگی می‌توانست قیمت نهایی را افزایش دهد.



✓ چرا ES350 ارزش خرید دارد؟

ارزش ES350 الزاماً در بیشترین قدرت یا سریع‌ترین شتاب کلاس خلاصه نمی‌شود. نقطه‌قوت این خودرو در ترکیب چند ویژگی است: موتور V6 تنفس طبیعی ۳۰۲ اسب بخاری، گیربکس ۸ سرعته، سواری بسیار نرم، کابین آرام، فضای مناسب سرنشینان، تجهیزات ایمنی گسترده و کیفیت ساختی که فلسفه سنتی لکسوس را دنبال می‌کند. این خودرو برای خریداری طراحی شده که به دنبال یک سدان لوکس برای استفاده روزمره و سفرهای طولانی است و در عین حال نمی‌خواهد شخصیت خودرو بیش از حد اسپرت و خشک باشد. در مقابل، کسی که شتاب، هندلینگ تهاجمی و مشارکت بیشتر راننده را در اولویت قرار می‌دهد، احتمالاً به سراغ رقبای اروپایی این خودرو می‌رود.



فیات «استرادا» ۲۰۲۱؛ پیکاپ کوچک و کاربردی



❧ فیات استرادا مدل ۲۰۲۱ با نسل جدید خود، طراحی مدرن‌تری نسبت به گذشته پیدا کرد و در بازار برزیل به عنوان یک پیکاپ کامپکت شهری و کاری عرضه شد. نمای جلو با چراغ‌های مرنفع، جلو پنجره بزرگ و گلگیرهای برجسته، ظاهری عضلانی به خودرو می‌دهد. نسخه کابین دوگانه نیز با چهار در و فضای مناسب‌تر برای سر نشینان، کاربرد خانوادگی بیشتری دارد. در کابین، طراحی ساده و کاربردی است و نمایشگر هفت‌انچ سیستم اطلاعات-سرگرمی، کنترل‌های فیزیکی نئوپرمطبوع و محفظه اختصاصی تلفن همراه از ویژگی‌های آن محسوب

می‌شوند. استرادا ۲۰۲۱ با موتور ۱.۴ لیتری Fire با ۸۸ اسب‌بخار و ۱.۳ لیتری Firefly با ۱۰۹ اسب‌بخار قدرت عرضه شد. نسخه ۱.۳ لیتری حدود ۱۳۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و هر دو موتور با گیربکس پنج‌سرعته دستی همراه هستند. ظرفیت حمل بار نسل جدید نیز به حدود ۶۵۰ کیلوگرم می‌رسد. در بازار کار کرده کشور برزیل، قیمت نمونه‌های ۲۰۲۱ بسته به تیپ و وضعیت خودرو متفاوت است.

«دنیای خودرو» از گلوگاه تازه زنجیره تامین صنعت خودرو گزارش می‌دهد؛

وقتی یک مسیر دریایی، خط تولید خودرو را تهدید می‌کند

در صنعت خودرو ارزش اقتصادی قطعه لزوماً با میزان اهمیت آن در تولید متناسب نیست. ممکن است یک قطعه چند ده یا چند صد دلار ارزش داشته باشد، اما نبود همان قطعه باعث توقف یک خودرو در خط مونتاژ شود

در کوتاه مدت ظرفیت جایگزینی کامل تجارت دریایی جنوب را ندارند. گزارش‌های اخیر درباره تجارت ایران نشان می‌دهد انتقال بخشی از کالاهای مسیر دریایی به مسیر زمینی افزایش یافته، اما این تغییر با مشکلاتی مانند صف‌های مرزی، محدودیت زیرساخت، افزایش زمان ترانزیت و رشد هزینه همراه شده است. حتی در برخی گزارش‌ها هزینه حمل کانتینر از چین به ایران از مسیر زمینی چند برابر حمل دریایی عنوان شده است. بنابراین مسیر جایگزین می‌تواند از توقف کامل تولید جلوگیری کند، اما الزاماً نمی‌تواند مانع افزایش قیمت تمام‌شده شود.

❧ صنعت خودرو به یک ذخیره راهبردی قطعات نیاز دارد شرایط امروز یک پیام روشن برای سیاست‌گذار دارد؛ مدیریت زنجیره تامین دیگر نمی‌تواند فقط بر اساس قیمت خرید قطعه انجام شود. در شرایطی که ریسک‌های ژئوپلیتیکی، تحریم، محدودیت ارز و اختلال حمل و نقل هم‌زمان وجود دارند، شرکت‌های خودروساز باید قطعات راهبردی را شناسایی کنند؛ قطعاتی که نبود آن‌ها می‌تواند کل خط تولید را متوقف کند. برای این قطعات باید حداقل موجودی ایمن تعریف شود. همچنین تامین‌کنندگان جایگزین باید از قبل شناسایی شوند و مسیرهای مختلف حمل برای کالاهای حساس در نظر گرفته شود. این سیاست البته هزینه دارد؛ اما هزینه ایجاد موجودی راهبردی در بسیاری از موارد کمتر از هزینه توقف خط تولید است. از طرف دیگر، سیاست صنعتی کشور نیز باید از تمرکز بیش از حد بر تولید ظاهری به سمت امنیت زنجیره تامین حرکت کند. داخلی‌سازی قطعات مهم، توسعه ساخت داخل مواد اولیه و قطعات الکترونیکی و حمایت از سرمایه‌گذاری در فناوری‌های حساس، دیگر صرفاً موضوع کاهش ارزشی نیست؛ بلکه به موضوع مداوم تولید تبدیل شده است.

❧ خطر اصلی بعد از پایان بحران نمایان می‌شود شاید در نگاه نخست، مهم‌ترین نگرانی صنعت خودرو در شرایط فعلی افزایش قیمت قطعات باشد. اما خطر بزرگ‌تر، ایجاد وقفه در جریان تولید است. اگر محموله‌ها با تاخیر وارد شوند، موجودی انبارها کاهش پیدا کند و قطعه‌ساز نتواند مواد اولیه خود را تامین کند. اثر واقعی بحران با فاصله زمانی در خطوط تولید دیده خواهد شد. به همین دلیل ممکن است در مقطعی بازار هنوز با کمبود جدی خودرو مواجه نشده باشد، اما سفارش‌های جدید قطعات با تاخیر ثبت شده و موجودی انبار در حال کاهش باشد. این فاصله زمانی همان نقطه‌ای است که باید پیش از رسیدن بحران به خط تولید مدیریت شود. صنعت خودرو ایران امروز بیش از هر زمان دیگری به مدیریت زنجیره تامین نیاز دارد. تنگه هرگز نشان داده است که حتی یک مسیر دریایی می‌تواند بر قیمت یک قطعه، برنامه تولید یک شرکت کارخانه در نهایت قیمت یک خودرو اثر بگذارد. در واقع، بحران هرگز برای صنعت خودرو فقط بحران حمل و نقل نیست؛ آزمون برای میزان تاب‌آوری زنجیره تامین است. صنعتی که بخش‌هایی از مواد اولیه و قطعات خود را از خارج تامین می‌کند، نمی‌تواند نسبت به مسیر ورود این کالاهای تفاوت باشد. اگر اختلال در تردد دریایی طولانی شود، اثر آن به تدریج از هزینه حمل به موجودی انبار، از موجودی انبار به فاصله هزاران کیلومتر، از قطعه‌ساز به خودروساز و از خودروساز به بازار منتقل خواهد شد. در چنین شرایطی، حفظ تولید فقط با افزایش تامین ارز یا تریق نقدینگی به خودروساز حل نمی‌شود. بخشی از راه‌حل در بازطراحی زنجیره تامین، ایجاد مسیرهای جایگزین، افزایش موجودی قطعات راهبردی و کاهش وابستگی به گلوگاه‌های خارجی قرار دارد. تنگه هرگز در شرایط فعلی شاید در فاصله هزاران کیلومتری از سالن تولید یک خودروساز قرار داشته باشد، اما اثر آن می‌تواند مستقیماً در همان سالن دیده شود؛ جایی که نبود یک قطعه کوچک، می‌تواند روی ارزش تولید هزاران قطعه دیگر نیز تأثیر منفی داشته باشد.



عادی، کارخانه ممکن است برای چند هفته موجودی قطعه داشته باشد. اما اگر زمان حمل از چند هفته به چند ماه افزایش پیدا کند، همان موجودی دیگر کافی نخواهد بود. از این‌جا یک زنجیره جدید شکل می‌گیرد؛ قطعه دیر می‌رسد، تولید قطعه‌ساز کاهش پیدا می‌کند، خودروساز برنامه تولید را تغییر می‌دهد، خودروهای ناقص افزایش پیدا می‌کنند و در نهایت عرضه به بازار کاهش می‌یابد. این تجربه پیش از این نیز در صنعت خودرو ایران بارها دیده شده است؛ با این تفاوت که این بار ریسک لجستیکی در شرایطی به زنجیره تحمیل شده که صنعت خودرو از قبل با محدودیت ارز و مشکلات تامین مواد اولیه مواجه است.

❧ اثر دوم: ارز گران‌تر و قطعه گران‌تر

تنگه هرگز از یک مسیر دیگر نیز بر صنعت خودرو و فشار وارد می‌کند و آن، بازار ارز است. اختلال در صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی، افزایش هزینه حمل انرژی و بالا رفتن ریسک تجارت خارجی می‌تواند بر درآمدهای ارزی و هزینه واردات اثر بگذارد. در طرف دیگر، واردکننده قطعه برای تامین همان کالای قبلی ممکن است با هزینه بالاتری روبه‌رو شود. بنابراین حتی اگر یک قطعه از نظر فیزیکی به ایران برسد، الزاماً به این معنی نیست که قیمت آن تغییر نکرده است. در چنین شرایطی، قیمت تمام‌شده قطعه از سه مسیر افزایش می‌یابد: نرخ ارز، هزینه حمل و هزینه ریسک. این همان نقطه‌ای است که فشار خارجی به داخل کارخانه منتقل می‌شود.

❧ مسیرهای جایگزین؛ راه‌حل با انتقال هزینه؟

طبیعی است که در چنین شرایطی شرکت‌ها به دنبال مسیرهای جایگزین باشند. استفاده بیشتر از مسیر زمینی ترکیه، مرزهای شمالی، حمل ریلی، مسیرهای دریای خزر و حتی حمل هوایی، بخشی از گزینه‌هایی است که می‌تواند برای برخی کالاهای مورد استفاده قرار گیرد. اما مشکل این جاست که هیچ کدام از این مسیرها

قطعه چند ده یا چند صد دلار ارزش داشته باشد، اما نبود همان قطعه باعث توقف یک خودرو در خط مونتاژ شود. به همین دلیل، در شرایط فعلی موضوع فقط کمبود قطعه نیست؛ مساله اصلی «ریسک توقف تولید» است.

❧ زنجیره‌ای که با کمبود یک قطعه متوقف می‌شود یکی از مشکلات صنعت خودرو ایران این است که تولیدکنندگان برای برخی قطعات با تیراژ پایین یا فناوری بالا، امکان ایجاد موجودی گسترده ندارند. از طرف دیگر، نگهداری موجودی بالا نیز به نقدینگی نیاز دارد. در شرایط

نوربالا

در میان قطعات خودرو، قطعات الکترونیکی وضعیت حساس‌تری دارند. صنعت خودرو طی سال‌های گذشته به سمت استفاده گسترده‌تر از واحدهای کنترل الکترونیکی، حسگرها، نمایشگرها، سامانه‌های کمک‌راننده، تجهیزات ایمنی و مجموعه‌های برقی حرکت کرده است. تولید داخلی بسیاری از این قطعات هنوز به مواد، تراشه‌ها، بردها و تجهیزات خارجی وابسته است. بنابراین توقف یک محموله کوچک نیز می‌تواند اثر بسیار بزرگ‌تری از ارزش مالی همان محموله بر تولید داشته باشد.

در صنعت خودرو، ارزش اقتصادی قطعه لزوماً با میزان اهمیت آن در تولید متناسب نیست. ممکن است یک

❧ افزایش هزینه حمل؛ تهدیدی برای قطعه‌ساز در چنین شرایطی نخستین اثر قابل مشاهده، افزایش هزینه لجستیک است. وقتی یک کشتی برای عبور از منطقه پریسک حاضر به پذیرش محموله نیست یا شرکت کشتیرانی مجبور می‌شود مسیر خود را تغییر دهد، هزینه حمل فقط به قیمت کرایه کشتی محدود نمی‌شود. هزینه سوخت، اجاره کشتی، بیمه، انبارداری، جابه‌جایی مجدد و هزینه خواب سرمایه نیز به قیمت نهایی اضافه می‌شود. هزینه بیمه جنگی کشتی‌ها در مسیر تنگه هرگز نیز به شدت افزایش یافته است. براساس داده‌های اس‌اندیپ گلوبال، حق بیمه ریسک جنگی در مقطعی از حدود یک تا سه درصد ارزش بدنه کشتی به حدود ۷.۵ تا ۱۰ درصد رسیده است. در عمل، قطعه‌ساز ایرانی با هزینه‌ای مواجه می‌شود که الزاماً در زمان ثبت سفارش قابل پیش‌بینی نیست. یک قطعه ممکن است با قیمت مشخصی از تولیدکننده خریداری شود، اما چند هفته بعد هزینه حمل، بیمه و انتقال آن تغییر کند. در چنین شرایطی افزایش هزینه لجستیک می‌تواند حاشیه سود قطعه‌ساز را از بین ببرد و او را ناچار کند با قیمت قطعه را افزایش دهد یا خرید و تولید را کاهش دهد.

❧ قطعه الکترونیکی؛ حساس‌ترین حلقه زنجیره در میان قطعات خودرو، قطعات الکترونیکی وضعیت حساس‌تری دارند. صنعت خودرو طی سال‌های گذشته به سمت استفاده گسترده‌تر از واحدهای کنترل الکترونیکی، حسگرها، نمایشگرها، سامانه‌های کمک‌راننده، تجهیزات ایمنی و مجموعه‌های برقی حرکت کرده است. تولید داخلی بسیاری از این قطعات هنوز به مواد، تراشه‌ها، بردها و تجهیزات خارجی وابسته است. بنابراین توقف یک محموله کوچک نیز می‌تواند اثر بسیار بزرگ‌تری از ارزش مالی همان محموله بر تولید داشته باشد.

در صنعت خودرو، ارزش اقتصادی قطعه لزوماً با میزان اهمیت آن در تولید متناسب نیست. ممکن است یک

❧ در صنعت خودرو، توقف یک خط تولید همیشه از داخل کارخانه آغاز نمی‌شود. گاهی یک کانتینر که در یک بندر متوقف مانده، یک محموله که بیمه آن چند برابر شده یا یک کشتی که حاضر نیست از یک مسیر دریایی عبور کند، می‌تواند زنجیره‌ای از اتفاقات را رقم بزند که نتیجه نهایی آن چیزی جز کاهش تولید، افزایش قیمت قطعه و در مرحله بعد افزایش قیمت خودرو نیست.

اکنون تنگه هرگز به یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های زنجیره تامین منطقه تبدیل شده است. کاهش شدید تردد کشتی‌ها در این مسیر در ماه‌های اخیر، تنها بازار نفت و فرآورده‌های انرژی را تحت تأثیر قرار نداده، بلکه تجارت کالاهای اولیه و قطعات صنعتی را نیز با چالش روبه‌رو کرده است. براساس داده‌های کشتیرانی منتشرشده در روزهای اخیر، تعداد شناورهای تجاری عبوری از تنگه هرگز به شکل محسوسی پایین‌تر از میانگین معمول قرار گرفته است. برای صنعت خودرو ایران، اهمیت این اتفاق زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بخش قابل توجهی از مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و کالاهای واسطه‌ای مورد نیاز تولیدکنندگان از مسیر تجارت دریایی و به‌ویژه شبکه تجاری چین، امارات و بنادر جنوبی وارد کشور می‌شود.

❧ مساله فقط بسته شدن یک تنگه نیست نگاه ساده به موضوع این است که اگر تنگه هرگز محدود شود، کشتی‌ها نمی‌توانند وارد یا خارج شوند و در نتیجه قطعه دیرتر به کارخانه می‌رسد. اما واقعیت زنجیره تامین پیچیده‌تر از این است. در زنجیره جهانی خودرو، قطعه تنها زمانی که به خط تولید می‌رسد ارزش اقتصادی خود را نشان نمی‌دهد. پیش از آن، باید سفارش‌گذاری شود، ارز آن تامین شود، تولیدکننده خارجی آن را بسازد، حمل بین‌المللی انجام شود، بیمه شود، از بندر مبدأ خارج شود، وارد بندر مقصد شود، تشریفات گمرکی را طی کند و در نهایت به کارخانه برسد. هر اختلال در یکی از این حلقه‌ها، زمان و هزینه قطعه را افزایش می‌دهد. در شرایط فعلی، تنگه هرگز عملاً به نقطه‌ای تبدیل شده که چند ریسک راهبردی به زنجیره تامین تحمیل می‌کند؛ افزایش هزینه حمل، افزایش هزینه بیمه، کاهش دسترسی به کشتی، طولانی شدن زمان حمل و در نهایت افزایش نیاز شرکت‌ها به موجودی انبار. این موضوع برای صنعتی مانند خودرو که تولید آن به هزاران قطعه وابسته است، اهمیت ویژه‌ای دارد. به عبارت دیگر، حتی اگر قطعه‌ای در چین تولید شود، مسیر آن تا ایران الزاماً یک مسیر مستقیم نیست. بخشی از تجارت منطقه‌ای از شبکه‌های توزیع و با صادرات خلیج فارس عبور می‌کند و همین موضوع حساسیت صنعت خودرو را نسبت به اختلال در مسیرهای دریایی افزایش می‌دهد.

❧ امارات؛ حلقه‌ای که نمی‌توان نادیده گرفت یکی از مهم‌ترین نقاط این زنجیره، امارات متحده عربی و به‌خصوص شبکه بندری و تجاری دبی است. این کشور طی سال‌های گذشته به یکی از مراکز اصلی توزیع کالاهای چینی در منطقه تبدیل شده است. همین گزارش تأکید می‌کند که اختلال در مسیر تنگه هرگز می‌تواند در کوتاه مدت بر نقش امارات به عنوان مرکز توزیع خودروهای چینی اثر بگذارد. این موضوع برای بازار ایران مهم است؛ زیرا در بسیاری از موارد، فعال اقتصادی ایرانی صرفاً با تولیدکننده چینی طرف نیست؛ بلکه زنجیره‌ای از شرکت‌های بازرگانی، حمل و نقل، انبارداری و با صادرات در میان قرار دارند. بنابراین وقتی مسیر دریایی مختل می‌شود، حتی اگر کارخانه تولیدکننده قطعه در چین همچنان فعال باشد، رسیدن قطعه به ایران می‌تواند با وقفه مواجه شود. گزارش‌های جدید از بازار منطقه نیز نشان می‌دهد اختلال در دسترسی به بنادر اصلی خلیج فارس باعث شده بخشی از بارها به سمت بندر کوچک‌تر یا مسیرهای جایگزین حرکت کنند؛ مسیرهایی که ظرفیت پایین‌تر و هزینه بیشتری دارند. هم‌زمان، زمان حمل کالا نیز افزایش یافته است.



ملزم به انتخاب یکی از نمایندگی‌های مجاز ایران خودرو هستند. عرضه وانت آریسان ۲ از طریق سایت بورس کالای ایران به نشانی its.time.co.ir انجام می‌شود. علاقه‌مندان برای اطلاع از جزئیات شرایط خرید و مراحل عرضه وانت آریسان ۲ می‌توانند به وبسایت رسمی ایران خودرو به آدرس ikeo.ir مراجعه کنند. اطلاعات مربوط به این عرضه در بخش «فروش خودرو» و زیر منوی «اطلاع از ضوابط فروش و تحویل» و همچنین اینفوگرافی «گام‌به‌گام خرید خودرو از طریق بورس کالا» در دسترس متقاضیان قرار دارد.

ایران خودرو روز سه‌شنبه ۳۱ شهریورماه ۱۴۰۵، تعداد ۶۰۰ دستگاه وانت آریسان ۲ را در بورس کالای ایران عرضه می‌کند. بر اساس اطلاعیه عرضه، متقاضیان خرید وانت آریسان ۲ برای حضور در این عرضه باید پیش از انجام معامله، معادل ۱۰ درصد قیمت پایه خودرو را در حساب و کالنی خود تأمین کنند. موعد تحویل خودروهای عرضه‌شده ۱۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵ اعلام شده است. پس از نهایی شدن معامله، خریداران باید هزینه‌های قانونی مربوط به خرید خودرو از جمله مالیات، بیمه و سایر هزینه‌های مرتبط را پرداخت کنند. همچنین برای انجام فرآیند تحویل، خریداران

عرضه ۶۰۰ دستگاه آریسان ۲ در بورس کالا با موعد تحویل آبان‌ماه



شرایط فروش «IMLS7» نیکا موتور اعلام شد

ترکیبی ۵۷۰ اسب‌بخار و بیشینه‌گشتاور ۷۲۵ نیوتون‌متر را دارند و قدرت به سبک خودروهای برقی به شکل یکپارچه و بدون ضربه به چرخ‌ها می‌رسد. ظرفیت پک باتری در آی ام LSV حدود ۱۰۰ کیلووات-ساعت است و با هربار شارژ آن می‌توان مسافت ۶۱۱ کیلومتر را بر اساس استاندارد NEDC پیمود. شارژ کامل این خودرو با شارژهای شهری آهسته حدود ۱۰ ساعت زمان می‌برد و شارژ سریع تنها ۲۰ دقیقه زمان خواهد برد.

رسیده است. بنابراین، قیمت این شاسی‌بلند برقی نسبت به قبل یک میلیارد و ۷۳۴ میلیون تومان افزایش یافته است. متقاضیان پس از دریافت پیامک شرکت می‌توانند به سامانه فروش نیکا موتور مراجعه و مراحل ثبت‌نام و تکمیل قرارداد را انجام دهند. پرداخت وجه نیز باید از طریق درگاه رسمی شرکت در همین سامانه صورت گیرد در این جا با یک خودرو برقی و تمام‌چرخ‌محرك یا AWD طرف هستیم؛ بنابراین دو پیش‌ترانه برقی را سوار بر بدو محور داریم. این دو پیش‌ترانه توان تولید نهایت قدرت

شرکت نیکا موتور شرایط فروش آی ام LSV مدل ۲۰۲۵ تیپ لاکچری را با قیمت نهایی ۱۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان اعلام کرد. ثبت‌نام در این طرح از ۲۶ شهریور ۱۴۰۵ آغاز شده و تا پایان روز دوم مهر ادامه دارد.

متقاضیان می‌توانند خودرو مورد نظر خود را از میان دو رنگ کرم و خاکستری انتخاب کنند. قیمت آی ام LSV در شهریور ۱۴۰۵ با احتساب کلیه هزینه‌های جانبی از ۱۲ میلیارد و ۹۶۶ میلیون تومان به ۱۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان

تحلیل
Analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.nasari@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما X7 (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L8 (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۵۰ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیاسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس کروز PUREPLUS ۴.ID (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تیراک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سلتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای انتر ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX۵۰- (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اولتندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان آلتما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نيسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویا فای (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۳۳۰	۵	▼
ساینا (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۴۰	۰	
ساینا GX L دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۶۰۵	۲۰	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۱۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۵۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۸۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱۰	یک میلیارد و ۴۸۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۶۳۰	۵	▼
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۳۷	یک میلیارد و ۶۹۵	۲۰	▼
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱۰	یک میلیارد و ۴۱۵	۵	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۴۰	۵	▲
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۴۹۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۴۱۰	۵	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۴۲۵	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۷۰	۵	▲
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۱۵	۲۵	▼
شاهین اتومات (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۹۰	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۱۲۵	۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۸۶۰	۵	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۰۵	۱۰	▲
نيسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۱۱۰	۶۵	▲
نيسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۲۶۵	۵۰	▲
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۱۰	۵	▲
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۴۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۴۶۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۳۴۵	۲۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۴۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۸۹۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ نندای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ نندای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۱۸۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۶۵	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۱۲۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۵	▲
دنا اتومات آشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۳۴۵	۱۰	▲
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۶۰	۱۰	▼
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵	▲
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۵۴۵	۱۰	▼
راناپلاس (ترم عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۵	یک میلیارد و ۸۷۰	۰	
راناپلاس (ترم عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۱۰	▲
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۱۵	▼
وانتا آریسان (بامالتور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۷۳۵	۱۰	▼

اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان سساری محل را مورد بازرسی قرار دادند و انواع روغن موتور خودرو را احتکار شده را کشف کردند. رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان مازندران با بیان این که ارزش روغن موتورهای مکشوفه توسط کارشناسان مربوطه ۸۰ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «انبار موصوف در سامانه جامع تجارت و سامانه جامع انبارها ثبت نبوده که در این رابطه یک نفر بازداشت و به همراه پرونده برای رسیدگی قانونی به جرم تحویل مرجع قضائی شد.»

سرهنک داداش تبار از عزم راسخ پلیس برای شناسایی و برخورد قانونی با محتکران کالاهای اساسی و مورد نیاز مردم خبر داد.

رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان مازندران از کشف انواع روغن موتور احتکاری به ارزش ۸۰ میلیارد ریال در ساری خبر داد.

سرهنک علی داداش تبار در تشریح جزئیات این خبر اظهار کرد: «کارآگاهان پلیس امنیت اقتصادی استان مازندران با اشراف اطلاعاتی خود از احتکار مقادیر قابل توجهی روغن موتور که در یک انبار در شهرستان ساری بوده، مطلع و بررسی موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.»

وی افزود: «کارآگاهان اداره اطلاعات و عملیات و قاجاق پلیس امنیت اقتصادی پس از انجام تحقیقات تخصصی و کسب اطمینان از درستی موضوع، طی هماهنگی با مرجع قضائی، به همراه کارشناسان



احتکار انواع روغن موتور در ساری



همکاری «غسان عبود» و غول ژاپنی روانکارها برای توسعه توزیع در منطقه؛

«ایدمیتسو» وارد بازار سوریه شد

سازگاری با مواد مختلف و شرایط کاری موتورهای برقی طراحی شده‌اند. Saud Abbasi، مدیرعامل بازارهای نوظهور در Ghassan Aboud Hold-، با اشاره به اهمیت این همکاری اعلام کرد که این توافق نشان‌دهنده تعهد گروه به سرمایه‌گذاری در راهکارهایی است که از بخش‌های حیاتی اقتصادی حمایت می‌کنند و فرصت‌های رشد پایدار را به وجود می‌آورند. به گفته وی، دسترسی مشتریان سوری به فناوری روانکارهای ژاپنی می‌تواند به بهبود عملکرد خودروها و تجهیزات، افزایش طول عمر موتور و بهینه‌سازی فرآیندهای نگهداری کمک کند.

در سوی دیگر، Kazuiku Nyudo، مدیرعامل Idemitsu، این توافق را گامی مهم در توسعه حضور شرکت در منطقه دانست و تأکید کرد که ایدمیتسو قصد دارد علاوه بر عرضه محصولات، دانش فنی و تجربه بیش از یک قرن فعالیت خود را نیز در اختیار بازار سوریه قرار دهد. وی اظهار داشت شرکت ژاپنی امیدوار است از طریق همکاری بلندمدت با غسان عبود، نقشی مؤثر در توسعه بخش‌های خودرویی و صنعتی سوریه ایفا کند. Idemitsu Kosan Co., Ltd در حال حاضر شبکه تولید، فروش و تحقیق و توسعه گسترده‌ای در ۲۸ کشور جهان در اختیار دارد. این گستردگی فعالیت به شرکت اجازه داده است تا علاوه بر بازارهای سنتی آسیا، حضور پررنگ‌تری در خاورمیانه، آفریقا و سایر مناطق در حال رشد داشته باشد. از سوی دیگر، این توافق بخشی از برنامه بازگشت Ghassan Aboud Automotive به صنعت خودرو سوریه ارزیابی می‌شود. همکاری با یک برند شناخته‌شده جهانی می‌تواند جایگاه این شرکت را در بازار روانکارها و خدمات خودرویی سوریه تقویت کرده و دسترسی مشتریان به محصولات استاندارد بین‌المللی را افزایش دهد. در مجموع، ورود ایدمیتسو به سوریه تنها یک قرارداد توزیعی ساده نیست؛ بلکه نشانه‌ای از افزایش تحرک در بازار روانکارهای خاورمیانه و تلاش برندهای بین‌المللی برای حضور در بازارهایی است که در سال‌های آینده می‌توانند فرصت‌های رشد قابل توجهی در اختیار صنعت روانکار قرار دهند.



مورد نیاز خودروهای برقی داشته است. طبق اعلام شرکت، این محصولات برای پاسخگویی به نیازهای خاص قوای محرکه الکتریکی، انتقال حرارت،

کاهش مصرف سوخت و افزایش بازدهی موتورهای مدرن طراحی شده‌اند. همچنین ایدمیتسو در سال‌های اخیر تمرکز ویژه‌ای بر توسعه سیالات

شرکت Ghassan Aboud Automotive، از زیرمجموعه‌های Ghassan Aboud Holding، با امضای یک قرارداد راهبردی با شرکت ژاپنی Idemitsu زمینه ورود رسمی محصولات این برند به بازار سوریه را فراهم کرد. بر اساس این توافق، طیف گسترده‌ای از روانکارهای خودرویی و صنعتی ایدمیتسو از طریق شبکه توزیع غسان عبود در سراسر سوریه عرضه خواهد شد.

این همکاری در شرایطی شکل گرفته که بازار سوریه پس از سال‌ها چالش اقتصادی و صنعتی، به تدریج در حال بازسازی زنجیره‌های تامین و زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل و صنایع وابسته است. ورود یکی از شناخته‌شده‌ترین تولیدکنندگان روانکار آسیا به این بازار را می‌توان نشانه‌ای از افزایش توجه شرکت‌های بین‌المللی به فرصت‌های جدید در اقتصاد سوریه دانست.

مطابق اعلام طرفین، قرارداد جدید تنها به خودروهای سواری محدود نمی‌شود و محصولات ایدمیتسو در بخش خودروهای تجاری، ماشین‌آلات صنعتی و سایر کاربردهای تخصصی نیز عرضه خواهند شد. این موضوع به غسان عبود امکان می‌دهد طیف متنوعی از مشتریان، از مالکان خودروهای سبک گرفته تا ناوگان حمل‌ونقل و واحدهای صنعتی را پوشش دهد. Idemitsu یکی از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین تولیدکنندگان روانکار در آسیاست. این شرکت که بیش از ۱۱۰ سال سابقه فعالیت در صنعت روانکار را دارد، از سوی طرف سوری به‌عنوان بزرگ‌ترین برند روانکار ژاپن و هشتمین تولیدکننده بزرگ جهان معرفی شده است. محصولات این شرکت در بسیاری از پروژه‌های کارخانهای خودروسازان به‌عنوان روانکار اولیه یا Factory Fill مورد استفاده قرار می‌گیرند و مطابق با استانداردهای خودروسازان بزرگ توسعه یافته‌اند.

یکی از نقاط قوت ایدمیتسو طی سال‌های اخیر، سرمایه‌گذاری گسترده در توسعه نسل جدید روانکارها بوده است. این شرکت از پیشگامان تولید روغن‌های فوق‌کم‌ویسکوزیته به‌شمار می‌رود؛ محصولاتی که با هدف

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI

۴۴ | محرز و متخلف را علاوه بر ملزم کردن به تحویل کالا به پراخت ۳ میلیارد و ۴۴ میلیون ریال جزای نقدی معادل دو برابر ارزش کالای قاچاق محکوم کرد.»

مدیرکل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «با دریافت شکایت شایک، بازرسان سازمان صمت پرونده این تخلف را تشکیل داده و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«سید مهدی محمدی در گفت و گو با «فارس» اظهار کرد: «سبعه چهارم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز شهرستان مهاباد پرونده نگهداری و فروش ۱۲ حلقه انواع لاستیک خودرو بر خلاف ضوابط تعیینی دولت، مشمول قانون قاچاق کالا و ارز شد. ارزش این کالاهای ۵۲۲ میلیون ریال رسیدگی کرد.»

محکومیت ۳ میلیاردی برای قاچاق لاستیک دولتی در همدان



تایر میخ دار برای سخت ترین زمستان ها؛

محصول جدید «نوکیا» به مناسبت نودمین سالگرد خانواده «هاکاپلیتا» معرفی شد

نویکن ها کلیتا ۱۰ تنها برای یک گروه خاص از خودروها طراحی نشده است. این تایر در اندازه‌های مختلف برای خودروهای سواری، کراس اوور و خودروهای شاسی بلند عرضه می‌شود و طیف گسترده‌ای از نیازهای بازار را پوشش می‌دهد. بازارهای اصلی تا این خانواده شامل فنلاند، سوئد و نروژ هستند؛ کشورهایی که استفاده از تایرهای زمستانی بخش جدایی‌ناپذیر فرهنگ رانندگی به‌شمار می‌رود. با این حال نوکیان عرضه‌اش را به آمریکای شمالی، ژاپن و بخش‌هایی از اروپای مرکزی نیز گسترش داده است.

اهمیت معرفی ها کاپلیتا ۱۰ تنها به ویژگی های فنی آن محدود نمی شود. این محصول هم زمان با نو دمین سالگرد خانواده تایر های ها کاپلیتا به بازار رسیده است؛ خانواده ای که یکی از شناخته شده ترین نام هادر صنعت تایر های زمستانی جهان محسوب می شود. نو توکیان طی دهه های گذشته این برند را به نماد تخصص در رانندگی زمستانی تبدیل کرده و اکنون از آن به عنوان یکی از مهم ترین دارایی های تجاری خود یاد می کند. پیشترانه توسعه چنین محصولی نیز تجربه طولانی فنلاندی ها در آزمایش تایر های زمستانی است. Nokian Tyres از سال ۱۹۸۶ تایر های خود را در مرکز آزمایش Ivalo مورد ارزیابی قرار می دهد. این مجموعه در حدود ۲۳۵ کیلومتری شمال مدار قطب شمال قرار گرفته و به دلیل شرایط آب و هوایی سخت، محیطی ایده آل برای توسعه و آزمایش تایر های زمستانی به حساب می آید.

بازار تایرهای زمستانی در سالهای اخیر به یکی از راقاتی ترین بخشهای صنعت گودیر تبدیل شده است. تولیدکنندگانی مانند میشن، بریجستون، کانتینتال، گودیر و پیرلی سرمایه گذاری گستردهای در این بخش انجام داده اند و نوکیان نیز تلاش میکند با تکیه بر تخصص تاریخی خود در حوزه رانندگی در سرما، جایگاهش را حفظ کند. عرضه هاگاپلیتا ۱ را می توان بخشی از همین استراتژی برای تقویت حضور در بازارهای جهانی دانست.

نوکیان اعلام کرده در طول فصل فروش زمستانی اطلاعات بیشتری درباره این محصول منتشر خواهد کرد و مشتریان از پاییز امسال می‌توانند هاگاپلینتا ۰۱ و دیگر اعضای خانواده هاگاپلینتا را از طریق فروشگاه‌ها و نمایندگی‌های تایر در کشورهای اسکاندیناوی، آمریکا، شمال و اروپای مرکزی خریداری کنند.

با توجه به سابقه طولانی برند هااکا پلیتا و استقبال اولیه بازار، نوکیان امیدوار است هااکا پلیتا ۰۱ به یکی از محصولات کلیدی این شرکت در فصل زمستان تبدیل شود و سهم بیشتری از بازار تابه‌های زمستانی، ممتاز را به خود اختصاص دهد.



شرکت Nokian Tyres به‌طور رسمی عرضه جهانی تایر زمستانی میخدار - Hakapeliitta ۱۰ را آغاز کرده است؛ محصولی که به گفته این تولیدکننده فنلاندی برای پایداری و یخبندان در شرایط متغیر و دشوار زمستانی توسعه یافته و قرار است در بازارهای صلی تایرهای زمستانی از جمله کشورهای شمال اروپا، آمریکای شمالی و ژاپن عرضه شود.

معرفی این محصول رامی توان یکی از مهم‌ترین رویدادهای سال جاری در بازار تایرهای زمستانی دانست. نوکیان در ماه مارس رونمایی رسمی از هاکاپلیتا ۰۱ را در مرکز آزمایش زمستانی خود در Ivalo فنلاند برگزار کرد. مجموعه‌ای که در منطقه‌ای واقع در شمال مدار قطب شمال قرار دارد و از شناخته‌شده‌ترین مراکز آزمایش تایرهای زمستانی در جهان به‌شمار می‌رود. محصول جدید در شرایط وارد بازار شده که تقاضای برای تایرهای زمستانی پیشرفته در بسیاری از کشورها در حال افزایش است. تغییرات اقلیمی و نوسان شرایط جوی باعث شده رانندگان در بسیاری از مناطق با شرایط جاده‌ای غیرقابل پیش‌بینی تری روبه‌رو شوند. به‌همین دلیل تولیدکنندگان تایر تلاش می‌کنند محصولاتی توسعه دهند که بتوانند در طیف گسترده‌ای از شرایط، از جاده‌های یخبخیزه گرفته تا برف فشرده و مسیرهای لغزنده، عملکرد ایمنی و پایداری قابل قبولی ارائه کنند. نوکیان نیز تأکید دارد هاکاپلیتا ۰۱ دقیقاً با همین هدف طراحی شده است. طبق اعلام شرکت، استقبال اولیه بازار از این محصول فراتر از پیش‌بینی‌ها بوده است. برگزارش مالی ۶ ماهه Nokian Tyres نشان می‌دهد پیش‌فروش این تایر به‌نتایج مطلوبی دست یافته و بسیاری از نمایندگی‌های فروشندگان همان ماه‌های نخست سفارش‌های قابل توجهی ثبت کرده‌اند.

Paolo Pompei، رئیس و مدیرعامل Nokian Tyres در توضیح عملکرد این محصول اعلام کرده است که توانایی سازگاری ها کاپلینتا ۰۱ با شرایط متغیر زمستانی یکی از مهم‌ترین نقاط قوت آن محسوب می‌شود. به گفته وی، همین ویژگی باعث شده محصول جدید هم از سوی شبکه کفروش و هم از سوی مصرف‌کنندگانی که با آن مستأداً با جاش برانگیز و به‌د، و هستند، مورد توجه قرار گیرد.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰ - سایپا ۱۳۱ - سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶ - پژو ۴۰۵ - پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی - زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند - تندر ۹۰ - دنا - ساندرو - ساندرو استپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس - دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان - سراتو - جک S۳ - چری X۲۲ - تیو تا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰ - ام وی ام X۲۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶ - آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تیو تا کمری - سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S - هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان - سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵ - سوزوکی ویتارا - BYD S۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس - صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو - پیکاپ فوتون - آسنا (امیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیو ولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX - ری را - خودرو فردا T۵ - سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵ - توسان - کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج - دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷ - ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰ - ۲۰۱۷) - رنو کولیس - SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه - اسپورتیج - هیوندای IX۵۵ - لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیو تا - TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS - اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو - لکسوس RX - تیو تا راو ۴ - سورتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی - رکستون





مهندس بنز و آتودی همکاری کرده و در فرآیند توسعه، دوام، ترمزگیری، هندلینگ، راحتی و مقاومت غلتشی را مورد ارزیابی قرار می‌دهد. هانکوک اعلام کرده در یکی از پروژه‌های توسعه تایر پورشه کاین، حدود ۸۰ هزار کیلومتر آزمون انجام شده است. در آزمون‌های مستقل نیز محصولات این برند عملکرد قابل توجهی داشته‌اند؛ برای نمونه، در آزمون‌های سال ۲۰۲۵ مجله آلمانی «Auto Bild»، تایرهای Ventus evo و iON evo رتبه «Exemplary» را دریافت کردند. بنابراین کیفیت هانکوک را می‌توان حاصل ترکیب توسعه مواد، مهندسی ساختار، آزمون‌های طولانی مدت و همکاری مستقیم با خودروسازان دانست.

هانکوک در سال‌های اخیر از یک تولیدکننده تایر با تمرکز بر بازارهای گسترده، به یکی از بازیگران مهم بخش تایرهای رده بالا تبدیل شده است. کیفیت ساخت محصولات این شرکت تا حد زیادی به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، طراحی ترکیبات لاستیکی و آزمون‌های گسترده عملکردی وابسته است. خانواده‌هایی مانند Ventus، Kinergy و iON نیز برای کاربردهای متفاوت، از تایرهای پر فورمنس و سواری تا خودروهای برقی، توسعه یافته‌اند. یکی از شاخص‌های مهم کیفیت هانکوک، حضور آن در بازار تایرهای OE یا تایرهای اولیه خودرو است. این شرکت برای توسعه تایرهای سفارشی با خودروسازانی مانند پورشه، بامو،



کیفیت ساخت تایرهای «هانکوک»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:

تداوم تولید خودروسازان؛ ثمره تکیه بر توان ساخت داخل

وابستگی کمتر به واردات و اتکا بر توان قطعه‌سازی داخلی موجب ثبات تیراژ تولید شده است؛ اما پایداری این وضعیت مستلزم رفع سریع موانع دست‌وپاگیر اداری است

نیست و دولت می‌تواند از طریق ابزارهای تسهیل‌گر ساختاری گره‌گشایی کند.»

وی با تشریح راهکارهای غیرمالی برای تسهیل جریان کارآفرینی گفت: «تسهیل نظام مالیاتی، انعطاف‌پذیری در دریافت حق بیمه و اجرای قوانین حمایتی پیشین در حوزه اشتغال، ساده‌ترین تصمیماتی است که دستگاه‌های متولی می‌توانند بدون تحمیل بار مالی جدید بر بودجه عمومی به اجرا بگذارند.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «وقتی سازمان تامین اجتماعی یا اداره مالیات به دلیل محدودیت‌های درونی فشار را بر کارفرما افزایش می‌دهند، زنجیره تولید شکننده‌تر می‌شود. حفظ امنیت پایدار کارگران در گرو صیانت از خطوط تولید است و هرگونه خدشه به تولید، مستقیماً اشتغال را نشانه می‌رود. قطعه‌سازان وفاداری و معرفت خود را به دولت، خودروسازان و کشور ثابت کرده‌اند و اکنون زمان نقش‌آفرینی دستگاه‌های اجرایی است.»

ضرورت توقف مقررات خلق الساعه

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان استان تهران با اشاره به ضرورت رفع موانع دست‌وپاگیر اداری افزود: «ساده‌ترین و اساسی‌ترین انتظار تولیدکنندگان از دولت و حاکمیت در مقطع حساس کنونی این است که با بخشنامه‌های ناگهانی و قوانین خلق الساعه، مانع تحرک بنگاه‌ها نشوند و دست‌وپای مدیران صنعتی را نبندند.» شورمعی اضافه کرد: «وضع تبصره‌های مکرر و دست‌کاری در قوانین عمره و جاری کشور، توان برنامه‌ریزی را از مدیران سلب کرده است. چنان‌چه کارآفرینی در سخت‌ترین شرایط مجبور به اتخاذ تمهیدات انقباضی و مدیریت نیروی کار شود، دستگاه‌های نظارتی نباید مانع تراشی‌های اداری ادامه‌حیات کل مجموعه را با مخاطره جدی روبه‌رو سازند.»

وی با اشاره به دشواری‌های تصمیم‌گیری در مدیریت بحران‌های اقتصادی تصریح کرد: «با بیش از یک ربع قرن سابقه مدیریت می‌گویم که هیچ تصمیمی برای یک صنعتگر در دناکت‌تر از عدم امکان تداوم همکاری با بخشی از پرسنل نیست. با وجود این، برای تضمین بقای ساختار کارخانه، گاهی تصمیمات انقباضی اجتناب‌ناپذیر است.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «تجربه ادوار گذشته از جمله تحریم‌های سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۵ نشان داد که این بحران‌ها گذرا هستند و به محض بازگشت تعادل، اولویت جذب مجدد همواره با همان متخصصان وفادار و باسابقه بوده است. بنابراین انتظار می‌رود متولیان امر با آگاهی از این واقعیت‌ها، از دخالت‌های مخل در فرآیندهای مدیریتی خودداری کنند.»

امید به سرمایه‌انسانی و گذر از بیخ تاریخی

شورمعی با یادآوری سابقه پایمردی تولیدکنندگان در سخت‌ترین دوره‌های تاریخی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «قطعه‌سازی کشور آزمون‌های سنگینی را پشت سر گذاشته و حتی در بحبوحه جنگ تحمیلی اخیر نیز اجازه توقف چرخ‌های تولید و بازماندن از تعهدات را نداد. اگر امروز نیز کمترین روزنه امید و عزم حمایتی از سوی حاکمیت مشاهده شود، صنعتگران ما قادر خواهند بود با تکیه بر تجربه گذشته از این گذرگاه پر مخاطره با موفقیت عبور کنند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور اضافه کرد: «شرط اصلی تحقق این امر، درک اضطراب موجود و اراده عملی نهادهای دولتی در جهت حذف بوروکراسی فرساینده و صدور تصمیمات بازدارنده است.»

این مقام صنفی با اشاره به افق پیش‌روی زنجیره تامین صنعت خودرو تأکید کرد: «اگرچه امروز بدون تردید با یکی از پیچیده‌ترین و دشوارترین ادوار تاریخی در عرصه تولید ملی روبه‌رو هستیم، اما پشتوانه اصلی ما پس از اتکال به پروردگار، توان فنی نیروهای متخصص جوان و درایت پیشکسوتان باسابقه این صنعت است.»

وی افزود: «گذار از این مقطع تاریخی مستلزم ارتقای همت جمعی، همگرایی ارکان مدیریتی و همراهی عقلانی ارکان تصمیم‌گیرنده کشور است. یقین دارم با تدبیر و ایستادگی همکاران صنعتی، این روزهای سخت نیز با سربلندی پشت سر گذاشته خواهد شد و به فصلی افتخارآمیز در تاریخ تابآوری صنعت کشور بدل خواهد گشت.»



نوربان

قطعه‌سازان در جنگ تحمیلی اخیر نیز اجازه توقف چرخ‌های تولید و بازماندن از تعهدات را ندادند و اگر امروز نیز حمایتی از سوی حاکمیت مشاهده شود صنعتگران از این گذرگاه پر مخاطره نیز عبور خواهند کرد

واملاک شخصی خود را نقد می‌کنند تا خطوط تولید متوقف نشود؛ چرا که آن‌ها می‌دانند اگر پیوندهای زنجیره تامین یک بار گسسته شود، بازسازی و احیای مجدد آن سال‌ها زمان خواهد برد.»

ضرورت حمایت‌های غیر پولی

شورمعی با اشاره به انفعال شبکه بانکی در همراهی با تولیدکنندگان تأکید کرد: «در شرایطی که حفظ ۵۰۰ فرصت شغلی در یک واحد صنعتی نیازمند فداکاری کم‌نظیر است، سیستم بانکی کشور بدون درک مقتضیات شرایط اضطراری، مسیر انقباض و عدم همکاری را در پیش گرفته است.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور اضافه کرد: «حمایت‌های بالادستی متأسفانه در حد وعده و سخنرانی متوقف مانده و در عمل اقدام کارسازی مشاهده نمی‌شود. اگرچه ما معذورت‌ها و کمیود نقدی نگوییم، بانک مرکزی و وزارت صمت، سازمان تامین اجتماعی و صندوق‌های باز نشستگی را به خوبی درک می‌کنیم، اما حمایت از تولید لزوماً به معنای تزریق مستقیم منابع ربالی

نوربان

در شرایطی که حفظ ۵۰۰ فرصت شغلی در یک واحد صنعتی نیازمند فداکاری کم‌نظیر است سیستم بانکی کشور بدون درک مقتضیات شرایط اضطراری مسیر انقباض و عدم همکاری را در پیش گرفته است

باز تاب تحولات منطقه‌ای و تداوم نوسانات ارزی، آزمون‌ی تازه از تاب‌آوری را پیش‌روی صنعت خودرو و زنجیره تامین قرار داده و اهمیت عمیق ساخت داخل را در ثبات خطوط تولید دوچندان کرده است. در این شرایط حساس، صیانت از اشتغال و حفظ معیشت نیروی کار به اولویت اصلی بنگاه‌های صنعتی تبدیل شده است؛ با این حال، تداوم این ایستادگی و عبور موفق از چالش‌های پیش‌رو، بیش از هر چیز مستلزم همراهی شبکه بانکی، ثبات در سیاست‌گذاری‌ها و تسهیل ساختارهای اداری، بیمه‌ای و مالیاتی است.

سایه تنش‌های منطقه‌ای بر زنجیره تامین ابوالفضل شورمعی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با اشاره به بازتاب تحولات و شرایط خاص منطقه‌ای بر فضای اقتصادی و صنعتی کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «به‌طور طبیعی تداوم این وضعیت، حساسیت‌ها و پیچیدگی‌هایی را برای کلیت بخش تولید به‌ویژه زنجیره تامین و قطعه‌سازی کشور به همراه داشته است.»

وی اضافه کرد: «بازتاب این مقتضیات پیش از هر چادر روند فعالیت خودروسازان نمایان شده است؛ به‌طوری‌که مجموعه‌هایی با وابستگی ارزی بالاتر و عمق ساخت داخل کمتر، در مدیریت جریان تولید و پاسخ‌گویی به تعهدات خود با موانع و چالش‌های ملموس‌تری مواجه شده‌اند. علاوه بر این، تشدید محدودیت‌های تبادلات بین‌المللی نیز دقت و حساسیت برنامه‌ریزی در شبکه تامین را بیش از پیش ضروری ساخته است.»

این مقام صنفی با اشاره به عملکرد متمایز خودروسازان متکی بر توان داخل ادامه داد: «مجموعه‌هایی که از عمق ساخت داخل بالاتری بهره می‌برند، به پشتوانه همراهی و تاب‌آوری صنعتگران داخلی، شرایط ثابت‌تری را تجربه می‌کنند. در این میان، هرچند اثبات تعهدات مالی به‌جامانده از دوره‌های پیشین در خودروساز دولتی همچنان نیازمند زمان و تدابیر ویژه است و با وجود اهتمام جدی مدیریت فعلی، رفع کامل این چالش‌ها زمان‌بر بوده و نقدینگی زنجیره تامین را تا حدی تحت تأثیر قرار داده است، اما در نقطه مقابل، شرایط در شرکت ایران خودرو از انسجام و پایداری مناسبی برخوردار است؛ به‌گونه‌ای که دستیابی به رکورد تولید روزانه بیش از ۲ هزار دستگاه و هدف‌گذاری برای تیراژ ۲۱۰۰ تا ۲۴۰۰ دستگاه در این برهه حساس، بیانگر اهتمامی موثر و دستاوردی ارزشمند در عرصه تولید ملی به‌شمار می‌رود.»

حفظ امنیت شغلی؛ خط قرمز فعالان صنعتی

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان استان تهران با تأکید بر نقش حیاتی تداوم تولید کارخانه‌ها در ایجاد آرامش روانی برای جامعه کارگری تصریح کرد: «در وضعیت فعلی، حفظ این سطح از تولید صرفاً یک شاخص صنعتی نیست؛ بلکه ضامن ایجاد امید، پایداری معیشت کارگران و دلگرمی خانواده‌های شریف شاغل در زنجیره تامین است.»

شورمعی اضافه کرد: «غدغه و نگرانی اصلی مدیران صنعتی در جلسات همواره معطوف به طبقه کارگری به عنوان آسیب‌پذیرترین قشر جامعه بوده و اولویت نخست ما پیش از منافع سهامداران، حفظ اشتغال و آرامش فکری این عزیزان است. همچنین قطعه‌سازان سراسر کشور با تمام توان در میدان ایستادند تا با پشتیبانی فنی و همه‌جانبه از خودروسازان داخلی، اجازه ندهند خللی در تولید و جریان اشتغال در کشور ایجاد شود.»

این مقام صنفی با تأکید بر مبانی حفظ بقای بنگاه‌های تولیدی اظهار داشت: «تجربه چندین دهه فعالیت صنعتی به ما یادآوری می‌کند که این بخش، روزهای رونق و پرامید را در دهه‌های گذشته سیری کرده است. با این حال، آنچه امروز مانع از سقوط کامل صنایع قطعه‌سازی در مواجهه با تورم، گرانی نهاده‌ها و نوسانات نرخ ارز شده، صرفاً معادلات اقتصادی نیست؛ بلکه عرق ملی و تعهد حرفه‌ای تولیدکنندگان است.» وی ادامه داد: «هم‌اکنون برخی از قطعه‌سازان حتی دارایی‌ها

ساعت فعالیت

مترو تهران در مهر ماه
تغییر نمی کند

پیوند جایگاه‌های سی‌ان‌جی با ایستگاه‌های شارژ برقی؛

ناترازی بنزین با سوخت ارزان سی‌ان‌جی مهار می شود

« به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، مهار ناترازی بنزین و تقویت تاب‌آوری سبد سوخت کشور در راهبرد تازه مدیریت انرژی، از مسیر تنوع بخشی به سبد مصرف و بازگرداندن سهم گاز طبیعی فشرده (سی‌ان‌جی) عبور می‌کند. تجربه اخیر اجرای سیاست‌های هوشمندانه و غیرقیمتی نشان می‌دهد که با تکیه بر زیرساخت‌های موجود و احیای این ظرفیت راهبردی، امکان کاهش معنادار فشار بر مصرف بنزین، حفظ ذخایر راهبردی و افزایش پایداری امنیت انرژی بدون ایجاد شوک‌های اقتصادی فراهم شده است.

بررسی روند مصرف سوخت نشان می‌دهد که در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰، حجم مصرف روزانه سی‌ان‌جی در کشور به حدود ۲۴ میلیون مترمکعب رسیده بود؛ اما به دلیل تثبیت قیمت‌ها و کاهش فاصله قیمتی بنزین و سی‌ان‌جی، این رقم به ۱۵ تا ۱۶ میلیون مترمکعب در روز رسید و بخش عمده‌ای از ظرفیت این صنعت مغفول ماند.

این افت مصرف در شرایطی رخ داد که بیش از ۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های سی‌ان‌جی کشور انجام شده بود. در دولت چهاردهم با تغییر رویکرد مدیریتی، احیای این سرمایه ملی در دستور کار قرار گرفت؛ به گونه‌ای که در دولت چهاردهم تبدیل خودروها به ناوگان دوگانه‌سوز با رشد ۶۴ درصدی (نسبت تبدیل خودروها در سال

۱۴۰۴ به نسبت میانگین دوساله سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳) همراه شده و احیای این مزیت رقابتی شتاب گرفته است. اکنون حدود ۴ میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو به صورت کارخانه‌ای یا از طریق تبدیل کارگاهی دوگانه‌سوز شده‌اند. همچنین، به ازای هر یک هزار و ۶۰۰ خودرو در کشور، یک جایگاه سی‌ان‌جی وجود دارد؛ نسبتی که از منظر دسترسی به زیرساخت، وضع نسبتاً مناسبی را نشان می‌دهد. با این حال، توسعه جایگاه‌ها در برخی مناطق کمتر برخوردار همچنان در دستور کار قرار دارد و مناطقی همچون جنوب کرمان و استان سیستان و بلوچستان نیز به تازگی به این زیرساخت متصل شده‌اند.

اثر بخشی میدانی سیاست‌های غیرقیمتی؛ جهش ۳۰ درصدی مصرف

محک عملی سیاست‌های غیرقیمتی و هوشمندسازی توزیع نشان داد که اصلاح الگوی مصرف لزوماً مسیرهای قیمتی نمی‌گذرد؛ به گونه‌ای که با هدف مدیریت مصرف سوخت، کارت اضطرار جایگاه در استان‌های کرمان و سیستان و بلوچستان حذف و انتقال مستقیم سهمیه به کارت‌های شخصی شهروندان انجام شده است که افزون بر کاهش صفوف و افزایش رضایتمندی، مصرف غیربهرینه بنزین ۱۵ درصد کاهش و به دنبال آن مصرف سی‌ان‌جی افزایش یافت.

در نتیجه این اقدام‌ها، مصرف سی‌ان‌جی در استان کرمان در مقایسه با مرداد ۱۴۰۴ رشدی حدود ۳۰ درصدی را ثبت

کرد. این تجربه موفق میدانی حاکی از آن است که هدایت ناوگان پرمصرف به سمت سوخت پاک و در دسترس، راهکاری مطمئن برای کاهش بار ناترازی بنزین و تقویت پایه‌های اقتصاد ملی به شمار می‌رود.

در همین چهارچوب و به عنوان محوری‌ترین اقدام مکمل، طرح هدفمند تبدیل رایگان ناوگان پرمصرف با همکاری وزارت کشور و سکوها‌های حمل‌ونقل اینترنتی اجرایی شده است. در قالب این طرح، خودروهای با کارکرد روزانه بیش از ۲۰۰ کیلومتر، به صورت کاملاً رایگان و با بهره‌گیری از کیت‌های نسل چهار گازسوز می‌شوند؛ طرحی که در مرحله نخست در سه استان تهران، کرمان و سیستان و بلوچستان فعال شده و به زودی به دیگر استان‌های کشور تعمیم خواهد یافت تا افزون بر مهار مصرف بنزین، هزینه‌های



جاری رانندگان را کاهش دهد و درآمد آنان را بهبود بخشد

تولید خودروهای دوگانه‌سوز

پایداری مصرف نیازمند هماهنگی کامل سمت عرضه و تولید بود. در دولت چهاردهم، موانع مالی صنعت سی‌ان‌جی با پرداخت بیش از ۲ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان از مطالبات انباشته این بخش برطرف شد. نتیجه مستقیم این حمایت مالی، جهش ۲۱۰ درصدی در تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای نسبت به سال ۱۴۰۳ و تبدیل حدود ۹۰ هزار دستگاه خودرو طی دو سال اخیر بوده است؛ اقدامی که توازن بین ظرفیت جایگاهی و ناوگان فعال را برقرار ساخت.

آماده‌سازی خطوط، ایستگاه‌ها و تجهیزات برای شروع سرویس دهی روز بعد در نظر گرفته می‌شود. «بر این اساس، در حال حاضر بر نامه‌ای برای تغییر ساعت آغاز فعالیت مترو وجود ندارد و خدمات رسانی به مسافران از ساعت ۵:۳۰ با مبادا انجام خواهد شد.»

توسعه زیرساخت و صرفه جویی سالانه ۱۱۸ میلیون لیتر بنزین

در تازه‌ترین رویداد، به طور هم‌زمان ۹ باب جایگاه عرضه سی‌ان‌جی در پنج استان سیستان و بلوچستان، اصفهان، تهران، کردستان و آذربایجان شرقی با مشارکت دولت و بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری بیش از یک هزار میلیارد تومان (یک همت) راه‌اندازی شد. ورود این ۹ جایگاه که از نظر تامین انرژی کارکردی معادل ۹ پالایشگاه کوچک دارند، افزون بر ایجاد اشتغال مستقیم برای ۱۰۰ نفر، در پایان یک سال فعالیت به صرفه‌جویی سالانه ۱۱۸ میلیون لیتری در مصرف بنزین منجر خواهد شد؛ معادل جلوگیری از خروج ۱۱۸ میلیون دلار منابع ارزی از کشور که گامی ملموس در بهبود تراز انرژی ملی به شمار می‌رود.

نوع بخشی به سبد انرژی؛ پیوند جایگاه‌های سی‌ان‌جی با ایستگاه‌های شارژ برقی

افق توسعه این زیرساخت‌ها تنها به سی‌ان‌جی محدود نشده است. در پی فراخوان توسعه زیرساخت شارژ خودروهای برقی، حدود ۲۵۰ درخواست فنی ثبت شده است که پس از ارزیابی، تا پایان امسال با بهره‌گیری از فضای موجود در محوطه جایگاه‌های عرضه سی‌ان‌جی، به ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی تجهیز خواهند شد.

واقعیت آن است که در شرایط کنونی، سی‌ان‌جی برای اقتصاد انرژی ایران فقط یک سوخت جایگزین نیست، بلکه یک ظرفیت آماده و کم‌هزینه برای کاهش فشار بر مصرف بنزین، کاهش واردات یا هزینه‌های تامین سوخت است. از همین رو، بازگرداندن این سوخت به جایگاه واقعی خود در سبد سوخت کشور، بیش از آن که نیازمند توسعه گسترده زیرساخت باشد، به سیاست‌گذاری موثر در حوزه قیمت‌گذاری، تولید خودرو و ایجاد انگیزه برای مصرف‌کننده وابسته است.

UNI-T
یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

ARINA DRIVE
www.arinadrive.com

UNI-T: One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.



Autoworld.ir

دوشنبه ۳۰ شهریور ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۵۷۳

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلبرد
Billboard

صدای اسب سرکش فورد

سیستم آگزوز فعال موسستانگ دارک هورس با چهار خروجی، برای پیشرا نه ۵ لیتری ۷۸ کایوت طراحی شده و به واسطه سوپاپ‌های فعال، امکان تغییر شدت و حجم صدا را فراهم می‌کند. در حالت‌های آرام، صدای خروجی کنترل شده‌تر است؛ اما با باز شدن سوپاپ‌ها، صدای خشن، عمیق و پرطنین ۷۸ نمایان می‌شود؛ ویژگی‌ای که شخصیت پر فور مئس دارک هورس را تقویت می‌کند.



حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.irنگهداری صحیح
از خودروهای با عمر
بالای ۱۰ سال

خودرویی که بیش از ۱۰ سال از عمر آن می‌گذرد، برای ادامه فعالیت مطمئن بیش از هر چیز به نگهداری منظم و پیشگیرانه نیاز دارد. در چنین خودروهایی نباید تنها به کیلومتر شمار توجه کرد؛ سن قطعات لاستیکی، سیالات، باتری، تایرها و اجزای سیستم تعلیق نیز اهمیت زیادی دارند. نخستین اقدام، بررسی سوابق سرویس و تطبیق آن با برنامه تعمیراتی کارخانه است؛ زیرا فواصل تعویض روغن، فیلترها و سیالات بین مدل‌های مختلف متفاوت است. روغن موتور و فیلتر باید در زمان تعیین شده تعویض شوند و سطح و نشستی سیالاتی مانند روغن ترمز، مایع خنک‌کننده و روغن گیربکس نیز به صورت دوره‌ای بررسی شود. در خودروهای قدیمی، کنترل شیلنگ‌ها، تسمه‌ها و سیستم خنک‌کاری اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا ترک‌خوردگی یا فرسودگی این قطعات می‌تواند به خرابی‌های پرهزینه منجر شود. تایرها نیز فقط بر اساس میزان آج ارزیابی نمی‌شوند؛ سن لاستیک اهمیت دارد و کارشناسان توصیه می‌کنند وضعیت تایرها معمولاً پس از ۱۰ تا ۱۶ سال، حتی در صورت وجود آج، به لحاظ رسیدن به موعد تعویض بررسی شوند. باتری نیز معمولاً عمر سه تا پنج سال دارد. در نهایت، بررسی ترمزها، کمک‌فنرها، بوش‌ها، قطعات فرمان، سیستم آگزوز و نشستی‌های زیر خودرو باید بخشی از سرویس دوره‌ای باشد. نگهداری پیشگیرانه شاید هزینه‌ای مستمر ایجاد کند، اما می‌تواند از تبدیل ایرادهای کوچک به تعمیرات سنگین جلوگیری کند.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار تغییر محسوسی نداشت

کی‌ام‌سی T9 بدون
تغییر ۷ میلیارد و ۹۲۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری
شدفونیکس تیگو ۷ بدون
تغییر ۶ میلیارد و ۹۹۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری
شدشاهین اتوماتیک پلاس
بدون تغییر ۳ میلیارد
و ۱۲۷ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شددنا پلاس توربو اتوماتیک
بدون تغییر ۳ میلیارد
و ۳۴۰ میلیون تومان
ارزش‌گذاری شدBMW 225L
GRAN COUPEعرضه توسط پرشیا خودرو
(گروه پرشیا موبیلیتی)PMG
Persia Mobility GroupPersia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۰۲۱-۴۵۹۱

www.Persiakhodro.ir