



ترولر (Troller) یک شرکت برزیلی سازنده خودروهای آفرود است که در سال ۱۹۹۵ تأسیس شد و در سال ۱۹۹۹ خودرو آفرودی به نام T4 را معرفی کرد که با الهام از جیب رانگلر ساخته شده بود. این خودرو صرفاً به صورت دو در با شاسی فولادی و بدنه فایبر گلاس به بازار برزیل عرضه شد. در سال ۲۰۰۷ فورد شرکت ترولر را خریداری کرد و سپس در سال ۲۰۱۴ نسل دوم T4 با بازطراحی کلی معرفی شد. این نسل روی نسخه کوتاه شده‌ای از پلت فرم T6 فورد متعلق به پیکاپ و ظاهر مدرن تری دارد.

ترولر (Troller) یک شرکت برزیلی سازنده خودروهای آفرود است که در سال ۱۹۹۵ تأسیس شد و در سال ۱۹۹۹ خودرو آفرودی به نام T4 را معرفی کرد که با الهام از جیب رانگلر ساخته شده بود. این خودرو صرفاً به صورت دو در با شاسی فولادی و بدنه فایبر گلاس به بازار برزیل عرضه شد. در سال ۲۰۰۷ فورد شرکت ترولر را خریداری کرد و سپس در سال ۲۰۱۴ نسل دوم T4 با بازطراحی کلی معرفی شد. این نسل روی نسخه کوتاه شده‌ای از پلت فرم T6 فورد متعلق به پیکاپ و ظاهر مدرن تری دارد.



گزینه برزیلی برای جیب رانگلر جدید

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه سازی در گفت و گو با «دنیای خودرو»

سود ۴۷ هزار میلیارد تومانی صنایع فلزی را عمدتاً

افزایش هفت برابری قیمت محصولات صنایع مادر ۴۵ هزار میلیارد تومان به صنعت خودرو و ضربه زد



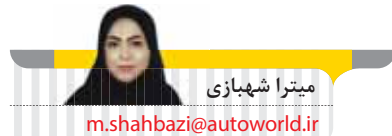
بگیرد. اما به دلیل وجود قانون مصوب مجلس دهم، صنعت خودرو و هر سال با ضرر مواجه می شود، قانونی که می گوید تزریق مواد اولیه داخلی مثل مواد پتروشیمی، مس، فولاد، آلومینیوم و غیره باید به قیمت فوب خلیج فارس منتهای درصدی باشد که در برخی موارد ۵ درصد و در برخی دیگر ۱۰ درصد است. تغییر در این قانون در حوزه اختیارات دولت نیست و اگر قرار باشد اصلاح شود، باید از سوی مجلس قانون جدیدی مصوب شود.

بدین ترتیب آیا می توان بخشی از علت افزایش قیمت خودرو را با ضعف های موجود در قوانین مرتبط دانست؟

بله؛ همین طور است. بارها شنیده ایم چرا با وجود داخلی سازی ۸۰ درصدی خودرو باز هم افزایش نرخ ارز بر روی قیمت خودرو اثر گذار است؟ مگر نمی گوئیم این صنعت فقط ۲۰ درصد ارزی دارد؟ پس چرا وقتی ارز گران می شود، خودرو هم به همان میزان افزایش قیمت دارد؟ دلیلش همین ضعف قانونی است که به آن اشاره کردیم؛ چرا که به محض گران شدن ارز، مواد اولیه تولید داخل طبق قانون مصوب مجلس به همان مقدار افزایش می یابد.

قیمت فلزات مصرفی در صنعت خودرو همچون فولاد و آلومینیوم طی سال های اخیر چقدر رشد داشته است؟

قیمت آلومینیوم و فولاد داخلی نسبت به دو سال گذشته تا ۷ برابر افزایش یافته است، مضاعف بر افزایش قیمت این فلزات شاهد هستیم مجموعه شرکت های عضو سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران که از آن به عنوان ایمیدرو یاد می شود، سال گذشته توانستند به سودی بالغ بر ۴۷ هزار میلیارد تومان دست یابند، در صورتی که تا پایان همین سال صنعت خودرو ۴۵ هزار میلیارد تومان زیان مالی دید؛ از این رقم



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در شرایطی شرکت های وابسته به سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) سال گذشته توانستند سودی ۴۷ هزار میلیارد تومانی رقم بزنند که دو خودرو ساز بزرگ کشور به همراه زنجیره تامین همین سال حدود ۴ هزار میلیارد تومان زیان دیدند. آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان کشور با بیان مطالب فوق، ضعف قانون و ناقص اجرا شدن قوانین مربوط به هدفمندی یارانه ها را به عنوان علت متضرر شدن یک صنعت و در مقابل سود قابل توجه صنعتی دیگر طرح می کند؛ موضوعی که وی در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» در خصوص جزئیات آن توضیح داده است.

بارها از قطعه سازان این نقدر شنیده ایم که عرضه مواد اولیه داخلی به قیمت جهانی، بخش تولید را با معضل مواجه می کند.

آیا شما هم معتقدید صنایع همچون فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی و غیره باعث گران شدن مواد اولیه مورد نیاز قطعه سازان هستند؟

بله. از همین رو برای رفع چنین مشکلی انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان کشور بستانای پیشنهادهای را به دولت و مجلس شورای اسلامی ارائه داد که مورد توجه قرار نگرفت. در آن بسته آمده است مواد اولیه باید به قیمت پایین تر در اختیار خودروسازان و قطعه سازان قرار

باز هم ما و ترکیه

چندی پیش که رسانه ها خبر از رونمایی دو خودرو ساخت ترکیه با حضور رئیس جمهور آن کشور دادند در هیاهوی انتشار اخبار مربوطه، مطلبی از رجب طیب اردوغان نقل شد به این مضمون: «توصیه می کنیم در صدور این خودروها به ایران بررسی های لازم صورت گیرد؛ چون وضع رانندگی در همسایه ما ایران آنقدر نابسامان است که باعث تصادفات مکرر شده و امکان دارد گناه تصادفات را به گردن خودروهای ترکیه بیندازند». این سخن حتی اگر به مزاح گفته شده یا ما آن را به مزاح و شوخی بگیریم، بیانگر یک واقعیت تلخ است که ما به موازات گسترش شهرنشینی و افزایش تعداد خودروها، فرهنگ استفاده صحیح و درست از خودرو را نیاموخته ایم. هنوز خودروهای تولید داخلی با استانداردهای جهانی فاصله دارند و این خود یکی از دلایل اصلی افزایش تلفات جانی در تصادفات است؛ یا مقررات راهنمایی و رانندگی را به درستی رعایت نمی کنیم و شاید در فرهنگ سازی در این زمینه ها قصور و کوتاهی کرده ایم و ...

حدود ۱۵ سال پیش که به دعوت شرکت بنز جهت پوشش خبری مسابقات «D.T.M» سفری به ترکیه داشتم (پیست این مسابقات در شهر استانبول واقع است) هنگام پیمایش صبح و عصر فاصله محل اقامت تا پیست مسابقات به مدت سه روز متوجه شدم که خط منتهی به سمت راست اتوبان پیوسته خالی و تنها خودروهایی که قصد خروج از بزرگراه را داشتند، در تردد بودند. این موضوع بیانگر آن است که آن ها به موازات توسعه راه های مواصلاتی و ارتباطی برای استفاده صحیح از آن برنامه ریزی کرده بودند و به دلیل تکرار، طی سالیان متمادی، جزئی از طبیعت و بالطبع بخشی از فرهنگ آن ها شده است؛ موضوعی که در اتوبان ها و بزرگراه های ما مشابه آن را ندیده ایم و شاهد آن نیستیم.

در ترکیه به رغم افزایش سالانه تعداد انواع خودرو، آمار تخلفات رانندگی روند کاهشی را نشان می دهد، اما در کشور ما وضع به آن گونه نیست. در این مورد تا آنجا پیش رفتیم که در آمد ناشی از اخذ جریمه از رانندگان متخلف در کتاب بودجه سالانه دولت آمده است و هر سال نیز روند افزایشی دارد. به عنوان مثال میزان تامین کسر بودجه در دولت اسبق ۵۰۰ میلیارد تومان از محل جریمه رانندگان بود که این رقم در بودجه سال جاری دولت تدبیر و امید به هزاران میلیارد تومان افزایش یافته است! مقایسه این امر در دو کشور همسایه نشانگر آن است که مسئولان ترکیه برای کاهش تخلفات و تصادفات برنامه ریزی کرده اند و هر سال از میزان آن کاسته می شود، ولی در ایران عزیز ما تخلفات رانندگی به منزله گاو دوشایی در آمده است که هر سال بر میزان درآمدش افزوده می شود؛ در حالی که آنچه مورد نیاز ماست برنامه ریزی برای کاهش تخلفات رانندگی و تصادفات منجر به تلفات جانی و مالی است که جز از طریق فرهنگ سازی میسر نیست. ذکر این مطالب هرگز به معنای ندیده گرفتن تخلفات رانندگی نیست، بلکه برعکس به موازات جریمه رانندگان متخلف باید با اجرای برنامه های آموزشی و ولو با تکرار و تکرار فرهنگ سازی را نهادینه کرد.



حسین نظریان
رئیس شورای سیاستگذاری

