



یک عضو کمیسیون صنایع و معادن در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛
مجلس اجازه انحصار
به خودروسازان نمی‌دهد

۳ صفحات ۲ و ۳



«آزرا»؛ سدان کره‌ای که از نفس نمی‌افتد!

۸ صفحه ۸

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

«سایپا»؛ پیشگام در روند واگذاری اصولی و حفظ حقوق سهام‌داران

مدیریت گروه خودروسازی سایپا، حفاظت از حقوق سهام‌داران، جلوگیری از تضییع حقوق مردم و افزایش ارزش دارایی‌های عمومی را در مسیر «خصوصی‌سازی» در اولویت قرار داده...

۴ صفحه ۴

در ایام پایانی سال گذشته؛

مدیریت خصوصی عقب‌ماندگی تولید «ایران خودرو» را جبران کرد

۵ صفحه ۵

توقف روند افزایش قیمت
خودروهای وارداتی در بازار آزاد

اخبار مذاکرات، بازار خودرو را به کدام سو می‌برد؟

بازار خودرو ایران در سال‌های اخیر دستخوش نوسانات و
چالش‌های گسترده‌ای شده که تقریباً تمام ارکان...

۷ صفحه ۷

«دنیای خودرو» بررسی کرد

واردات کامیون؛ پلی به سوی نوسازی یا مسیری پر از دست‌انداز؟

۹ صفحه ۹

اثرات واگذاری مالکیت بر صنعت خودرو

برنامه افزایش کیفیت و رضایت مردم و قطعه‌سازان

۱۲ صفحه ۱۲



AZIN TANEH

رانندگی ایمن با سیستم ترمز «آذین‌تنه»

حرف اول را در صنعت قطعات ترمز ایران می‌زنیم



همگام با
نوآوری‌های
جهان



www.isaco.ir

قطعه اصل نسخه‌ی سلامتِ خودرو

ایساکو؛ تامین قطعات، تضمین خدمات



وجود شارژر سریع نیز می‌تواند در حدود ۴۸ دقیقه شارژ باتری را از ۲۰ به ۸۰ درصد رساند. موتور برقی این خودرو که در اکسل نصب شده، نسبت به قبل تغییری ندارد و قدرت و گشتاور آن به ۱۶۷ اسب بخار و ۳۱۰ نیوتون متر می‌رسد. این موتور در هر صد کیلومتر ۱۳.۴ کیلووات-ساعت انرژی مصرف می‌کند. از نظر طراحی ظاهری تفاوت زیادی بین نسخه‌های پیشین و جدید ID.3 بازار چین وجود ندارد و رینگ‌های ۱۸ و ۲۰ اینچی نیز مشابه مدل پیشین هستند. البته ستون A خودرو به رنگ مشکی درآمده و فولکس‌واگن دورنگ جدید بزرگ و آبی روشن را نیز ارائه کرده است.

شرکت فولکس‌واگن آلمان نسخه به‌روز شده از ID.3 مونتاژ چین را با برخی تغییرات ظاهری و داخلی معرفی کرد. این خودرو که از باتری لیتیوم آهن فسفات LFP بهره می‌برد، قیمتی بین ۱۶ هزار و ۵۰۰ تا حدود ۱۹ هزار دلار خواهد داشت. نسخه‌های پیشین این خودرو از باتری NMC استفاده کرده بودند؛ اما این نخستین بار است که فولکس‌واگن از باتری LFP در خودروهای برقی خود استفاده می‌کند. باتری مورد بحث توسط شرکت CATL تولید شده و با ظرفیت ۵۲.۶ کیلووات-ساعتی خود توان پیمایش ۴۵۱ کیلومتری را بر اساس استانداردهای CLTC چین فراهم می‌کند. با



به‌روزرسانی ۱۶ هزار
دلاری برای «ID.3»

یک عضو کمیسیون صنایع و معادن در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

مجلس اجازه انحصار به خودروسازان نمی‌دهد

اگر وضعیت تولید خودرو به‌صورت فعلی تداوم یابد، مجلس شورای اسلامی حتماً به‌عنوان نماینده مردم وارد عمل خواهد شد و اجازه تداوم انحصار را نخواهد داد.

با توجه به احتمال افزایش سقف ارزی جهت واردات خودرو به ۳ میلیارد دلار، خودروسازان و قطعه‌سازان مدعی تبعیض ارزی هستند؛ مجلس شورای اسلامی چه برنامه‌ای برای رفع این تبعیض دارد؟

ابتدا باید بگوییم هنوز تخصیص این سه میلیارد دلار برای واردات خودرو قطعی و مصوب نشده است. همچنین باید از فعالان صنعت خودرو پرسید سال گذشته چه مقدار ارز برای واردات مواد اولیه یا قطعات دریافت کرده‌اند؟ نمی‌خواهم وارد فضای دوگانگی شوم که «چه کسی بیشتر ارز گرفته و چه کسی کمتر؟» بلکه بحث ما نیاز کشور به خودرو است. همانند سایر کشورها، باید بتوانیم این نیاز را به‌درستی تأمین کنیم.

اگر توان داخلی پاسخگوی این نیاز باشد، قطعاً اولویت با تولید خودرو داخلی است؛ اما متأسفانه به‌دلیل ساختار انحصاری، مردم از عملکرد خودروسازان داخلی زده‌خاطر هستند. واقعیت این است که مردم سال‌هاست در این وضعیت گرفتارند. گاهی احساس می‌شود برخی خودروسازان به‌جای پاسخگویی، همچنان به‌منافع صنفی خود فکر می‌کنند. صورت‌مسئله اصلی، ارائه خودرو با کیفیت و ایمن به‌مردم است، نه حفظ حاشیه سود شرکت‌ها.

با این اوصاف، مجلس شورای اسلامی جهت بهبود این شرایط چه برنامه‌ای خواهد داشت؟

اگر قرار باشد همین روند ادامه پیدا کند، مجلس شورای اسلامی حتماً به‌عنوان نماینده مردم وارد عمل خواهد شد. اجازه نخواهیم داد این انحصار در بازار ادامه یابد. مردم حق دارند از خودروهای با کیفیت، ایمن و با قیمت مناسب استفاده کنند. اگر خودروسازان نمی‌توانند به استانداردهای روز برسند، باید بپذیرند که بستر فضای رقابتی ایجاد شود. این بستر ممکن است با واردات، الزام به ارتقای تکنولوژی یا حتی انتقال فناوری به‌داخل کشور ایجاد شود.



به‌داد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

با احتمال افزایش سقف تخصیص ارز برای واردات خودرو به ۳ میلیارد دلار، بار دیگر موضوع تبعیض میان خودروسازان داخلی و واردکنندگان داغ شده است.

این در حالی است که ارز دریافتی تولید خودرو و بسیار بیشتر از ارز واردات بوده است.

از سوی دیگر، تولید خودرو در سال گذشته بسیار کمتر از برنامه پیش‌بینی شده بود و کیفیت خودروهای داخلی همچنان محل گلابه مردم و کارشناسان است. وضعیت فعلی کیفیت محصولات صنعت خودرو در کشور نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه از منظر اجتماعی نیز به‌نقطه هشدار رسیده است.

اگر سیاست‌گذار و صنعت‌گر خود را با واقعیت‌ها و پیشرفت‌های روز دنیا وفق ندهند و شرایط فعلی تداوم یابد، به‌زودی باید منتظر کاهش تمایل مشتریان در بازار نسبت به خرید خودرو داخلی بود.

از همین رو به‌نظر می‌رسد وزارت صمت به‌عنوان سیاست‌گذار صنعتی از ابتدای سال جاری باید برنامه‌های مدون و مبتنی بر ساختار اقتصادی صنعت و بازار خودرو تدوین کند تا فعالان این عرصه از تبعیض‌ها گلابه نداشته باشند. «مصطفی پوردهقان» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» به بررسی وضعیت تولید، مونتاژ و واردات خودرو پرداخت و از سیاست‌گذاری‌ها، ناکارآمدی خودروسازان، مونتاژ بی‌رویه و انفعال وزارت صمت انتقاد کرد.

ضرورتی به نام «خودرو متصل»!

شریف با اشاره به ورود این سازمان به حوزه توسعه فناوری خودروهای متصل گفت این فناوری در حال حاضر روی ۲۰۰ دستگاه خودرو رونمایی شده «برای» نصب شده است و در مواقع بحران، نظیر وقوع تصادفات که خطرات جانی برای سرنشینان وجود دارد، قابلیت ارتباط‌گیری هوشمند خودرو با مراکز امدادی را فراهم می‌کند. طبق گزارش‌های منتشر شده در آمریکا، انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰، بیش از ۲۵۰ میلیون دستگاه خودرو متصل در جاده‌ها باشند که این می‌تواند به کاهش ۴۰۰ هزار فقره تصادف جاده‌ای و نجات بیش از ۳۰ هزار زندگی در سال کمک کند. با این حال، این فناوری چالش‌ها و معایب خود را نیز دارد. هزینه‌ها، پیچیدگی فناوری و مسائل مربوط به حریم خصوصی از جمله چالش‌های اصلی هستند که در همین ابتدای امر، نیاز به توجه و مدیریت مسئولان دارند. همچنین وابستگی به شبکه‌های ارتباطی و اینترنت می‌تواند در مواقعی که دسترسی به این شبکه‌ها محدود است، مشکل‌ساز شود. امنیت سایبری نیز از دیگر چالش‌های مهم این طرح است؛ زیرا خودروهای متصل به‌عنوان هدف‌های جدید برای حملات سایبری مطرح هستند و نیاز به تدابیر امنیتی قوی دارند. البته از انعقاد قراردادهایی میان شرکت‌های بزرگ خودروساز داخلی و اپراتورهای مطرح تلفن همراه کشور برای عرضه خودروهای متصل چندین سال می‌گذرد، اما هنوز خروجی قابل توجهی در این زمینه وجود ندارد. در نهایت به‌نظر می‌رسد عزم پلیس راهور برای اجرای این طرح، حداقل در شروع برای خودروهای نوشماره و تعویض پلاکی‌ها، سبب برداشته شدن گام‌های جدی در این زمینه در سال ۱۴۰۴ خواهد شد. البته تجربه اجرای نه‌چندان کامل و موفق طرح سامانه «سپهتن» (سامانه) پایه هوشمند تردد ناوگان برای پایش و نظارت هوشمند تردد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در سال‌های اخیر می‌تواند به نوعی نقاط ضعف اجرایی شدن طرح خودرو متصل را برای مسئولان امر به‌خوبی روشن کند تا حداقل مشکلاتی که در زمینه اجرای طرح سپهتن وجود داشت، در طرح خودرو متصل تکرار نشود.

امروزه خودروهای متصل از مهم‌ترین تکنولوژی‌های مورد نیاز برای مقابله با چالش‌های کلان‌شهری بهره می‌برند و می‌توانند نقش موثری در هوشمند شدن ترافیک، تأمین امنیت و حفظ محیط‌زیست داشته باشند؛ روندی که این روزها از سوی اپراتورهای تلفن همراه کشور، پلیس راهور و برخی خودروسازان داخلی مورد توجه قرار گرفته است و به گفته فرمانده کل انتظامی کشور طرح «خودرو متصل» آماده ارائه به رئیس‌جمهور است. از ویژگی‌های خودرو متصل برای دارندگان این خودروها می‌توان به برنامه‌ریزی برای مسیر با توجه به شرایط جاده و ترافیک، اعلام وضعیت سلامت خودرو پیش از روشن شدن، تماس خودکار با اورژانس در صورت بروز تصادف و حتی از حال رفتن راننده و امکان برقراری تماس از سمت خودرو برای عیب‌یابی خودرو کار و تعمیر خودرو در محل اشاره کرد. همچنین کمک به صنعت بیمه و همدندتر کردن پوشش‌های بیمه‌ای و برقراری ارتباط با سامانه‌های تخصیص سوخت برای بهره‌وری صحیح و کاهش مصرف سوخت و مدیریت رفتار رانندگان بخش عمومی و ناوگان‌های حمل‌ونقل عمومی، از ویژگی‌های دیگر خودرو متصل است. ارتباطات خودرو با خودرو، خودرو با انسان، خودرو با سیستم‌های حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری و خودرو با خودرو ساز، از جمله مواردی است که در راستای اجرای پروژه خودرو متصل در کشور محقق خواهد شد.

از طرفی سال گذشته، رئیس سازمان جهاد دانشگاهی صنعتی



علی زرارندوست

روزنامه‌نگار



استارت

Start

XTRIM
BORN FOR MORE

سال نهم و مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی





همراهی «مرسدس بنز» در توسعه لوتوس «امیرا»



لوتوس تنها خودرو بنزینی خود یعنی امیرا را با تغییراتی برای مدل ۲۰۲۵ معرفی کرده است. مهم‌ترین خبر در مورد امیرا ۲۰۲۵، معرفی نسخه جدیدی با نام توربو SE با پیشرانده قوی تر است. نام توربو SE به یکجای Special Equipment اشاره دارد که قبلاً برای خودروهای لوتوس مثل الن ارائه می‌شد. این نسخه جدید هر چند همچنان از همان پیشرانده ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژر ساخت مرسدس استفاده می‌کند، اما حالا از تقا پیدا کرده و ۴۰۰ اسببخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون متر گشتاور دارد که ۴۰ اسببخار و ۵۰ نیوتون متر بیشتر

از قبل است. این یعنی حالا امیرا ۴ سیلندر هم سطح نسخه V6 خواهد بود که به پیشرانده ۲.۵ لیتری سوپرسشارژر توپو تا ۴۰۰ اسببخار قدرت و ۴۳۰ نیوتون متر گشتاور مجهز است. انتقال نیروی این موتور همچنان توسط همان گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه صورت می‌گیرد؛ اما توربو SE به لطف قدرت بیشتر، ظرف ۴ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد که ۰.۳ ثانیه سریع‌تر از قبل است. همچنین حداکثر سرعت این نسخه جدید هم با ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت افزایش به ۲۹۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است.

اسلامی از ابزارهای نظارتی خود استفاده خواهد کرد.

شما به ابزار نظارتی اشاره کردید؛ از نگاه شما وزارت صمت چه اقداماتی باید در سال جدید برای ساماندهی بازار خودرو و انجام دهد؟

وزارت صمت میراث‌دار سیاست‌گذاری چند دهه‌ای ناکارآمد است؛ با ساختار فعلی در صنعت خودرو که نیروی مازاد تولید وجود دارد، باید این بازار را به سمت رقابتی شدن سوق دهد. این رقابت می‌تواند با واردات هدفمند، تعریف و تحمیل استانداردهای سخت‌گیرانه یا پلت‌فرم‌های جدید شکل بگیرد. هدف باید این باشد که چه خودرو داخلی و چه مدل خارجی، کیفیت بالا و ایمنی مطلوبی داشته باشد و قیمت‌گذاری آن منطقی باشد تا مردم رضایت و توان خرید داشته باشند.

این روزها درباره پدیده «مونتاژی رویه» و وابستگی به چینی‌ها هم نگرانی‌هایی وجود دارد؛ این مساله تا جایی پیشرفته که برخی کارشناسان مونتاژ را «صنعت زدایی» می‌نامند؛ راهکار شما برای جلوگیری از این وضعیت چیست؟

سوءاستفاده از نارضایتی مردم و ارائه خودروهای مونتاژی که کیفیت نسبی بهتری دارند، اما در بخش‌هایی مانند مصرف سوخت، ایمنی یا گارانتی خودرو در سطح ایده‌آل نیستند، قابل قبول نیست. اگر قرار است تولیدکننده خودرو باشیم، باید تکنولوژی به‌روز داشته باشیم. در غیر این صورت بهتر است واردات آزاد شود تا انحصار دومی در صنعت و بازار خودرو شکل نگیرد؛ یعنی این‌طور نباشد که گروهی مونتاژکار تحت‌نام تولید، باز هم بازار را در انحصار بگیرند. این موارد از آرمان‌های ما در صنعت خودرو فاصله دارد. سیاست وزارت صمت باید جامع، شفاف و کامل باشد تا خودرو با کیفیت در اختیار مردم قرار گیرد.

به‌عنوان پرسش پایانی، آیا از عملکرد خودروسازان در سال گذشته رضایت دارید؟

صادقانه بخواهم پاسخ دهم، قطعاً رضایت وجود ندارد؛ چه از نگاه شخصی، چه از باز خورد مردم و چه از منظر مقایسه یک محصول داخلی با یک خودرو خارجی متوسط این رضایت حاصل نشده است. این حرف نه ضد تولید ملی است و نه سیاه‌نمایی؛ همان‌طور که وقتی صحبت از برنج ایرانی می‌شود، با افتخار از آن یاد می‌کنیم، باید بتوانیم از خودرو داخلی هم با افتخار حرف بزنیم. اما فعلاً نمی‌توانیم. مصرف سوخت بالا، ایمنی پایین، قیمت بالا و تکنولوژی عقب‌مانده، همه نشان می‌دهند که با صنعتی روبه‌رو هستیم که انگیزه چندانی برای تولید ندارد و در بهترین حالت به مونتاژ دست‌چندم رضایت داده است.

لوربالا



رقابت در بازار خودرو می‌تواند با واردات هدفمند، تعریف و تحمیل استانداردهای سخت‌گیرانه یا پلت‌فرم‌های جدید شکل بگیرد



معتقدم این سودها مانع انگیزه برای افزایش تولید شده است. گویا این سود ناشی از چندین خرید خودرو است که خودروسازان نیز با دامن زدن به وضعیت چندقیمتی، از این شرایط سود بردند. مجدد تاکید کنم که بر مشکلات عدیده در تولید خودرو اشراف داریم؛ اما این ادعا که «مانمی‌توانیم بیشتر تولید کنیم»، تا حد زیادی بهانه است. با این همه منابع انسانی، زیرساخت و سرمایه‌گذاری، انتظار می‌رود تولید خودرو در کشور رشد کند. معتقدم وزارت صمت باید در خصوص برنامه تولید خودرو، عملکرد جدی‌تری داشته باشد؛ در غیر این صورت، مجلس شورای

وزارت صمت سال گذشته بر نامه تولید یک میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو ارائه داد؛ اما در نهایت کمتر از یک میلیون دستگاه تولید شد. به نظر شما این انحراف از برنامه تولید ناشی از چیست؟

این انحراف از برنامه تولید عوامل مختلفی دارد؛ خودروسازان می‌گویند با مشکلات ارزی، چالش‌های قراردادی با قطعه‌سازان و مواردی از این دست مواجه هستند. اما کاهش عرضه خودرو سبب ایجاد رانت، گپ قیمتی و سودهای کلان برای خودروسازان شده است. از همین رو

NEW

M2631 D

289 KW=400 HPAT 1900 RPM





WWW.AMICOIR.COM

«آلپین» در مسیر مرتفع شدن



فرانسوی‌ها در حال اعمال آخرین تغییرات روی نخستین کراس‌اور خود با نام **A390** هستند. این خودرو تا چند هفته دیگر به صورت رسمی رونمایی خواهد شد؛ هر چند قبل از آن تصاویر نسخه پروتوتایپ تست شده حاوی برخی جزئیات قابل توجه هستند. آلپین قبلاً نیز کانسپت بتا را در نمایشگاه پاریس رونمایی کرده بود و در آن زمان اعلام شد کانسپت مورد بحث یک **A110** بزرگ‌تر برای پنج نفر خواهد بود و از طراحی آینده‌نگرانه فست‌بک با بهترین دینامیک سواری در کلاس خود سود خواهد برد. طراحی آلپین **A390** تولیدی با نسخه مفهومی تفاوت زیادی نخواهد داشت و ظاهراً همان تیغه‌های گرافته از

خودروهای لمان که در مرکز بدنه وجود داشته، در نسخه نهایی هم حفظ خواهد شد. به این نکته باید نوار نورانی دلبایت در بخش جلو را نیز افزود. آلپین همچنین تایید کرده است که مدل تولیدی پنج نفره (کانسپت مورد اشاره از چهار صندلی اسپرت بر گرفته از مسابقات موتور اسپرت استفاده کرده بود) طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱۸۰/۴۶ و ۱/۵ متر خواهد داشت و بنا بر این اندکی کوچک‌تر از پورشه ماکان برقی خواهد بود. آلپین **A390** هم‌اکنون تست‌های دشوار خود در دمای زیر صفر در جه‌سانتی‌گراد را پشت سر می‌گذارد تا مدیران و مهندسان شرکت از عملکرد مطلوب خودرو در دمای منفی ۴۰ درجه اطمینان حاصل کنند.



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد

«سایپا»؛ پیشگام در روند واگذاری اصولی و حفظ حقوق سهام‌داران

مدیریت گروه خودروسازی سایپا، حفاظت از حقوق سهام‌داران، جلوگیری از تضییع حقوق مردم و افزایش ارزش‌داری‌های عمومی را در مسیر «خصوصی‌سازی» در اولویت قرار داده است.



شفاف‌سازی اقتصادی در این گروه خودروسازی محسوب می‌شود. بر اساس این تصمیم، سایپا از محل این تجدید ارزیابی توانست افزایش سرمایه‌ای ۷۶۱ درصدی را محقق کند؛ به گونه‌ای که سرمایه ثبتی شرکت از ۱۹۵ هزار میلیارد تومان به ۱۶۸۰۲ هزار میلیارد تومان رسید. این افزایش سرمایه از طریق تجدید ارزیابی‌های شرکت، نه‌تنها ارزش واقعی اموال سایپا را به ثبت رساند، بلکه از بروز هر گونه تضییع حقوق سهام‌داران و مردم در فرآیند واگذاری جلوگیری کرد. این اقدام نقطه بارزی است که سایپا توانست از ابتدای مسیر خصوصی‌سازی، مدیریت مسئولانه و منطقی خود را در فرآیند واگذاری به نمایش بگذارد.

جلوگیری از تضییع حقوق سهام‌داران و مردم تاریخ خصوصی‌سازی در ایران همواره با نگرانی‌هایی نظیر حیفومیل اموال عمومی، کاهش ارزش‌داری‌ها و واگذاری اموال دولتی به قیمت‌هایی پایین‌تر از حد واقعی همراه بوده است. در این میان، سایپا توانست با یک تصمیم پیشگیرانه، از وقوع چنین مشکلاتی جلوگیری کند. تجدید ارزیابی‌های این شرکت به زیرساختی تبدیل شد که ارزش سهام‌سایپا را نه‌تنها در بازار سرمایه بازتعریف کرد، بلکه از اتلاف هزاران میلیارد تومان‌داری عمومی در فرآیند خصوصی‌سازی جلوگیری کرد.

تصویب افزایش ارزش‌داری‌ها با تایید سازمان بورس و اوراق بهادار، شفافیت کامل در حساب‌های مالی سایپا و اثبات کرد و مجموعه مدیریتی این شرکت را به نفع‌داری و مسئولیت‌پذیری در خصوصی‌سازی تبدیل کرد. همچنین این رویکرد سایپا نشان‌دهنده واگذاری تنها با هدف انتقال مالکیت انجام نمی‌شود؛ بلکه باید به گونه‌ای صورت گیرد که منافع اقتصادی و اجتماعی سهام‌داران، مردم و کشور حفظ شود.

ارزش برند سایپا در فرآیند واگذاری در کنار افزایش سرمایه و تجدید ارزیابی‌های شرکت، یکی از جنبه‌های مهم و حساس در خصوصی‌سازی سایپا، موضوع ارزش برند سایپا است. این شرکت به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و شناخته‌شده‌ترین برندهای خودروسازی در کشور، میراثی اقتصادی و فرهنگی است که بخشی از هویت صنعت خودرو ایران را تشکیل می‌دهد. ارزش این برند نه‌تنها در زمینه تولید خودرو بلکه در شبکه فروش، تأمین قطعات و مدیریت صنعت خودرو نقش حیاتی دارد. با توجه به این اهمیت، لازم است در فرآیند واگذاری سایپا، برند این شرکت به عنوان یکی از دارایی‌های ملی، به صورت شفاف و دقیق ارزش‌گذاری شود. برند سایپا باید به عنوان یک نماد افتخار صنعتی، با کارشناسی دقیق در فرآیند واگذاری لحاظ شود تا از واگذاری غیرشفاف یا کم‌توجهی به ارزش واقعی آن جلوگیری شود.

سایپا؛ در مسیر پهنه‌سازی عملکرد اقدامات سایپا در مسیر خصوصی‌سازی، فراتر از تجدید ارزیابی‌های دارایی‌ها رفته و به مدیریت هوشمندانه منابع و اصلاح ساختارهای مدیریتی و تولیدی معطوف بوده است. در ماه‌های گذشته، سایپا توانسته است هزینه‌های تولید خود را کاهش

نهاد علی بیگزاده

در آخرین روزهای سال گذشته، اقدام مهم و تاثیرگذاری در صنعت خودرو ایران به وقوع پیوست که نه تنها نقطه عطفی در مسیر خصوصی‌سازی بود، بلکه از تضییع حقوق سهام‌داران و مردم در فرآیند واگذاری جلوگیری کرد. این اقدام نشان‌دهنده چابکی، آینده‌نگری و مسئولیت‌پذیری گروه خودروسازی سایپا به عنوان یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین شرکت‌های خودروساز کشور است. سایپا برخلاف بسیاری از شرکت‌های دولتی بزرگ، با اقدامات اصولی و برنامه‌های مدون نه‌تنها به دنبال گذر از مسیر خصوصی‌سازی بوده، بلکه تلاش کرده است در این فرآیند از حقوق تک‌تک سهام‌داران خود، به ویژه مردم با دقت و شفافیت حفاظت کند.

مسیر متفاوت در خصوصی‌سازی صنعت خودرو و خصوصی‌سازی صنعت خودرو یکی از موضوعات داغ اقتصادی در سال‌های اخیر بوده است. واگذاری سهام شرکت ایران خودرو به بخش خصوصی در سال ۱۴۰۳ نخستین گام در این مسیر تلقی می‌شود؛ اما شرایط سایپا و فرآیند واگذاری آن تفاوت‌های زیادی با ایران خودرو دارد. اگرچه سایپا نیز در مسیر واگذاری کامل به بخش خصوصی قرار دارد، ترکیب سهام‌داری، ساختار مالکیت آن و همچنین حساسیت بالای حقوق عمومی و منافع مردم در این شرکت، روند خصوصی‌سازی سایپا را به موضوعی پیچیده‌تر و زمان‌بر تبدیل کرده است. ایران خودرو به دلیل حضور سهام‌داران عمده در بخش خصوصی، شرایط متفاوتی داشت؛ اما سایپا در این زمینه از ساختار سهام‌داری منحصر به فردی بهره‌مند است که نیازمند مدیریت دقیق و هماهنگی گسترده در مسیر واگذاری است. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) مالک حدود ۱۵ درصد از سهام سایپا است؛ رقی تقریباً سه برابر سهم آن در ایران خودرو. همچنین ۱۵ درصد دیگر سهام سایپا متعلق به تعاونی کارکنان این شرکت بوده که سهام‌داران آن خود کارکنان سایپا هستند. سهم قابل توجه دیگری (حدود ۱۴ درصد) نیز در اختیار صندوق بازنشستگی فولاد قرار دارد که طبیعتاً متعلق به بازنشستگان این صندوق است. وجود این ترکیب سهام‌داری، سایپا را به شرکتی با حساسیت‌های مالی و اجتماعی بالاتر تبدیل کرده است. واگذاری سایپا به بخش خصوصی بدون توجه به این جزئیات، می‌تواند آسیب‌های جدی به سهام‌داران آن وارد کند. از سوی دیگر، سهم بالای سهام‌داران دولتی و شبه‌دولتی موجب شده است فرآیند واگذاری میان ملاحظات قانونی، شرکتی و اجتماعی قرار گیرد و نیازمند تصمیم‌گیری دقیق و حساب‌شده باشد.

گام‌های اولیه در مسیر خصوصی‌سازی در همین راستا، وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) و مدیریت ارشد سایپا با هدف ارزنده‌سازی سهام این شرکت دولتی و حقیقی کردن ارزش‌داری‌های سایپا، برنامه گسترده و مدون‌تری را آغاز کرده‌اند. این اقدام به گونه‌ای طراحی شده است که ارزش‌داری‌ها به صورت شفاف و واقعی محاسبه شود و سهام‌سایپا با قیمت‌های واقعی و عادلانه در بازار سرمایه ارزش‌گذاری شود.

یکی از اصلی‌ترین برنامه‌های سایپا در مسیر خصوصی‌سازی، تجدید ارزیابی‌های این شرکت بود. این اقدام که در اسفندماه سال گذشته به تصویب هیات‌مدیره رسید، نقطه شروع مهمی در ارزنده‌سازی‌های دارایی‌ها و تحقق وعده‌های

پیگیری يك موضوع Follow up



محسن جوهری رئیس هیات‌مدیره انجمن CNG کشور

عدم حمایت دولت از جایگاه‌داران CNG

افزایش بی‌سابقه مصرف روزانه بنزین به بیش از ۱۳۰ میلیون لیتر، کشور را با چالش کم‌سابقه‌ای مواجه کرده است. در این شرایط، نقش سوخت‌های جایگزین مانند CNG کمترنگ‌تر از همیشه شده است. این در حالی است که از گذشته برای توسعه مصرف این نوع سوخت، سرمایه‌گذاری هنگفتی در کشور صورت گرفته است. در این رابطه محسن جوهری، رئیس هیات‌مدیره انجمن CNG کشور به بیان نظرات خود پرداخته است.

آقای جوهری، وضعیت فعلی مصرف بنزین در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

متأسفانه مصرف بنزین از ۱۳۰ میلیون لیتر در روز هم فراتر رفته است؛ در حالی که ظرفیت تولید پالایشگاه‌های ما بین ۱۰۷ تا ۱۰۹ میلیون لیتر در روز است. این یعنی حدود ۲۳ تا ۲۱ میلیون لیتر از مصرف روزانه، مازاد بر ظرفیت تولید کشور است.

این کسری از چه محلی جبران می‌شود؟

طبق آمار رسمی، حدود ۹ میلیون لیتر از این کمبود از طریق واردات تأمین می‌شود و مابقی هم احتمالاً از طریق ریفورمیت تولیدی پتروشیمی‌ها وارد سبد سوخت می‌شود. حتی در روزهای اوج مصرف، سهم این منابع می‌تواند تا ۴۰ میلیون لیتر نیز افزایش یابد.

در این شرایط، نقش CNG در مدیریت مصرف سوخت چگونه بوده است؟

متأسفانه نقش CNG به دلیل نبود حمایت‌های دولتی و سیاست‌گذاری‌های اشتباه، به شدت کم‌رنگ شده است. در حالی که CNG می‌توانست جایگزین موثری برای بخشی از مصرف بنزین باشد، شاهد کاهش شدید مصرف آن هستیم.

آمار دقیقی از کاهش مصرف CNG دارید؟

بله؛ مصرف روزانه CNG از مرز ۲۳،۵ میلیون مترمکعب عبور کرده است و در پایان سال ۱۴۰۳ به حدود ۱۹ میلیون مترمکعب رسیده است. این کاهش نشان می‌دهد ما نه تنها در حال از دست دادن یک سوخت پاک هستیم، بلکه به سمت افزایش وابستگی به بنزین و واردات آن پیش می‌رویم.

به نظر شما دلیل اصلی این روند نزولی چیست؟

عدم حمایت دولت از جایگاه‌داران، تعیین تکلیف نشدن کارمزدها و نبود سیاست‌های تشویقی برای مصرف CNG از مهم‌ترین عوامل هستند.

نگاه View



محمد رحمانی کارشناس اقتصادی

نرخ بهره بالا، نخستین مانع سرمایه‌گذاری برای تولید در ایران

در بسیاری از کشورهای پیشرفته، نرخ بهره بانکی حدود ۵ تا ۷ درصد است؛ در حالی که حاشیه‌سود تولید حدود ۱۲ تا ۱۸ درصد در نظر گرفته می‌شود. این نسبت به تولیدکنندگان اجازه می‌دهد باخذ تسهیلات بانکی، سرمایه‌گذاری کرده و سود مناسبی کسب کنند. اما در حال حاضر، نرخ بهره تسهیلات بانکی و اوراق خزانه در کشورمان، حوالی ۳۵ درصد یا بیشتر است. این مساله سبب شده است تولید و کسب‌وکار در کشور از توجه اقتصادی خارج شود و سرمایه‌ها به سمت بازارهای غیرمولد حرکت کنند. این در حالی است که با همین نرخ هم دسترسی به شرکت‌های بزرگ به منابع بانکی با محدودیت شدید روبه‌رو است. با وجود سود تولید به دلیل قیمت‌گذاری دستوری، انرژی، مالیات، نوسانات ارزی و مشکلات لجستیکی، در برخی صنایع زیر ۱۰ درصد و به‌طور میانگین حوالی ۱۳ درصد است. این یعنی بسیاری از نگاه‌های اقتصادی، حتی اگر بهترین عملکرد داشته باشند، قادر به پرداخت سود بانکی و بازپرداخت وام‌ها نخواهند بود. نرخ بهره بالا در ایران، منجر به کاهش سرمایه‌گذاری در تولید شده است. با توجه به این که نرخ بهره بانکی بسیار بالاتر از حاشیه‌سود تولید است، بسیاری از فعالان اقتصادی ترجیح می‌دهند به جای سرمایه‌گذاری در کسب‌وکار، منابع مالی خود را در بانک‌ها، بازارهای موزای مانند طلا و ارز یا فعالیت‌های سفته‌بازانه قرار دهند. از سوی دیگر، افزایش هزینه تأمین مالی برای بنگاه‌های اقتصادی که برای تأمین نقدینگی و سرمایه در گردش خود نیاز به وام دارند، با نرخ بهره ۳۵ درصدی، بسیار سنگین خواهد بود و بسیاری از کسب‌وکارها به جای توسعه، به سمت کاهش فعالیت‌های خود حرکت خواهند کرد. در نتیجه، رکود اقتصادی پیامد مستقیم این شرایط خواهد بود. وقتی تولیدکنندگان نتوانند تسهیلات بانکی دریافت کنند یا بازپرداخت وام‌هایشان را انجام دهند، به کاهش تولید مجبور می‌شوند. این مساله نرخ بیکاری را افزایش داده و تقاضای کل در اقتصاد را کاهش می‌دهد که خود موجب تعمیق رکود خواهد شد. از دیگر پیامدهای نرخ بهره بالا، افزایش قیمت تمام‌شده کالاهاست. این امر سبب افزایش هزینه‌های تأمین مالی برای تولیدکنندگان می‌شود. در نتیجه، قیمت تمام‌شده کالاها بالا می‌رود و توان رقابتی محصولات داخلی کاهش می‌یابد. این موضوع می‌تواند به افزایش واردات کالاهای خارجی و کاهش تولید داخلی منجر شود. همچنین با غیراقتصادی شدن تولید، سرمایه‌ها از بخش‌های مولد به سمت بازارهای سفته‌بازی مانند دلار، طلا و مسکن حرکت می‌کنند. این اتفاق سبب افزایش نوسانات قیمتی در این بازارها شده و به بی‌ثباتی اقتصادی دامن می‌زند.

زاپاس Spare Tire

«اوتار ۱۱» در دوازده دقیقه فروش رفت



Avata 11 luxury in motion

com/bmcars انجام شد، اوتار ۱۱ با قیمت قطعی ۴ میلیارد و ۱۹۸ میلیون تومان با مدل ۲۰۲۴ عرضه شد. همچنین مشتریان و متقاضیان امکان انتخاب از میان رنگ‌های سبزی و خاکستری متالیک با ترمیم مشکی و سفید و مشکی متالیک با رنگ قرمز برای تزئینات داخل کابین را داشتند.

بی‌ام کارز زمان تحویل خودروهای ثبت‌نام‌شده در این

باتوجه به استقبال صورت گرفته از اوتار ۱۱ در بازار جهانی و کشورهای حاشیه خلیج فارس، فروش روز گذشته نشان داد این خودرو در بازار ایران نیز با استقبال خوبی مواجه شده است. البته برند گروه بهمن در بحث واردات اوتار ۱۱ و ارائه خدمات پس از فروش، در استقبال چشمگیر از این خودرو برقی تاثیرگذار بوده است.

طرح راه‌فته دوم خردادماه سال ۱۴۰۴ اعلام کرده و این بخشنامه فروش دارای سود انصراف ۱۷،۵ درصدی و چریمه تاخیر ۲،۵ درصدی نیز بوده است. اوتار ۱۱ در بحث قوای محرکه از دو موتور برقی با خروجی ۵۶۹،۵ اسب‌بخار و گشتاور ۶۵۰ نیوتون‌متر بهره می‌برد. این کراس‌اور تمام‌برقی قوی‌ترین پیش‌رانه و باتری را در میان رقبای دارد.



برنامه درهای اضافی برای «موتانگ»



از زمانی که مدیرعامل فورد «جیم فارلی» گفت احتمال ساخت نسخه‌های دیگری از موتانگ غیر از کوپه و کانور تیبل وجود دارد، شایعاتی در مورد ساخت موتانگ سدان مطرح شده است. حال نیز این احتمال قوت گرفته است؛ زیرا فورد ۲۵ فوریه ۲۰۲۵ درخواست ثبت تجاری نام Mach 4 را به اداره ثبت اختراع و علامت تجاری آمریکا داده است. علاوه بر این، طبق گزارش‌ها، فورد اخیراً رویکردی خصوصی برای نمایندگی‌های در لاس‌وگاس، رندرهایی از موتانگ سدان را به نمایش در آورده است. البته در این مراسم کسی اجازه استفاده از موبایل یا دوربین را نداشته و تصویری از این رندرها ندارد. باین

حال، دو تا از نمایندگی‌ها اظهار داشته‌اند که فورد از موتانگ سدان با نام Mach 4 یاد کرده است. در این مراسم اما غیر از موتانگ سدان، نسخه‌های دیگری شامل موتانگ آفرودی و موتانگ چهار سیلندر RTR هم به نمایش در آمده است. البته از آن جا که Mach 4 در قالب رندر به نمایش گذاشته شده، حتی در صورتی که ساخت موتانگ سدان تأیید شده باشد هم احتمالاً زمان زیادی طول خواهد کشید تا بتوانیم آن را ببینیم. در هر حال، برای ساخت موتانگ Mach 4 تنها کافی است فورد فاصله محوری پلت فرم نسخه کوپه را افزایش دهد و درهای عقب را اضافه کند.

ویژه‌ها

۴۲ درصد از سهام «سایپا» به مزایده گذاشته شد



آگهی فراخوان عمومی شناسایی و بررسی صلاحیت متقاضیان خرید سهام شرکت سایپا منتشر شد. در این آگهی آمده است: «شرکت‌های گروه سرمایه‌گذاری سایپا، سرمایه‌گذاری گروه صنعتی رنا، گروه سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا و سرمایه‌گذاری و توسعه صنعتی نیوان اینتکار در نظر دارند اصالتا و کالتا به میزان ۴۲ درصد از سهام شرکت سایپا را به صورت تجمیعی (بلوکی) و یکجا به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد شرایط با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه واگذار کنند.»

دیگه چه خبر؟

تورم خودرو چقدر است؟



طبق اعلام مرکز آمار ایران تورم نقطه‌به‌نقطه شاخص «خرید وسایل نقلیه» یا همان خودرو در اسفند ۱۴۰۳ نسبت به اسفند ۱۳۹۷، ۱۹۷٫۱۴ درصد بوده است. به بیان دیگر در اسفند سال گذشته نسبت به اسفند ۱۴۰۲ قیمت خودرو حدود ۲۰ درصد افزایش یافته است. همچنین تورم سالانه این شاخص ۲۰٫۳ درصد بوده است. از سویی تورم نقطه‌به‌نقطه شاخص خودرو نسبت به تورم کل کشور ۱۷٫۴ درصد، تورم سالانه ۱۲٫۲ درصد و تورم ماهانه ۱٫۶ درصد کمتر بوده است.

تویتر!

تولیدکنندگان بابت یک تمدید یا ثبت سفارش ماه‌ها باید سرگردان باشند



نماینده مردم اراک در مجلس شورای اسلامی گفت: «صنعتگر ما بابت یک تمدید یا ثبت سفارش ماه‌ها باید در اداره و وزارتخانه بدود. صنعتگران و تولیدکنندگان ما گله‌مندی‌های جدی دارند که به حق است.» سیدمحمد جمالیان گفت: «تذکر من به وزیر صمت است. در سالی که شعار آن سرمایه‌گذاری در تولید است، صنعتگران و تولیدگران ما با مشکل اداری بسیار زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و روال اداری برای آن‌ها بسیار طولانی است.»

در ایام پایانی سال گذشته؛

مدیریت خصوصی عقب‌ماندگی تولید «ایران خودرو» را جبران کرد



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

تغییرات مدیریتی در ایران خودرو در بهمن‌ماه سال گذشته، نقطه عطفی در روند فعالیت‌های این خودروساز بزرگ بود؛ نقطه‌ای که با واگذاری سکان مدیریت به بخش خصوصی آغاز شد و خیلی زود نتایج عملی خود را در خطوط تولید شرکت نشان داد. برخلاف رویکردهای گذشته که با ساختارهای سنگین، تصمیم‌گیری‌های کند و ضعف در اجرا همراه بود، تیم جدید مدیریتی با تکیه بر سرعت، چابکی و روحیه پاسخ‌گویی، توانست مسیر تولید را از رکود به رشد بازگرداند. افزایش قابل توجه تیراژ روزانه تولید، مهم‌ترین شاخص این تغییر بود؛ شاخصی که توانست عقب‌ماندگی انباشته‌شده طی ماه‌های گذشته را تا حد زیادی جبران کند. ایران خودرو در پایان سال ۱۴۰۳ موفق شد ۵۳۷ هزار و ۸۰۹ دستگاه خودرو سواری تولید کند. این مساله در شرایطی تحقق یافت که بدون اصلاحات مدیریتی، ایران خودرو سال را با عقب‌ماندگی تولید خاتمه می‌داد.

نکته مهم این جاست که افزایش تیراژ نه حاصل یک سرمایه‌گذاری کلان یا تحول تکنولوژیک، بلکه نتیجه مستقیم تغییر نگاه مدیریتی و اصلاح ساختار درونی شرکت بوده است. ورود مدیران بخش خصوصی، فضای تصمیم‌گیری را از حالت سکون خارج و به‌حوزه اجرا وارد کرد؛ به گونه‌ای که اقدامات مشخصی مانند اصلاح زنجیره تأمین، بهینه‌سازی فرآیند تولید، افزایش بهره‌وری نیروی انسانی و حذف موانع اجرایی، به سرعت در دستور کار قرار گرفت. در نگاه مدیران



جدید، تولید صرفاً یک عدد نیست، بلکه نشان‌دهنده عملکرد یک سیستم است؛ سیستمی که اگر در جای درستی قرار گیرد، می‌تواند در کوتاه‌ترین زمان، بیشترین بازدهی را داشته باشد. همین دیدگاه موجب شد در واپسین روزهای سال، ایران خودرو بخشی از عقب‌ماندگی ماه‌های قبل را جبران کرده و خود را برای سالی متفاوت آماده کند. مدیران جدید ایران خودرو وعده داده‌اند که این روند در سال ۱۴۰۴ با قدرت ادامه پیدا کند. آن‌ها با تکیه بر تجربیات ماه‌های گذشته، در پی آن هستند میزان تولید را افزایش دهند. ذکر این نکته

تازه یک

First gear



علی زرنادوز

a.zarnadouz@autoworld.ir

ثبات به بازار تأیر بازگشت.

حاضر جواب: البته به شرطی که مدتی بماند و باز خیلی زود، به سندیوم قیمت بی‌قرار دچار نشود!

ریزش شدید قیمت خودرو پس از مذاکرات ایران و آمریکا؛ بازار خودرو به کدام سمت می‌رود؟

حاضر جواب: برای پاسخ به این سوال، باید منتظر ماند و دید مذاکرات به کدام سمت و سو می‌رود.

هشدار درباره تماس‌های جعلی با هدف فروش کارت طلایی خدمات خودرو...

حاضر جواب: این کلاهبرداری به‌شبهه فروش کارت طلایی خدمات خودرو، به اندازه‌های قدیمی است که شاید حتی قدمت آن به پیش از اختراع خودرو بر گردد!

چمران: خودروهایی که دائم در تهران تردد دارند، باید از همین شهر تهران معاينه فنی بگیرند.

حاضر جواب: البته در حال حاضر که برخی خودروهای پلاک تهران هم برای گرفتن معاينه فنی، به شهرهای اطراف پایتخت مراجعه می‌کنند.

شورولت ۱۱۰ ساله که چراغ‌هایش با کبریت روشن می‌شوند!

حاضر جواب: این هم راهکار مردم ۱۱۰ سال پیش برای مقابله با ناترازی‌های انرژی زمان خودشان!

خودرو غول‌پیکر تانک ۵۰۰ به بازار ایران می‌آید.

حاضر جواب: حالا تا در رقابت با نیسان‌های آبی کشور، معلوم شود تانک واقعی کدام است!

نائب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی بیان کرد: «دولت برای تنظیم بازار خودرو باید به‌نحوی عمل کند که به موازات افزایش قیمت تولیدات داخلی، فرآیند واردات خودرو تسهیل و قیمت‌ها در بازار کنترل شود.»

حاضر جواب: که البته ناگفته نپساید با تسهیل واردات خودرو، دیگر چندان امکان افزایش قیمت تولیدات داخلی وجود ندارد.

استاد دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: «خودروسازان ایرانی هفت سال با چالش‌های متعددی دست‌وپنجه نرم کردند.»

حاضر جواب: که البته مصرف‌کنندگان بازار خودرو، چند برابر این مدت در حال دست‌وپنجه نرم کردن با چالش‌های این بازار و صنعت هستند.

خودروهای کارکرده وارداتی زیر ۸ میلیارد قیمت نمی‌خورد.

حاضر جواب: خلاصه از هر مسیری که قرار است خودرویی اقتصادی وارد کشور شود، نهایتاً سهم لاکچری‌های بازار می‌شود!

بحران فروش در تسلا جدی شد.

حاضر جواب: به مشورتی که حق انتخاب و مشوق خرید و خودرو و قیمت مناسب و ... که بدهی، آخربخش می‌شود همین دیگر!

همزیستی مالکیت خصوصی با سیاست‌گذاری دولتی؟

حاضر جواب: یعنی به نظر شما، مالکیت خصوصی با سیاست‌گذاری دولتی در یک گلیم می‌گنجد؟

اینفوگراف

Infography

میزان فروش شرکت سایپا آذین در سال ۱۴۰۳

فروش اسفندماه

189
میلیارد تومان



فروش رشد

26%

میزان فروش

2.633
میلیارد تومان

شرکت سایپا آذین در مدت ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه سال گذشته حدود ۲ هزار و ۶۳۳ میلیارد تومان درآمد فروش به دست آورد.

برای چه؟

بهبود وضعیت صنعت و بازار خودرو

کاهش نرخ ارز در شرایط کنونی می‌تواند به عنوان یک نقطه تعادل در میان فشارهای فزاینده هزینه‌ها و رکود بازار خودرو عمل کند. تداوم این روند می‌تواند زمینه‌ساز رونق دوباره تولید خودرو، افزایش اشتغال در این صنعت و تامین نیاز بازار باشد. حال باید دید خودروسازان و قطعه‌سازان چگونه از فرصت کاهش قیمت ارز استفاده خواهند کرد.

چرا؟

هزینه تولید کاهش می‌یابد

صنایع خودرو و قطعه‌سازی، وابسته به واردات مواد اولیه، قطعات و ماشین‌آلات هستند. با افزایش نرخ ارز، هزینه واردات این کالاها به‌طور مستقیم بالا می‌رود. اما حالا که نرخ ارز روند کاهشی به خود گرفته، در آینده مواد اولیه ارزان‌تر وارد می‌شوند که این مساله موجب کاهش هزینه تولید و افزایش قیمت تمام‌شده محصولات می‌شود.

چه شد؟

اهمیت کاهش قیمت ارز برای خودروسازان و قطعه‌سازان

افزایش نرخ ارز و به تبع آن بالا رفتن هزینه‌های نهادهای تولید در ماه‌های اخیر سبب شده است قیمت مواد اولیه به شکل سرسام‌آوری بالا رود. در چنین شرایطی، افزایش هزینه تولید و کاهش تقاضای مشتریان، مشکلات بخش تولید کشور را دوچندان کرده است؛ حال در این شرایط، کاهش قابل توجه نرخ ارز برای شرکت‌های صنعتی از جمله خودروسازان و قطعه‌سازان از اهمیت بسزایی برخوردار است.



مورد بحث به تعداد محدود و با استفاده از پلت فرم کنونی مک لارن تولید خواهد شد. به احتمال زیاد پروژکت ۵۹-۹۵ از ساختاری که در ۷۵۵۰ به کار رفته سود خواهد برد؛ اما تغییرات زیادی در آن اعمال خواهد کرد تا کابینتی مشابه خودروهای فرمول یک به دست آید. شاید هم لائزنته پروژکت ۵۹-۹۵ از پلت فرم خودرو و سلفره مک لارن اسپید تیل استفاده کند؛ خودرویی که از قوای محرکه هیبرید ۸ سیلندر ۴ لیتری ۱۰۵۵ اسب بخاری استفاده کرده و با وجود وزن ۱۴۹۹ کیلوگرمی، در هر تن ۲۰۴ اسب بخار قدرت تولید می کند. طراحی سوپر کار جدید لائزنته پاول هوس است که در زمان حضور خود در مک لارن طراحی خودروهای مشهوری همچون P1، 570S، 720S و آر تورا بوده است.

شرکت لائزنته با استفاده از پلت فرم مک لارن در حال توسعه آبر خودرو پروژکت ۵۹-۹۵ است. این خودرو به ازای هر تن وزن خود ۷۰۰ اسب بخار قدرت تولید خواهد کرد. لائزنته که به خاطر تولید محصولات ارتقا یافته ای همچون پورشه ۹۱۱ تگ توربو با پیشرفته فرمول یک شناخته می شود، در حال توسعه آبر خودرویی با نسبت قدرت به وزن ۷۰۰ اسب بخار در هر تن است. خودرو مورد بحث فعلا با کد پروژکت ۵۹-۹۵ شناخته می شود و به منظور گرامی داشت سی امین سالگرد پیروزی خود در مسابقات ۲۴ ساعته لمانز معرفی خواهد شد. نام این خودرو به سال لائزنته یعنی ۱۹۹۵ و عدد ۵۹ به شماره خودرو مک لارن F1 GTR پیروز در رقابت های موتور اسپرت اشاره دارد. لائزنته می گوید خودرو



تلاش بریتانیایی برای مفهوم جدید هاپیر کارها

رکورد برقی این بار با موتورسیکلت

شرکت Vergo Motorcycles با موتورسیکلت برقی Vergo TS Pro توانست مسافت ۳۱۱ کیلومتری را با یک بار شارژ طی کند. این شرکت با شکستن رکورد جهانی گینس موفق به ثبت رکورد جدیدی شد. در گزارش هایی که منتشر شده اند، نکته جالبی وجود دارد؛ این رکورد در شرایط ترافیکی واقعی و نه در پیست آزمایشی بسته، ثبت شده است و مصرف کنندگان و علاقه مندان این حوزه به جای ارقام تخمینی با تست WLTP شاهد عملکرد واقعی Vergo TS Pro بودند. در سال های اخیر، موتورسیکلت های الکتریکی پیشرفت چشمگیری داشته اند؛ اما یکی از بزرگ ترین چالش ها محدودیت در مسافت طی شده و زمان طولانی شارژ بود که Vergo Motorcycles با رکورد جدید خود نشان داده این مشکلات را به خوبی تاثیر گذار مشهور در دنیای خودروهای الکتریکی، «سم کلارک» و «سارا اسلومن» را استخدام کردند تا این موتورسیکلت را در خیابان های لندن برانند. این ۲ راننده هر ساعت جابجا شدند و در مجموع حدود ۱۶ ساعت برای ثبت رکورد زمان گذاشتند. مهم تر از همه این که در پایان این سفر طولانی، با وجود پیمودن ۳۱۱ کیلومتر، هنوز حدود ۷ درصد از ظرفیت باتری موتورسیکلت مانده بود.



شرکت ورج برای ثبت این رکورد، ۲ انسان

ایده هایی برای تبدیل «تاسمان» به رقیب «رانگلر»



دنیای طراحی های خیالی و زنده های مستقل، یک طرح جسور کیا تاسمان را به شکلی جدید تصور کرده؛ به صورت یک شاسی بلند دو در با قابلیت های آفرودی که بیشتر شبیه رقیبی برای جیب رانگلر است تا یک پیکاپ شهری. اما آیا تاکنون به این فکر کرده اید که شاسی بلند آفرودی کیا چگونه می تواند باشد؟ در صورت طرح این سوال باید گفت کیا به تازگی از کانسپت «Weekender» رونمایی کرده که در واقع نسخه ای اسپرت تر و ماجراجویانه تر از پیکاپ تاسمان محسوب می شود. اما یک هنرمند مستقل به نام تنوفیلوس چین یا رافرتز گذاشته و با طراحی یک SUV دو در خیالی به نام Kia Tasgler (ترکیبی از تاسمان و رانگلر)

ذهن علاقه مندان به آفرود و قفلک داده است. طرح Tasgler طراحی جعبه ای دارد و با سقف قابل جدا شدن (دقیقا مثل جیب رانگلر) و ظاهر آن پر از جزئیاتی است که حس یک شاسی بلند ماجراجو را منتقل می کند. گلگیرهای پلاستیکی مشکی، چراغ های LED جعبه ای، جلو پنجره و سپرهای عضلانی و حتی یک ورودی هوای کابوت با استایل گاوچران ها؛ حتی قسمت عقب Tasgler هم با کمی تخیل، می تواند شبیه به نسخه فیس لیفت رانگلر به نظر برسد؛ البته اگر لوگوی کیا را نادیده بگیریم و لاستیک زاپاس را نبینیم.

کاهش چشمگیر فروش خودرو در ابتدای سال ۲۰۲۵

چالش آلمانی ها در بازار چین تداوم دارد

فروش «پورشه»، «مرسدس بنز» و «بامو» در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ در چین با کاهش دورقمی مواجه شده و این برندهای لوکس را به در دسر انداخته است. پس از دهه ها سود بردن از بازار پررونق چین، خودروسازان لوکس آلمانی با مشکل بزرگی در این کشور



سهایل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مواجه شده اند. بامو، پورشه و مرسدس بنز در سال ۲۰۲۴ شرایط سختی را در چین پشت سر گذاشتند و شروع سال جاری حتی بدتر بوده است. این سه برند لوکس آلمانی در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ کاهش فروش دورقمی را در چین تجربه کرده اند که در این میان شرایط پورشه از همه بدتر بوده است. فروش پورشه در سال ۲۰۲۴ با کاهش ۲۸ درصدی نسبت به سال قبل به ۵۶ هزار و ۸۸۷ دستگاه رسید؛ اما شرایط در سه ماهه اول امسال نگران کننده تر شده؛ زیرا فروش این شرکت کاهش ۴۲ درصدی را تجربه کرده و به تنها ۹ هزار و ۴۷۱ دستگاه رسیده است. پورشه دلیل این شرایط را تداوم وضعیت پر تنش اقتصادی در بازار چین می داند.

قدیمی ترین خودروساز دچار در دسر شده است

مرسدس بنز در سال ۲۰۲۴ در چین کاهش فروش ۷ درصدی را تجربه کرده و موفق به فروش ۶۸۳ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودرو شده بود و در سه ماهه نخست امسال با کاهش فروش ۱۰ درصدی مواجه شده است. فروش شرکت اشتوتگارتی هم در این سه ماه به ۱۵۲ هزار و ۸۰۰ دستگاه رسیده است. با وجود این کاهش فروش قابل توجه اما مرسدس بنز نیمه پر لیوان را می بیند؛ زیرا پر فروش ترین خودروهای با قیمت بیش از یک میلیون یوان در چین معادل ۱۳۶ هزار دلار ساخت مرسدس بنز بوده و این شرکت امیدوار است با عرضه نسل جدید CLA در نیمه دوم سال جاری بتواند فروش خود را در این کشور افزایش دهد. این در حالی است که مرسدس بنز چندین مدل را با فاصله محوری کشیده به طور خاص برای چین تولید می کند. خریداران چینی به فضای پای زیاد در عقب خودرو علاقه مند هستند و به همین دلیل، مرسدس بنز نسخه کشیده A کلاس، C کلاس و E کلاس را برای این کشور تدارک دیده؛ اما حتی با وجود عرضه این خودروها هم فروش شرکت کاهش یافته است.

تلاطم در باوریا

همین داستان در مورد بامو هم صدق می کند. فروش این گروه آلمانی شامل برندهای بامو و مینی در سال ۲۰۲۴ در چین با کاهش ۱۳.۴ درصدی به ۷۱۵ هزار و ۲۰۰ دستگاه رسید و در ابتدای سال ۲۰۲۵ شرایط بدتر شده است؛ زیرا فروش این دو برند در سه ماهه نخست امسال به ۱۵۵ هزار و ۱۹۵ دستگاه رسیده که کاهش ۱۷.۲ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می دهد. این در حالی است که در سه ماهه نخست، فروش برند بامو در تمام مناطق جهان به جز چین که بزرگ ترین بازار آن است، رشد داشته است. بامو هم مثل مرسدس بنز نسخه کشیده سدان های خود و حتی کراس اوورهای X1، X3، X5 و X7 را در چین عرضه می کند. همچنین نسخه الکتریکی و کشیده سری ۳ که با نام i3 شناخته می شود هم فقط در این کشور تولید و عرضه می شود. آئودی هنوز آمار فروش خود در سه ماهه نخست ۲۰۲۵ در چین را منتشر نکرده؛ اما انتظار می رود فروش این شرکت هم کاهش یابد؛ زیرا در سال ۲۰۲۴ فروش آئودی در چین و هنگ کنگ با افت ۱۰.۹ درصدی به ۶۴۹ هزار و ۹۰۰ دستگاه رسید. آئودی دلیل این موضوع را بازار شدیداً رقابتی چین عنوان کرده است؛ زیرا برندهای چینی در طراحی و تکنولوژی، به پای خودروسازان قدیمی رسیده اند و هر چند ممکن است اعتبار برندهای مشهور را نداشته باشند، اما جدیدترین تکنولوژی ها را با قیمت های کمتری ارائه می کنند.

برق به زمین بازی حریف تبدیل شده است

همچنین رونق خودروهای الکتریکی در چین خودروسازان غربی را غافلگیر کرده و به تکاپو انداخته است؛ اما رقابت در این بخش از بازار چین هرگز آسان نخواهد بود؛ زیرا برندهای چینی در چندین زمینه برتری مهمی دارند. این شرکت ها به مواد خام ارزان قیمت برای تولید باتری خودروهای الکتریکی دسترسی دارند که سبب کاهش قابل توجه هزینه های تولید می شود. علاوه بر این، هزینه بسیار پایین تر نیروی کار در چین سبب شده است خودروسازان این کشور بتوانند محصولات خود را با قیمت های بسیار پایینی عرضه کنند و خودروسازان غربی را تحت فشار قرار دهند. در نتیجه، خودروسازان اروپایی برای مقابله با چینی ها دست به اقداماتی مثل ایجاد زیر برندهای جدید همچون جتا توسط فولکس واگن و برند جدیدی با نام گنج کننده AUDI توسط آئودی زده اند. علاوه بر این، کاهش تعداد کارگران توسط مرسدس بنز، پورشه و آئودی هم نشانه روشنی از مسیر دشوار آینده این خودروسازان سنتی لوکس در بزرگ ترین بازار خودرو جهان است.



مشوق های کالیفرنیا کاملاً حذف خواهد شد

از مسیر خود منحرف می کند. در عوض، هر گونه تلاش برای لغو این معافیت اکنون با یک مسیر قانونی دشوار تر روبه رو است. معافیت مورد بحث بخشی از یک سنت دیرینه است؛ به دلیل آلودگی شدید هوا در گذشته، به کالیفرنیا اجازه داده شده است تا قوانین سخت گیرانه تری را نسبت به قوانین تعیین شده توسط دولت فدرال در مورد آلودگی اعمال کند. سایر ایالت ها می توانند استانداردهای کالیفرنیا را دنبال کنند و تاکنون ۱۱ ایالت به ممنوعیت خودروهای بنزینی تا سال ۲۰۳۵ متعهد شده اند که در مجموع تقریباً نیمی از بازار خودرو ایالات متحده را تشکیل می دهند. سناتور الکس پادیلار از کالیفرنیا گفت: «این به عنوان آخرین ترنند از سوی سازمان حفاظت محیط زیست دولت ترامپ، یک تلاش واضح و جعلی برای تضعیف رهبری آب و هوایی کالیفرنیا بود و شکست خورد.»

یک حکم سنا مانع از تلاش جمهوری خواهان برای لغو سریع ممنوعیت خودروهای درون سوز کالیفرنیا در سال ۲۰۳۵ می شود و یک پیروزی موقت برای حامیان آب و هوا است. بر اساس گزارش نیویورک تایمز، تلاش های دولت ترامپ و جمهوری خواهان کنگره برای برچیدن دستور خودروهای برقی (EV) کالیفرنیا با مانع روبه رو شد. حکمی از سوی کارشناس آئین نامه مجلس سنا در روز جمعه، مانع از تلاش برای استفاده از قانون بازنگری کنگره (CRA) برای لغو معافیت کالیفرنیا تحت قانون هوای پاک شد. این معافیت به این ایالت اجازه می دهد تا فروش خودروهای بنزینی نورا تا سال ۲۰۳۵ ممنوع کند. این تصمیم یک استراتژی کلیدی برای خنثی کردن سریع سیاست آب و هوایی ایالت، بدون ۶۰۰ رای مورد نیاز برای غلبه بر فیلیپاستر در سنا است که آن را



خبر News

تعارفها روی قطعات کماکان برقرار است

توقف ۹۰ روزه اخیر اعلام شده توسط ترامپ بر اکثر تعرفه های وارداتی متقابل، یک صنعت بزرگ را نادیده گرفته است؛ خودروسازی. به رغم کاهش تعرفه ها به ۱۰ درصد برای ۷۵ کشور، تعرفه های ۲۵ درصد بر خودروهای وارداتی و قطعات خودرو همچنان پابرجاست که ضربه ای به شرکت بزرگ دیترویت و زنجیره تامین گسترده خودرو میسینگان است. اسکاگت بسنت، وزیر خزانه داری در سخنرانی در خارج از کاخ سفید، توضیح داد که تعرفه های باصطلاح «بخشی» - که شامل خودرو، فولاد، آلومینیوم و سایر صنایع هدفمند است - در این توقف گنجانده نشده اند. کاخ سفید بعداً این موضوع را تایید کرد. این به رغم سردرگمی های اولیه در مورد آن است که آیا تعرفه های خودرو



ممکن است کاهش یابد یا خیر؟ دن ایوز، تحلیلگر Wedbush Securities. به De-troit Free Press گفت: «برای میسینگان، جایی که تولید خودرو شاهرگ حیاتی اقتصاد ایالت به شمار می رود، این تصمیم مانند یک «ضربه به روده است.» در حالی که بازارهای جهانی به توقف تعرفه ها واکنش مثبتی نشان دادند، خودروسازان دیترویت برای فشارهای قیمتی مداوم، اختلالات زنجیره تامین و تهدید به کاهش مشاغل آماده می شوند. گلن استیونز، مدیر اجرایی MichAuto و معاون اتاق بازرگانی منطقه دیترویت گفت: «متأسفانه، توقف ۹۰ روزه تعرفه های متقابل که امروز اعلام شد، شامل تعرفه های ۲۵ درصد بر خودروها و قطعات مونتاژ شده که در سوم آوریل اعمال شد و سایر تعرفه های مبتنی بر این بخش، مانند تعرفه های فولاد و آلومینیوم نمی شود. بر این اساس صنعت شاخص میسینگان و زنجیره های تامین و کارمندیانی که آن را حفظ می کنند، همچنان محتمل آثار ناشی از عدم اطمینان و اختلال ایجاد شده بر اثر وضع سیاست های تجاری متغیر ترامپ خواهند بود.» ترامپ همچنین تعرفه ها بر تمام کالاهای چینی را به ۱۲۵ درصد رساند که در مورد خودرو به ۱۵۰ درصد نیز می رسد و این مساله بر تنش های افزایشی



مرسدس «AMG GT63 S» کوپه



مرسدس بنز به راننده جوان و تازه‌وارد خود، AMG GT63 S کوپه با تزئینات و تجهیزات سفارشی هدی داده است. این مدل با نگاهی به مسابقات فرمول یک طراحی شده و به زودی برای فروش عمومی نیز عرضه می‌شود. آندره کیمی آنتونلی متولد ۲۰۰۶ ایتالیا است، او هم‌اکنون در سن ۱۸ سالگی، برای تیم فرمول یک مرسدس، رانندگی می‌کند. کیمی آنتونلی مشابه بسیاری دیگر رانندگان جوان و آتی‌دار دنیا، خانواده ثروتمندی دارد و توسط پدرش که راننده حرفه‌ای محسوب می‌شود، تعلیم دیده تا حالا در بالاترین سطح مسابقات سرعت، وارد رقابت با بزرگان شود. با وجود عملکرد

چشمگیر آنتونلی در فرمول یک، او تا مدت‌ها نمی‌تواند مرسدس AMG جدیدش را در جاده‌ها تجربه کند. بر اساس قانون راهنمایی و رانندگی ایتالیا، کسی که به نازکی گواهینامه گرفته برای سه سال، حق رانندگی با خودروهای رانندگی داشته که بیش از ۱۰۰ اسب بخار به ازای هر تن قدرت دارند. در حالی که AMG GT63 S با ۶۰۳ اسب بخار به ازای هر تن، بسیار فراتر از این محدودیت است. نسخه سفارشی موتور سائرت به نام Motorsport Collectors Edition مشابه آن چه در اختیار کیمی آنتونلی قرار گرفته، ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار دلار قیمت دارد.

«نادین خودرو» محصولات اسپرت آئودی را معرفی کرد



سدان در بازار این دسته از خودروهای کشور به‌عنوان اسپرت‌ترین گزینه شناخته می‌شود که دارای بیش‌ترانه ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ توربوشارژر ۱.۵ لیتری بوده که با ساختار هیبرید متوسط می‌تواند ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور فراهم آورد. گیربکس ۷ سرعته از نوع اس-ترونیک بوده که قدرت و گشتاور را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. مشخصات فنی مدل S-Line اسپرت یک مشابه نسخه سدان بوده؛ با این تفاوت که هاچ‌بک است. اما کراس اوور Q4 50 e-tron دارای دو موتور الکتریکی بوده که حداکثر ۳۱۳ اسب بخار قدرت و ۴۷۲ نیوتون متر گشتاور را تولید می‌کند. به‌زودی هر چهار محصول جدید آئودی توسط نادین خودرو به بازار عرضه خواهد شد. در ششم‌ه روزنامه «دنیای خودرو» گزارشی ميسوسط از این رونمایی را خواهید خواند.

نادین خودرو یکی از شرکت‌های واردکننده خودرو است. این شرکت روز گذشته در اوتواپوس سابق از چهار مدل آئودی A3 35TFSI S Line، سدان، A3 35TFSI اسپرت بک، Q4 50e-tron کوآترو و Q5 40e-tron رونمایی کرد. این شرکت به‌منظور ایجاد تحول در بازار خودروهای پاک با انرژی نوین دو گزینه تمام‌برقی از آئودی به‌عنوان برنده پرمیوم آلمانی را به‌گوشه آورده است. این دو خودرو کراس اوور تمام‌برقی یعنی Q4 50 e-tron کوآترو و Q5 40 e-tron به‌صورت آزاد و دو گزینه هیبرید A3 35TFSI S Line سدان و A3 35TFSI اسپرت بک به‌صورت سامانه جانبازی به‌دست مشتریان خواهد رسید. خدمات پس از فروش این محصولات آئودی توسط کوشاخودرو ارائه می‌شود که هر چهار گزینه در بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی خود هستند و در بازار ایران جزو خاص‌ترین گزینه‌ها به‌شمار می‌روند. A3 35TFSI

چینی

Chinese

معرفی ام‌جی سایبر «ایکس»



شرکت MG که تحت مالکیت گروه خودروسازی چینی SAIC فعالیت می‌کند، به‌طور رسمی از معرفی قریب‌الوقوع شاسی‌بلند جدید و مفهومی خود با نام ام‌جی سایبر X خبر داده است. این خودرو قرار است نخستین

رونمایی جهانی خود را در نمایشگاه بین‌المللی خودرو و شاتگهای تجربه کند و به‌عنوان نقطه عطفی در تاریخ طراحی و مهندسی محصولات MG معرفی شده است. MG Cyber X با بهره‌گیری از زبان طراحی مدرن و چهار گوش، نمایی جسورانه، شیک و آینده‌نگر ارائه می‌دهد. برخلاف بسیاری از شاسی‌بلندهای سنتی که بر ظاهر آفرودی تکیه دارند، Cyber X با خطوط صاف، لبه‌های منحنی و جزئیات مدرن، تلفیقی هوشمندانه از ظرافت شهری و قدرت ساختاری را به‌نمایش می‌گذارد. Cyber X بر پایه پلت‌فرم ماژولار جدید E3 توسعه یافته که توسط SAIC طراحی شده و قابلیت پشتیبانی از انواع خودروها از جمع‌وجور تا لوکس را دارد. سایبر X تنها یکی از ۸ مدل جدیدی است که MG در قالب یک برنامه دو ساله، بین سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۲۶ عرضه خواهد کرد.

توقف روند افزایش قیمت خودروهای وارداتی در بازار آزاد

اخبار مذاکرات، بازار خودرو را به کدام سوی برده؟



آمریکایی

American

نسل آخر بیوک «ریویرا»

آخرین نسل بیوک ریویرا که بین سال‌های ۱۹۹۵ تا ۱۹۹۹ تولید شد، هر چند کوپه فوق‌العاده‌ای بود، اما قربانی تغییر سلیقه بازار شد. در طول تاریخ، جنرال موتورز چندین بار از عرضه خودرویی توسط رقبای خود غافلگیر شده که ایجاد سنگمندی به‌نام «کوپه لوکس شخصی» توسط فورد تاندربرد یکی از این موارد بود. تاندربرد که در سال ۱۹۵۵ به بازار آمد، در سال ۱۹۵۸ از تک‌تیب صندلی جدید ۲+۲ برخوردار شد که میزان فروش را نسبت به نسخه دونفره قبلی چهار برابر کرد. از سوی دیگر، جنرال موتورز در حالی که کوروت را همچنان به‌عنوان



احسان ناصرپایلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در سال‌های اخیر دستخوش نوسانات و چالش‌های گسترده‌ای شده که تقریباً تمام ارکان جامعه، از دولت و وزارت صمت گرفته تا مصرف‌کنندگان و فعالان این صنعت را درگیر خود کرده است. نقطه آغاز این تلاطم در سال ۱۳۹۷ و با خروج آمریکا از توافق برجام بود و بازار خودرو را در این مدت با فراز و فرودهای بسیاری همراه کرد و حالا پس از گذشت ۷ سال از این اتفاق و آغاز مذاکرات، بازار خودرو با هم‌زمان تحت‌تأثیر قرار گرفته و بافت قیمت مواجه شده است. در این سال‌ها همواره تحولات سیاسی، نقشی کلیدی را در بازار خودرو ایفا کرده است. از این جهت کارشناسان سناریوهای مختلفی بسته به روند مذاکرات اخیر برای بازار خودرو و پیش‌بینی می‌کنند. البته شروع مذاکرات میان ایران و آمریکا علاوه بر کاهش بهای اعلامی دلار تاکنون موجب شده است قیمت‌های خرید و فروش خودرو در بازار آزاد نیز دچار سردرگمی شود. به‌بیان دیگر باید گفت خریداران و فروشندگان نمی‌دانند که دقیقاً هر یک از خودروها را با چه قیمتی باید معامله کنند، بخردند یا به فروش برسانند. این‌ها، وضعیت کلی بازار خودرو پس از اتمام مذاکرات در بسیاری از محصولات تغییر پیدا کرد. تغییر ایجاد شده در بین محصولات هر دو بازار داخلی و مونتاژی از یک میلیون تومان تا ۸۰ میلیون تومان به‌وضوح قابل مشاهده است.

از نگاه کارشناسان، بهترین نتایج و در واقع نخستین سناریو مذاکرات را می‌توان توافق در نظر گرفت که منجر به کاهش نرخ ارز شده و با توجه به تأثیرات بازار ارز بر بازار خودرو، می‌توان شاهد کاهش قیمت احتمالی در حوزه خودرو بود. این موضوع می‌تواند موجب بازگشت دوباره

کمیانی‌های مطرح خودروساز دنیا به ایران شود که هم در رشد صنعت خودرو و هم در کاهش قیمت محصولات این صنعت موثر خواهد بود؛ جریانی که در گام اول، با ایجاد شیب قیمت‌ها در بازار خودرو رخ داد. در میان روند رو به‌جلو مذاکرات، کارشناسان بازار خودرو معتقدند سناریو مذاکرات فرسایشی شانس کمی برای به‌عمل رسیدن دارد و سیگنال‌های مثبت و منفی در طولانی‌مدت سبب افزایش قیمت خودرو خواهد شد. اما عدم توافق در مذاکرات اخیر و بعد از آن تحریم بیشتر ممکن است سبب شود برخی شرکت‌های خودروسازی چینی نیز که در ایران حضور دارند، دیگر نتوانند تحریم‌ها را دور بزنند. در بازار خودروهای داخلی نیز با شدت گرفتن تحریم‌ها و افت تیراژ، توسعه محصولات جدید از دستور کار خودروسازان خارج و جیش قیمتی رقم خواهد خورد. در این ارتباط یک کارشناس صنعت خودرو با اشاره به سناریو احتمالی مذاکرات ایران و آمریکا و تأثیرات آن بر بازار خودرو معتقد است توافق صرفاً زمانی به‌نفع مصرف‌کننده تمام خواهد شد که دولت در سیاست تعرفه‌ای و قیمت‌گذاری دستوری بازنگری کند. به‌گفته‌وی اگر توافقی حاصل شود، نخستین اثر آن کاهش انتظارات تورمی خواهد بود. این موضوع بلافاصله نرخ ارز را در بازار آزاد تحت‌تأثیر قرار می‌دهد و تأثیر روانی آن، بازار خودرو را به‌سرعت درگیر می‌کند. به‌اعتقاد این تحلیلگر صنعت خودرو، قیمت خودروهای خارجی که ارتباط مستقیم با نرخ ارز دارند هم در نتیجه توافقات، دچار کاهش نسبی می‌شود. اما نباید این موضوع را با گشایش واقعی در بازار خودرو اشتباه گرفت؛ چرا که برای تأثیر توافق در بازار، باید بسیاری از مسائل از جمله آزادسازی منابع ارزی، اصلاح ساختار تعرفه‌ای و فرآیند تخصیص ارز و ثبت سفارش عملی شود تا شاهد اتفاقات مثبت و خودروهای اقتصادی‌تر در بازار باشیم.

کاهش قیمت مونتاژی‌ها تا ۶۰ میلیون تومان
خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای ۲ تا ۳۵

میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۲۹ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۳ میلیون تومان، ری‌را (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۶۵۵ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش ۹۷۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان کاهش ۹۲۲ میلیون تومان و تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۶۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۹۷۰ میلیون تومان، لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۳۷۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۸۸۵ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۹۹۰ میلیون تومان، اکستریم TXL (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۳ میلیون تومان رسید.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، هیوندای کرتا (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

چینی

Chinese

نگاهی به دنزا «Z9 GT»

در جریان هفته طراحی میلان، برند دنزا که زیرمجموعه لوکس شرکت چینی بی‌وای‌دی (BYD) محسوب می‌شود، پرچم‌دار جدید خود یعنی دنزا Z9 GT را معرفی کرد. این خودرو که با طراحی شونینگ‌بیک و الهام گرفته از پورشه پانامرا با به‌میدان گذاشته، قرار است از سال ۲۰۲۶ به‌بازار اروپا و بریتانیا راه یابد. برند دنزا در بازار اروپا بالاتر از محصولات فعلی بی‌وای‌دی قرار می‌گیرد و زیر برند فوق‌لوکس یانگ‌وانگ است. این برند با هدف رقابت مستقیم با برندهای ممتاز اروپایی همچون مرسدس‌بنز، آئودی و پورشه ایجاد شده است و قرار است شامل



۷ مدل مختلف باشد که برخی از آن‌ها از برند ماجراجویانه Fangchengbao به‌عبارت گرفته می‌شوند. Z9 GT که در بازار چین در حال فروش است، به‌صورت یک واگن اسپرت طراحی شده که نمای جلویی محافظه‌کارانه، نمای جانبی با خطوطی شبیه به پانامرا و بخش عقبی عضلانی دارد. این خودرو روی پلت‌فرم جدید e3 بی‌وای‌دی با ولتاژ ۸۰۰ ولت ساخته شده و از طراحی سلول به‌بدنه (Cell-to-Body) برای افزایش استحکام شاسی تا ۳۲ درصد بهره می‌برد. Z9 GT در دو نسخه تمام‌الکتریکی (BEV) و پلاگین هیبرید (PHEV) عرضه می‌شود. کابین Z9 GT یک سر و گردن بالاتر از محصولات قبلی بی‌وای‌دی قرار دارد. برخی از اجزای داخلی در نسخه اروپایی ممکن است تغییر کند؛ مانند انتقال دسته‌دنده به پشت فرمان یا جابه‌جایی کلیدها به اطراف نمایشگر اصلی. برآورد قیمت این خودرو برای بازار بریتانیا بین ۷۰ هزار تا ۹۰ هزار پوند است؛ رقمی که آن را پایین‌تر از خودروهای چون BMW i7، مرسدس S کلاس و پورشه پانامرا قرار می‌دهد؛ اما بالاتر از گران‌ترین محصول فعلی بی‌وای‌دی خواهد بود.



« سال ۲۰۱۷ بود که کمپانی ولوو، نسل دوم اس یووی کامپکت لاکچری کراس اوور خود را به جهان معرفی کرد. این نسل که با زبان جدید طراحی ولوو به خوبی تطابق دارد، در بین سال‌های ۲۰۱۸ تا سال جاری میلادی توانست به بالاترین جایگاه ایمنی از سوی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS برسد. این خودرو در سه آزمون بی‌در پی توانست به مقام Top Safety Pick + برسد؛ البته مدل ۲۰۲۰ این خودرو به مقامی پایین‌تر، یعنی Top Safety Pick رسید

« سال ۲۰۱۷ بود که کمپانی ولوو، نسل دوم اس یووی کامپکت لاکچری کراس اوور خود را به جهان معرفی کرد. این نسل که با زبان جدید طراحی ولوو به خوبی تطابق دارد، در بین سال‌های ۲۰۱۸ تا سال جاری میلادی توانست به بالاترین جایگاه ایمنی از سوی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یعنی IIHS برسد. این خودرو در سه آزمون بی‌در پی توانست به مقام Top Safety Pick + برسد؛ البته مدل ۲۰۲۰ این خودرو به مقامی پایین‌تر، یعنی Top Safety Pick رسید



**بالاترین امتیاز ایمنی
برای ولوو «XC60»**

بررسی ارزنده‌ترین هیوندای در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان

«آزرا»؛ سدان کره‌ای که از نفس نمی‌افتد!

قلبی که پر توان اما پر مصرف است!

هیوندای آزرا با پیش‌رانه‌های متعددی به بازارهای جهانی عرضه شده است؛ اما تمام مدل‌های وارد شده به کشورمان دارای موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳،۳ لیتری معروف هیوندای یعنی لامبدا ۲ هستند. موتور ۶ سیلندر لامبدا ۲ وی-شکل ۳،۳ لیتری بوده که با توجه به تکنولوژی ساخت راندمان بالایی دارد. به عبارت دیگر این موتور پر توان که زیر کاپوت آزرا جا خوش کرده از ویژگی‌هایی مانند بهینه‌سازی اتاق احتراق و رسیدن نسبت تراکم به ۱۱،۱ به یک، سیستم هوشمند تایمینگ متغیر دوگانه سوپاپ یا Dual CVVT، سیستم جرقه زنی مستقیم کوپل pencil، طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۲۴ سوپاپ) با مکانیزم DOHC، قطر پیستون ۹۲ میلی‌متری و کورس پیستون ۸۳،۸ میلی‌متری و سیستم پاشش سوخت مستقیم بر خوردار است. این پیش‌رانه می‌تواند حداکثر ۲۶۰ اسب بخار قدرت را در ۶۴۰۰ دور (دور در دقیقه) و ۳۱۶ نیوتون متر گشتاور را در ۴۵۰۰ دوری ام تولید کند.

نکته بسیار مهم درباره پیش‌رانه آزرا ۲۰۱۱ این است که به دلیل سازگاری با سوخت بنزین اکتان ۹۰ کم‌ترین میزان خرابی را پس از استفاده از سوخت موجود در کشورمان دارد. از سوی دیگر تنها ایراد شایع موتور لامبدا ۲ آزرا این است که به کیفیت روغن موتور بسیار حساس است؛ بنابراین لازم است در استفاده از روغن موتور مناسب و تعویض به موقع آن، دقت کنید. همچنین یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور تولید شده را به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. این گیربکس از کیفیت نسبتاً خوبی برخوردار است؛ اما باید در نظر داشته باشید که باید هر ۱۰۰ هزار کیلومتر، صافی روغن و هر ۶۰ هزار کیلومتر، روغن گیربکس این خودرو را تعویض کنید. با در نظر گرفتن بیمایش سالانه ۲۰ هزار کیلومتر به صورت استاندارد، نگهداری صحیح (تعویض به موقع روغن موتور و استفاده از روغن موتور با کیفیت)، عدم استفاده بی‌در پی از حالت اسپرت گیربکس و بالانگه داشتن دور موتور، پیش‌رانه لامبدا ۲ آزرا حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و گیربکس آن نیز بی‌در دسر خواهد بود.

سواری با کیفیت، هندلینگ مناسب

سواری آزرا همواره زبان‌زاست. مهندسان کمپانی هیوندای در محور جلو را ساختار مک‌فرسون استرات و در محور عقب از ساختار مولتی‌لینک (چند اتصالی) بهره گرفته‌اند. همچنین سازه‌های تایرهای ۲۳۵/۵۵ با رینگ‌های ۱۷ اینچی الیازی در کیفیت سواری این سدان بسیار موثر است. از طرفی به لطف مرکز ثقل نسبتاً پایین، هندلینگ این خودرو کمی بیش‌تر فرمان است که این امر به لطف ساختار فرمان برقی مرتفع شده است.

آیا هیوندای آزرا ۲۰۱۱ بخریم؟

در حال حاضر هیوندای آزرا مدل ۲۰۱۱ با شاسی و بدنه سالم و با کارکرد ۱۶۵ هزار کیلومتر، در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان قرار دارد. این خودرو در نظر تامین قطعات مشکل خاصی نداشته و در زمینه تعمیر کار تخصصی نیز چالش جدی ندارد. این خودرو با در نظر گرفتن پیش‌رانه ۶ سیلندر، امکانات رفاهی نسبتاً مناسب و ایمنی خودرو، در بازه قیمتی ۲ میلیارد تومان یکی از بهترین گزینه‌ها برای خرید است.



با نمایشگر ۳،۸ اینچی میان دو سیلندر آنالوگی همراه است، طراحی نمایشگر ۷ اینچی لمسی در بخش میانی داشبورد و تعبیه پنل سیستم الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، فضای داخلی را مدرن و خلوت جلوه می‌دهد. طراحی درجه‌های مربع‌شکل، استفاده از دکوراتیو چوب و پلاستیک نرم Soft Touch سبب شده است حس کابین یک سدان لوکس به بیننده القا شود. طراحی غربلیک فرمان چهار شاخه، دسته‌دنده اسپرت مزین به دکوراتیو چوب با صندلی‌های راحت، رانندگی با آزرا را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. استفاده از چرم با کیفیت و دکوراتیو چوب و کروم و همچنین طراحی سانروف به ویژگی‌های لوکس این خودرو می‌افزاید. با توجه به این که تکنولوژی ساخت آزرا ۲۰۱۱ مربوط به ۱۴ سال قبل است، اما از نظر امکانات رفاهی و ایمنی به آپشن‌هایی مانند سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی به همراه سیستم‌های الکترونیکی، ABS، TCS، ESC، EBD، OCS، ۸ ایربگ، گرم‌کن و سردکن صندلی‌های جلو، گرم‌کن کنترل، آینه‌الکتر و کرومیک، سیستم هشدار باز بودن کمر بند سر نشینان و راننده، امکان بسته شدن درجه‌های سیستم تهویه مطبوع در دو حالت، سیستم تهویه مطبوع دو منطقه‌ای پیشرفته با کانال‌های مجزا برای سر نشینان عقب، صندلی راننده و سر نشین جلو برقی ۱۰ حالت و دارای حافظه، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، سنسور نور، سنسور باران، سنسور پارک، سیستم صوتی اینفینیتی با ۱۲ بلندگو، ورودی‌های USB و AUX، سیستم نشانگر فشار باد تایرها و سانروف اشاره کرد.

آزرا، نامی آشنا در بازار

سدان‌های خانوادگی است؛ این سدان خوشنام کره‌ای نه تنها در بازار ایران بلکه در بازارهای جهانی نیز از جایگاه خاصی

برخوردار است. هدف اصلی از تولید آزرا، رقابت با سدان‌های میان‌سایز خانوادگی با کیفیت تویوتا بود. برای این اساس هیوندای توانست در این بازار موفق عمل کند. تا به امروز هفت نسل از آزرا روی خط تولید این کمپانی خودرو ساز کره‌ای قرار گرفته و تا نسل ششم آن، شاهد حضورش در بازار ایران بودیم. البته این خودرو در برخی از بازارهای جهانی مانند آمریکا شمالی با نام گرینچور معرفی می‌شود. در ادامه با ما همراه باشید تا آزرا نسل چهارم فیس لیفت را از نظر فنی بررسی کنیم تا بدانیم آیا در بازه ۲ میلیارد تومان ارزش خرید دارد یا خیر؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

طراحی جوان پسند

سال ۲۰۰۵ میلادی بود که هیوندای تصمیم گرفت زبان طراحی وقت خود را تغییر دهد. ماحصل این تغییرات، نسل چهارم آزرا شد. در حقیقت استفاده از خطوط تیز و به وجود آمدن اجزای ماهیچه‌ای بخشی از زبان جدید طراحی وقت هیوندای بود. نسل چهارم این سدان خانوادگی میان‌سایز به حدی موفق ظاهر شد که از سال ۲۰۰۵ میلادی تا اواخر سال ۲۰۱۱ میلادی، روی خط تولید هیوندای قرار داشت. با نگاهی به پروفیل این سدان، شاهد پوزه‌های کشیده با پشت کوتاه هستیم که به لطف گل‌گیرهای ماهیچه‌ای در جلو و عقب و استفاده از خطوط تیز روی بدنه، کاراکتر جذاب و نافذی برای این سدان میان‌سایز خانوادگی ایجاد شده است. همچنین استفاده از رینگ‌های ۱۷ اینچی این جذابیت‌ها را دوچندان می‌کند. پیش از این که به نقد طراحی نمای جلو و عقب این سدان بپردازیم، باید گفت اوایل سال ۲۰۱۰ میلادی، طراحان کمپانی هیوندای، آزرا نسل چهارم (موسوم به TG) را دستخوش تغییرات طراحی قرار دادند. برای این اساس نسخه فیس لیفت این سدان جذاب و خوشنام کره‌ای در این مطلب بررسی می‌شود. در نمای جلو، همچنان شاهد چراغ‌های کشیده با گرافیک جدید به همراه LED هستیم. خطوط تیز روی کاپوت، جلو پنجره چهار ضلعی مزین به خطوط کروم و باز طراحی سپر و مزین شدن به کروم، نمای اسپرت تر و لوکس‌تری به آزرا بخشیده است. در نمای عقب نیز با طراحی بسیار زیبا و جوان پسندی مواجه هستیم؛ گرافیک چراغ‌ها به صورت کامل تغییر کرده است. حالت حجیم چراغ‌های عقب، حجم پردازشی و هانج (خطی که سبب ایجاد حجم روی در صندوق عقب می‌شود) در کنار چراغ‌های به هم پیوسته معروف آزرا، نمای زیبایی به این سدان می‌بخشد. آگزوزهای طرفین سپر نیز به صورت دوزنقه‌ای طراحی شده‌اند که با کروم روی سپر نمای اسپرت و لوکسی به این سدان می‌دهند. ناگفته نماند که کیفیت رنگ هیوندای آزرا نسبت به سال ساخت آن در سطح مطلوبی قرار دارد و همین مساله سبب برتری این خودرو در بازار دست‌دوم‌های کشور شده است.

کابین لوکس با امکانات رفاهی رضایت بخش

با ورود به کابین هیوندای آزرا ۲۰۱۱ فیس لیفت با سبک طراحی جذاب و مدرن در زمان عرضه این خودرو مواجه می‌شویم. طراحی کلیت داشبورد ساده و مینیمال است. طراحی کلاستر که





پیش‌رانه‌پر توان «فورد»

«موتورهای حجیم با صدای مهیج و جذاب همواره مورد علاقه و توجه اسپرت‌دوستان بوده است. اما این روزها به دلیل ورود موتورهای الکتریکی، رفته رفته شاهد کاهش بنزینی‌های قدرتمند خواهیم بود. می‌دانیم که فورد یکی از برترین سازنده‌های پیش‌رانه‌های حجیم بنزینی است. این کمپانی مطرح سال ۲۰۲۴ میلادی بود که موتور فوق قوی تولیدی خود را در نمایشگاه صنعت پر فور منس ریسینگ به نمایش گذاشت؛ این پیش‌رانه یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۷.۲ لیتری تنفس طبیعی است که با نام مگاژ پلا (بسیاری از نشریات این پیش‌رانه را گود پلاژ معرفی می‌کنند)

شناخته می‌شود. این موتور حداکثر ۶۱۵ اسب بخار توان و ۸۶۷ نیوتون متر گشتاور بهارمغان می‌آورد. آن چه بخش قوای محرکه فورد با نهایت دقت انجام داده، این است که حداکثر پیک گشتاور در ۲۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) است که ۶۷۷ نیوتون متر گشتاور را فراهم می‌آورد. از طرفی تمام قدرت ۶۱۵ اسب بخاری بین ۲۵۰۰ تا ۶ هزار آرپی‌ام به وجود می‌آید که با توجه به قطعات فورج شده مانند پیستون‌ها و شاتون‌ها و استفاده بیشتر از متربال آلومینیوم، کار تیونرها بسیار آسان شده و این موتور حداکثر تا ۱۶۰۰ اسب بخار، امکان تقویت و ارتقا دارد.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

واردات کامیون؛ پلی به سوی نوسازی یا مسیری پر از دست‌انداز؟



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«فرآیند واردات نیز با موانع متعدد، از جمله هزینه‌های گزاف و بوروکراسی پیچیده همراه است که انگیزه رانندگان برای خرید کامیون‌های جدید را کاهش داده است. حمل‌ونقل جاده‌ای ایران که بیش از ۹۰ درصد بار در کشور از این مسیر جابه‌جا می‌شود، با بحرانی ساختاری دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ ناوگانی فرسوده با میانگین سنی حدود ۲۱ سال که بهره‌وری اقتصادی، ایمنی و محیط‌زیست را به چالش کشیده است. در این میان، سیاست واردات کامیون‌های نو و کارکرده که از سال ۱۳۹۹ شتاب گرفته، به عنوان راهکاری برای نوسازی ناوگان مطرح شده است. اما این سیاست، مانند هر تصمیم کلان دیگر، نه کاملاً سیاه و نه کاملاً سفید است.

ریشه‌های بحران؛ چرا ناوگان ایران در تنگنا قرار دارد؟

حمل‌ونقل جاده‌ای، ستون فقرات اقتصاد ایران است. این بخش نه تنها کالاها را به دست مصرف‌کنندگان می‌رساند، بلکه با اثرگذاری ۲۰ تا ۳۰ درصدی بر قیمت تمام‌شده محصولات، بر تورم و معیشت مردم تاثیر مستقیم دارد. اما ناوگان فرسوده، این ستون را شکننده کرده است. کامیون‌های قدیمی مصرف سوخت بالایی دارند. آلودگی زیست‌محیطی ایجاد می‌کنند و به دلیل نقص فنی، در تصادفات جاده‌ای نقش پررنگی دارند. گزارش سازمان راهداری در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد که این ناوگان سالانه میلیاردها لیتر سوخت اضافی مصرف می‌کند و هزینه‌های تعمیرات، رانندگان را تحت فشار قرار داده است. این وضعیت، نتیجه سال‌ها کم‌توجهی به نوسازی، تحریم‌های اقتصادی و سیاست‌های پرآکنده است.

بهینه‌سازی سوخت و محیط‌زیست

کامیون‌های مدرن با استانداردهای یورو ۵ و بالاتر، مصرف سوخت را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهند. در کشوری که پاران‌های سنگین سوخت پرخرج می‌کند، این صرفه‌جویی می‌تواند منابع عمومی را آزاد کند. برآوردها نشان می‌دهد نوسازی ناوگان می‌تواند میلیاردها لیتر گازوئیل در سال ذخیره کند. از منظر زیست‌محیطی، کاهش گازهای گلخانه‌ای با تعهدات جهانی ایران هم‌راستا است.

ایمنی جاده‌ای و کاهش خسارت‌ها

تصادفات جاده‌ای در ایران هزینه‌های جانی و مالی سنگینی دارند. کامیون‌های فرسوده با سیستم‌های ایمنی قدیمی، در این بحران نقش دارند. کامیون‌های وارداتی مجهز به فناوری‌هایی مانند ترمز اضطراری و کنترل پایداری می‌توانند این آمار را بهبود بخشند. کاهش تصادفات نه تنها جان انسان‌ها را حفظ می‌کند، بلکه هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی را نیز کاهش می‌دهد. این مزیت به‌ویژه برای رانندگانی که زندگی‌شان به جاده گره خورده، ارزشمند است.

ترازیت و جایگاه منطقه‌ای

ایران با موقعیت جغرافیایی بی‌نظیری می‌تواند به‌هنگام ترازیت منطقه تبدیل شود؛ اما ناوگان فرسوده، این ظرفیت را محدود کرده است. کامیون‌های وارداتی با استانداردهای بین‌المللی، امکان رقابت در بازار ترازیت را فراهم می‌کنند. گزارش گمرک ایران در پاییز ۱۴۰۳ از رشد ۱۲ درصدی ترازیت کالا خبر داد که بخشی از آن به بهبود ناوگان نسبت داده می‌شود. این موضوع می‌تواند ضمن ایجاد درآمد ارزی، نفوذ ایران را در منطقه تقویت کند.

تحرك اقتصادی و اشتغال

واردات کامیون می‌تواند چرخ‌های اقتصاد را به حرکت درآورد. ایجاد شبکه خدمات پس از فروش، تعمیرگاه‌ها و آموزش نیروی انسانی، فرصت‌های شغلی جدیدی به وجود می‌آورد. بهبود کارایی حمل‌ونقل نیز هزینه‌های لجستیک را کاهش می‌دهد و به رشد صنایع وابسته کمک می‌کند. با این حال، این فرصت‌ها تنها در صورتی محقق می‌شوند که زیرساخت‌های لازم فراهم شود.

چالش ارزی و محدودیت‌های اقتصادی

واردات کامیون، به‌خصوص مدل‌های نو و اروپایی، نیازمند تخصیص ارز قابل توجهی است. در شرایطی که کشور با محدودیت منابع ارزی مواجه است، واردات خودروهایی سنگین ممکن است تعادل ارزی را برهم زند یا منابع ارزی را از بخش‌های اولویت‌دار تر دور کند. همچنین نوسانات

نرخ ارز می‌تواند قیمت تمام‌شده کامیون‌های وارداتی را برای مصرف‌کنندگان نهایی به شدت افزایش دهد. در سال ۱۴۰۳ نیز شاهد بودیم که تاخیر در تخصیص ارز، فرآیند ثبت سفارش را مختل کرده و بسیاری از کامیون‌ها در گمرکات متوقف مانده‌اند.

خدمات پس از فروش و ناسازگاری زیرساخت‌ها

یکی از دغدغه‌های اصلی کامیون‌داران در خرید محصولات وارداتی، اطمینان از پشتیبانی فنی، تامین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش است. در بسیاری از موارد، شرکت‌های واردکننده فقط نقش واسطه را بازی می‌کنند و تعهدی به ارائه خدمات پایدار ندارند. در نتیجه، رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل ممکن است با مشکلاتی در نگهداری یا تعمیر این خودروها مواجه شوند.

علاوه بر این در بحث زیرساخت نیز، کیفیت سوخت به‌عنوان مهم‌ترین چالش کامیون‌های جدید وارداتی شناخته می‌شود؛ کامیون‌های وارداتی مجهز به استانداردهای آلودگی یورو ۶ هستند که با گازوئیل یورو ۳ و ۴ ایران سازگار نیست؛ این موضوع سبب وارد شدن صدمه به موتور بسیاری از خودروها شده و هزینه‌های تعمیر و نگهداری را افزایش داده است.

تهدید تولید داخلی

تولید خودروهایی تجاری در ایران، هرچند با چالش‌هایی مانند کمبود سرمایه و فناوری مواجه است، اما ظرفیت رشد دارد. شرکت‌هایی مانند ایران خودرو و دیزل، سابقاً دیزل، گروه ماموت و بهمن دیزل می‌توانند با حمایت، بخشی از نیاز بازار را تامین کنند. اما وارداتی بی‌رویه، این صنعت را در معرض خطر قرار می‌دهد. در سال ۱۴۰۳، تولید داخلی کامیون نتوانست با تقاضا همگام شود؛ از طرفی وابستگی کامل به خارج، در صورت تشدید تحریم‌ها، حمل‌ونقل ایران را آسیب‌پذیرتر از قبل خواهد کرد.

مشکلات اجرایی و اعتماد عمومی

فرآیند ترخیص کامیون‌ها با موانع متعددی همراه است؛ در سال ۱۴۰۳، مشکلات مربوط به گواهی اسقاط و بوروکراسی گمرکی، کامیون‌های زیادی را در گمرکات متوقف کرده است. این تاخیرها هزینه‌های اضافی به رانندگان تحمیل می‌کند. بدتر از آن، مسواری از کلاهبرداری در فروش کامیون‌های وارداتی، اعتماد عمومی را خدشه‌دار کرده است. رانندگان که اغلب با سرمایه‌های اندک وارد این حرفه می‌شوند، نمی‌توانند این ریسک‌ها را تحمل کنند.

بازار کامیون در سال گذشته

در تابستان ۱۴۰۳، دولت قانون جدیدی برای تسهیل واردات کامیون‌های با حداکثر پنج سال کارکرد تصویب کرد؛ مشروط به ارائه گواهی اسقاط. با این که ثبت سفارش این کامیون‌ها آغاز شده، اما مشکلات ارزی و ناهماهنگی‌ها، روند را کند کرده است. بررسی بازار ۱۴۰۳ نشان می‌دهد کامیون‌های چینی مانند فاو، فوتون و سیتراک به دلیل قیمت پایین‌تر، سهمی قابل توجه از بازار داشتند. از طرفی بسیاری از رانندگان همچنان به برندهای اروپایی مانند ولوو، نو و داف تمایل نشان می‌دهند. کامیون‌های چینی با وجود قیمت بالاتر نسبت به کیفیت‌شان، رضایت رانندگان را جلب نکرده‌اند؛ در حالی که کامیون‌های اروپایی، هرچند با کیفیت برتر، به دلیل قیمت‌های نجومی از دسترس بسیاری خارج شده‌اند. این دوگانگی نشان‌دهنده عدم تعادل مناسب بین هزینه و کیفیت در بازار خودروهای کار و تجاری ایران است.

عرضه کامیون‌های وارداتی مثل ولوو، زنو، اسکانیا، داف و بنز با قیمت‌های بالا و تیراژ قابل توجه ادامه دارد؛ اما بازار آن‌ها به دلیل افزایش عرضه و کاهش قدرت خرید رانندگان، بار کودنسی مواجه شده است. این روند نشان می‌دهد بدون حمایت مالی از رانندگان، کامیون‌های وارداتی ممکن است از دسترس بسیاری خارج شوند.

لزوم بازنگری در مدیریت بازار

بازار خودروهای کار و تجاری ایران، به‌ویژه بخش کامیون‌ها و کشنده‌ها، نیازمند بازنگری اساسی در سیاست‌گذاری است تا تعادلی پایدار ایجاد شود؛ دولت بازار را طوری هدایت کرده که قیمت کامیون‌های چینی تا محدوده ۶ میلیارد تومان و کامیون‌های اروپایی از ۱۰ میلیارد تومان به بالا تعیین شوند.

این سیاست، نارضایتی گسترده‌ای به دنبال داشته است؛ رانندگانی که ۶ میلیارد تومان برای کامیون‌های چینی هزینه می‌کنند، از کیفیت پایین و خدمات پس از فروش ضعیف گلایه دارند. از سوی دیگر، رانندگانی که سرمایه‌های بیش از ۱۰ میلیارد تومان برای کامیون‌های اروپایی صرف کرده‌اند، معتقدند در آمدشان با این حجم سرمایه‌گذاری تناسب ندارد و بازگشت سرمایه‌ای که انتظار داشتند، محقق نشده است.

یکی از مشکلات اصلی این اتفاق، اختلاف قابل توجه قیمت دلاری کامیون‌های چینی مونتاژی در ایران نسبت به بازارهای جهانی است. دولت این مساله را به‌موتوژ کاران نسبت می‌دهد؛ در حالی که خودروسازان، سیاست‌های دولتی مانند تعرفه‌های بالا و محدودیت‌های ارزی را در این امر موثر می‌دانند. فرآیند واردات نیز با موانع متعدد، از جمله هزینه‌های گزاف و بوروکراسی پیچیده همراه است که انگیزه رانندگان برای خرید کامیون‌های جدید را کاهش داده است.

برای دستیابی به اهداف نوسازی ناوگان، سیاست‌گذاران باید دو گام اساسی بردارند: نخست، بازنگری در تعرفه‌ها و هزینه‌های تامین کامیون‌های مونتاژی و وارداتی برای کاهش شکاف قیمتی و بهبود دسترسی رانندگان به گزینه‌های باکیفیت‌تر و دوام، ارائه تسهیلات مالی مناسب، مانند وام‌های کم‌بهره یا یارانه‌های هدفمند است تا رانندگان بتوانند با اطمینان بیشتری برای خرید کامیون‌های جدید اقدام کنند. این اقدام‌ها می‌تواند تعادل را به بازار بازگرداند، رضایت رانندگان را افزایش دهد و راه را برای نوسازی ناوگان هموار سازد.

چشم‌انداز آینده؛ انتخاب مسیر درست

واردات کامیون، مانند هر سیاست کلانی، ترکیبی از فرصت‌ها و چالش‌هاست. از یک سو، این سیاست می‌تواند مصرف سوخت را کاهش دهد، ایمنی را بهبود بخشد و جایگاه ایران را در ترازیت تقویت کند. این مزایا، به‌ویژه برای کشوری که به حمل‌ونقل جاده‌ای وابسته است، قابل توجه هستند. از سوی دیگر، فشار ارزی، ضعف خدمات پس از فروش، تهدید تولید داخلی و مشکلات اجرایی، موانعی جدی ایجاد می‌کنند. موفقیت این سیاست به عوامل متعددی بستگی دارد: نظارت دقیق، تقویت زیرساخت‌ها، حمایت از رانندگان و تعادل بین واردات و تولید داخلی. نوسازی ناوگان و حمل‌ونقل ایران هدفی ضروری است؛ اما راه رسیدن به آن پر از پیچ‌وخم است. واردات کامیون می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد، اما نباید به تنه‌ها راحل تبدیل شود. بدون برنامه‌ریزی دقیق، این سیاست ممکن است به‌جای حل مشکلات، چالش‌های جدیدی خلق کند. از سوی دیگر، کنار گذاشتن کامل آن نیز به معنای تداوم بحران فرسودگی ناوگان است. قضاوت منصفانه این است که این سیاست، نه ناجی مطلق است و نه فاجعه‌ای محتوم و در نهایت آینده آن وابسته به تصمیم‌گیری‌های هوشمندانه، هماهنگی بین نهادها و توجه به نیازهای واقعی رانندگان و اقتصاد کشور است.



۷ خواهد بود، اما برای هماهنگی عددی با دیگر مدل‌های خانواده آیونیک، نام آن به ۹ تغییر یافت تا جایگاه بالاتری را در سلسله مراتب مدل‌ها به خود اختصاص دهد. آیونیک ۹ زبان طراحی «بیگسل پارامتریک» خانواده آیونیک را حفظ کرده است. چراغ‌های روزتاب جلو (DRL) حال و هوایی از بازی‌های ویدئویی دهه ۸۰ میلادی دارند و نواری پیوسته از چراغ‌های قرمز عقب، حالتی یکپارچه به بخش پشتی خودرو بخشیده‌اند. ظاهر خودرو ممکن است در نگاه اول عجیب به نظر برسد.

هیوندای با عرضه آیونیک ۹، گامی بلند به سوی رقابت با برندهای لوکس اروپایی برداشته است. این شاسی بلند ۷ نفره الکتریکی با طراحی منحصر به فرد، کابینی فوق‌العاده منعطف و عملکردی آرامش‌بخش، می‌کوشد تا دل مشتریان خانواده‌محور و حتی علاقه‌مندان به خودروهای لوکس را به دست آورد. هیوندای آیونیک ۹ پرچمدار الکتریکی این برند کره‌ای است که بر پایه پلتفرم E-GMP توسعه یافته و نخستین بار با نام مفهومی Seven معرفی شد. در ابتدا تصور می‌شد نام آن آیونیک

بررسی هیوندای آیونیک ۹



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

با بودجه ۳ میلیارد دلاری چه تعداد خودرو وارد کشور می‌شود؟

از برای واردات خودرو اختصاص باید، باید انتظار ورود ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو به کشور را داشت.

ورود این تعداد خودرو به بازار کشور زمانی می‌تواند تقاضای کاذب را سرکوب کند که تعرفه‌های منطقی برای واردات لحاظ شود.

بازار خودرو کشور را به درستی تامین کند. حال سوال این است که با این بودجه چه تعداد خودرو می‌توان وارد کرد؟

بر اساس آمار منتشر شده در سال گذشته حدود ۶۰ هزار دستگاه خودرو به ارزش ۱,۳ میلیارد دلار وارد کشور شد. تحلیلگران پیش‌بینی کردند اگر ۳ میلیارد دلار

به تازگی «محمدباقر قالیباف»، رئیس مجلس شورای اسلامی با انتقاد از تخصیص سالانه حدود ۹ میلیارد دلار برای واردات قطعات خودرو، خبر از مصوبه سران قوا جهت افزایش مجدد ارز واردات خودرو به ۳ میلیارد دلار داد. این خبر تا حدودی مانع از ایجاد شوک روانی در بازار شده و تحقق آن می‌تواند نیاز بخشی از

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 (۱۴۰۴)	۶۴۰	۲ میلیارد و ۵۰	۲۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۵۶۰	یک میلیارد و ۹۹۰	۴۵	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۹۷۰	یک میلیارد و ۸۸۵	۵۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۹۰	۴۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۳۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو بلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۱۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۱۰	۱۵	▼
فونیکس آرئیزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۵۶۰	یک میلیارد و ۹۰۰	۱۵	▼
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۳۰	۲۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۱۰	۴۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۴۰	۲ میلیارد و ۸۲۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۶۸۰	یک میلیارد و ۱۷۰	۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۷۲۹	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	▼
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	▼
هایما S5 (۱۴۰۴)	۱۷۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۱۰	▼
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۳۹۷	یک میلیارد و ۹۷۰	۶۰	▼
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۴۳۱	یک میلیارد و ۳۷۰	۶۰	▼
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	۴۵۰	یک میلیارد و ۶۹۰	۰	▼
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۴۵۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	۴ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	▼
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۳۵۰	۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۷۷۰	۶ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	▼
کیا سونت (۲۰۲۴)	۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	▼
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۳۷۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	▼
جتا V7S (۲۰۲۴)	۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	▼
جتا VS5 (۲۰۲۳)	۲۴۴	۲ میلیارد و ۴۵۰	۰	▼
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	▼
سوزوکی سیز (۲۰۲۴)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	▼
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۲۵۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	▼
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲۳۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	▼
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۴۸۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۳۲۷	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▼
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۱۸۳	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
ونوسیا DD-1 V Online (۲۰۲۴)	۳۱۴	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۵	یک میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۷	۸	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۷	۸	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۳	۲	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۱۶	۶	▼
کوییک GXL-R بدن رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۱	۵	▼
کوییک GXL-R پارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۸	۱۰	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۰۰	۷	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۲	۸	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۵۷	۰	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۶۵	۰	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۵	۵	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۱۸	۱۴	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۵۰	۸	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۵۰	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۷۲	۲۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۴۵	۳۵	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۸۲	۱۳	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۸	۷	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۵۰	۲	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۰۵	۲	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۳	۲	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۳	۴	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۷۰	۵	▼
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۹۱	۴	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۵۵	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۲۵	۱۹	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵۰	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۲۲	۲۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۶۳	۲۹	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۲	۱۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۷۸	۲۰	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۹۰	۱۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۳۵	۱۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۳	۱۵	▼
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۸۹۵	۰	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۲۰	۵	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۶	۱۶	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۱	۱۰	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۵	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۶۸	۱۵	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۶۵	۱۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۴۰	۱۸	▼
ری ر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۵۵	۲۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۷۸	۳	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۲	۸	▼
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۱۸	۲	▼



www.petrosharlub.com
petrosharlubricants
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

SK ZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری

فناوری اختصاصی روغن فلزکاری در اختیار بزرگ‌ترین روانکارساز خصوصی آلمان

پیشنهادات صنعتی «فوکس» با خرید جدید آن‌ها، افزایش می‌یابد

فوکس سبب می‌شود محصولات IRMCO از طریق شبکه گسترده جهانی آن‌ها، به‌طیاف وسیع‌تری از مشتریان در صنعت شکل‌دهی فلزات، مونتاژ، تمیزکاری و پرداخت (نهایی‌سازی) عرضه شود. کیت برنر، مدیرعامل شعبه ایالات متحده فوکس در مورد اهمیت استراتژیک این خرید اظهار داشت که هدف فوکس بهبود قابلیت اطمینان، بهره‌وری و سودآوری عملیات مشتریان است. فوکس با خرید شرکت ایرمکو، موقعیت خود را به‌عنوان یک تامین‌کننده پیشرو در زمینه راهکارهای روانکاری در حوزه صنعتی تقویت می‌کند. البته در نظر داشته باشید که این تنها پیشنهاد فوکس برای این صنایع نیست و در گذشته نیز آن‌ها تحقیقات و توسعه‌های زیادی برای تولید نمونه‌های منطبق با نیازهای این حوزه داشته‌اند؛ اما این خرید جدید به آن‌ها کمک می‌کند ادعای بیشتری در تامین تمام نیازهای بازار داشته باشند. باتوجه به این که تراکنش‌های مالی بین این دو شرکت اجرایی شده، انتظار داریم نتایج آن را به‌زودی در شبکه بین‌المللی توزیع محصولات فوکس شاهد باشیم.



شرکت فوکس لوبریفنتس (FUCHS Lubricants) از خرید شرکت ایرمکو (IRMCO) خبر داد. شرکت ایرمکو (IRMCO) یک شرکت خانوادگی مستقر در اوانستون از ایالت ایلینوی است که در سال ۱۹۱۴ توسط ویلیام او. جفری تاسیس شد. این شرکت متخصص در توسعه و تولید روانکارهای فلزکاری و خم‌کاری لوله بدون روغن است و تعهد قوی به ارائه راهکارهای مسئولانه و محیط‌زیست‌محور داشته است. این تملک که از تاریخ ۱۲ فروردین ۱۴۰۴ (اول آوریل ۲۰۲۵) اجرایی می‌شود، به فوکس امکان می‌دهد محصولات صنعتی خود را در بازارهای مختلف از جمله پرس‌کاری خودرو، خم‌کاری لوله، تولید لوازم خانگی و تامین‌کنندگان HVAC (گرمایش، تهویه و مطبوع‌سازی هوا) ارتقا دهد. فناوری‌های پیشرفته روان‌کننده IRMCO مکمل سبد محصولات فعلی فوکس خواهد بود و راهکارهای پایداری را برای پشتیبانی از نیازهای رو به‌رشد صنایع در سراسر جهان ارائه می‌دهد. جف جفری، مدیرعامل شرکت IRMCO به سابقه طولانی این شرکت در انطباق با نیازهای متغیر بازارهای تولید اشاره کرد. وی توضیح داد ادغام با

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	گلف	

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
0 2 1 - 7 1 1 6 2

شدند و آن را متوقف کردند. وی افزود: «ماموران در بازرسی از خودرو ۱۱۲ حلقه لاستیک بدون مدارک و خارج از شبکه عرضه به ارزش ۴ میلیارد ریال را کشف و به اداره تعزیرات حکومتی منتقل و راننده متخلف را دستگیر کردند.»

پلیس در شاهرود و میامی محموله‌های لاستیک قاچاق را کشف کرد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکز سمنان سرهنگ سیدمهدی موسوی، فرمانده انتظامی میامی گفت: «ماموران کلاتری ۱۱ شهرستان میامی حین گشت‌زنی به یک دستگاه نیسان، حامل بار لاستیک مظنون



کشف محموله‌های قاچاق در میامی



وقتی عملکرد و طول عمر با هم تعارضی ندارند

دلایلی برای افزایش انتظارات از تایرهای فوق سطح بالا



همیشه عملکرد فوق‌العاده‌ای را می‌خواهند که فقط حدود ۲۵ هزار مایل آن‌ها را همراهی کند. اما شاید عملکرد و عمر طولانی نباید لزوماً در تضاد با یکدیگر باشد. بنابراین در بازار برای تایرهای UHP که عمر طولانی‌تری دارند، نیازهای جدیدی وجود دارد؛ تاپری که بتواند ۵۵ هزار مایل پیمایش داشته باشد و این در مورد Surpass AS01 صدق می‌کند. فناوری جدید و ترکیب لاستیکی نوآورانه به نوکیان این امکان را داده است تا عمر مفید تایر را بدون قربانی کردن بیش از حد چسبندگی و هندلینگ افزایش دهد. فناوری فقط به افزایش طول عمر لاستیک‌ها کمک نمی‌کند؛ بلکه آن‌ها را مقاوم‌تر نیز می‌سازد که اغلب بدون فدا کردن ویژگی‌های عملکردی باید باشد. الیاف آرامید برای اجرای این ایده نمونه خوبی هستند. آرامید سبک‌وزن است و مقاومت غلظتی لاستیک را افزایش داده یا بر چابکی آن تأثیر نمی‌گذارد. اما وقتی در دیوارهای جانبی لاستیک تزریق می‌شود، از سوراخ شدن و ترک‌خوردگی جلوگیری می‌کند. آرامید ابزاری عالی برای کاهش تنش‌ها در فرآیند طراحی لاستیک است و در کل طیف محصولات کاربرد دارد؛ آرامید در جدیدترین نسل‌های تمام محصولات نوکیان تایر وجود دارد. مقاومت در برابر سوراخ شدن فقط برای لاستیک‌های آفرود یا کامیون‌های سبک نیست. رانندگان UHP نیز از آن بهره‌مند می‌شوند؛ به‌ویژه کسانی که در مناطق شمالی زندگی می‌کنند؛ جایی که چرخه انجماد و ذوب، کیفیت جاده را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این روش دیگری است که می‌توانیم به رانندگان با عملکرد بالا، آدرنالین و آرامش را هم‌زمان هدیه دهیم. تنش‌ها در دنیای تایر اجتناب‌ناپذیر هستند؛ اما تولیدکنندگان تایر بهتر از همیشه در کاهش آن‌ها موفق عمل می‌کنند. مشتاقیم که این تلاش‌ها را در انواع UHP نیز ببینیم؛ جایی که رانندگان همواره شایسته برخورد کردن از آج سالم لاستیک با عمر بالا و عملکرد بادوام هستند. در هر صورت مصرف‌کنندگان این تایرها را مطالبه می‌کنند و وقت آن است که صنعت به این نیازها پاسخ دهد.

باید بپذیریم که هیچ تایری بی‌نقصی وجود ندارد؛ اما تایر سازان برای اطمینان از این که هر محصول متناسب با نیاز مصرف‌کننده طراحی شده باشد، موازنه‌هایی را انجام می‌دهند. بیشتر



سپهیل سیاوشی

ssiavashi@autoworld.ir

ما با مثلث توسعه تایرهای چهار فصل آشنا هستیم که شامل کشش، مسافت پیموده‌شده طولانی و مقاومت غلظتی می‌شود. بنابراین هیچ تایری نمی‌تواند از هر سه ویژگی برخوردار باشد؛ اما تایر سازان سخت تلاش می‌کنند تا بسته به سگمنت محصول، بهترین تعادل را پیدا کنند. نوکیان تایر تلاش کرده که به تعادل بهتری در تایرهای سطح فوق بالا (UHP) دست پیدا کند. آن‌ها با تایر جدید نوکیان تایر سوورپس AS01 بر تأمین نیاز مصرف‌کننده تأکید دارند. بر این اساس، این مدل از تایر ضمن فراهم کردن امکان ماجراجویی در رانندگی آخر هفته برای مصرف‌کننده، در کنار بهره‌مندی از ویژگی عملکرد سطح بالا، به راحتی پاسخگوی نیاز روزانه وی نیز خواهد بود. جای تعجب نیست که مصرف‌کنندگان UHP خواهان عمر آج بهتر و بیشتری باشند. تحقیقات نشان می‌دهد مسافت پیموده‌شده بالا و ایمنی حداکثری، دو اولویت اصلی رانندگان آمریکای شمالی به‌شمار می‌رود. اما آیا علاقه‌مندان به تایرهای UHP واقعا با بقیه فرق دارند؟ به هر حال، اینترنت سرشار از مقالاتی در مورد خودروهای اسپرتی است که از آن‌ها به‌شکل روزمره نیز استفاده می‌شود. ممکن است علاقه‌مندان به خودرو عاشق گشت و گذار در بزرگراه‌های ساحلی در آخر هفته باشند؛ اما در طول هفته، از خودرو خود برای بردن فرزندانشان به مدرسه نیز استفاده می‌کنند. مطمئناً، خودروهای با عملکرد بالا برای سرعت ساخته شده‌اند و برخی از UHP

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی‌متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13		26 و KB12	
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13		KB2000	
پیکان-ریو-تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13		36 و KB14	
تیبا ۳	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14		KB88	
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14		22 و KB27	
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی-زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15		22 و KB27	
اسپریت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14		44 و KB77	
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ‌وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15		KB77	
دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16		KB44	
مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16		KB55	
لیفان X60-ام‌وی ام X33	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16		KB66	
آریزو ۵ و ۶-آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17		KB55	
تویوتا کمری-سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17		KB57	
ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17		KB66	
جانگان-سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17		KB200	
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17		KB700	
هایما S7	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17		KB700	
زاگرس-صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17		KB444	
پرادو-پیکاپ فوتون-آستا(آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17		KB900	
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17		KB909	
تیولی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18		KB200	
فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T5-سویا M4	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18		KB300	
جک S5-توسان-کوراندا	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18		KB500	
اسپورتیج-دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18		KB800	
تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18		KB700	
سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18		KB700	
پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18		KB900	
هایما BS-اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19		KB700	
Tiggo 8 Plug	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50		KB800	
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55		KB700	
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45		KB545	
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50		KB570	
فیدلیتی-رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45		KB555	



تهران را پاک بگردیم





طراحی محصولات سوپارو به مجله خودرو گفت: «کراس تریک یک خودرو پویا، جوان پسند و اسپرت است که آینده طراحی سوپارو را به نمایش می گذارد. ما قصد داریم با استفاده از المان های زبان جدید طراحی، به حس زیبایی شناسی و نیاز مشتریان پاسخ مثبت دهیم.» با توجه به مصالحه کوتاه این طراح با مجله خودرو، می توان دانست که سوپارو روی خوش به طراحی چراغ های دوبل نشان نمی دهد. بر این اساس خبر خوش این است که با بار یک تر شدن چراغ های جلو، دیگر خبری از چراغ های زشت دوبل در سوپارو نخواهد بود.

«سوپارو» از چراغ دوبل استفاده نمی کند
اوایل سال گذشته میلادی بود که کمیته سوپارو از کراس اوور ویژه بازار ایالات متحده رونمایی کرد. این خودرو کراس تریک است که با یک طراحی کاملاً اسپرت و جذاب روانه بازار آمریکا خواهد شد. کراس تریک از زبان طراحی مشترک مانند لگاسی، اوتوبیک و فارستر بهره گرفته که در اوچ زیبای چراغ های جلو با بار یک شدن یک چهره اگر سوپارو (نهایمی) را به نمایش می گذارد. همچنین طراحی حالت C مانند چراغ های عقب در یک فرم جدید طراحی شده که زیبای بصری این خودرو را دوچندان می کند. طراح سوپارو کراس تریک درباره طراحی این خودرو و آینده

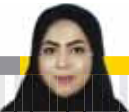


«سوپارو» از چراغ دوبل استفاده نمی کند

اثرات واگذاری مالکیت بر صنعت خودرو

برنامه افزایش کیفیت و رضایت مردم و قطعه سازان

واگذاری مالکیت به بخش خصوصی، آغاز فصل جدیدی در تعاملات و رشد صنعت قطعه است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

خصوصی سازی یکی از بزرگ ترین شرکتهای خودروسازی کشور را می توان نقطه عطفی در تاریخ صنعت خودرو و قطعه سازی دانست؛ تحولی که چشم انداز تازه ای برای حل مشکلات ریشه ای این صنعت ایجاد کرده است. واگذاری مدیریت دولتی به بخش خصوصی، زمینه ای برای اصلاح ساختارها، افزایش بهره وری و ارتقای کیفیت محصولات فراهم کرده و امید تازه ای در میان قطعه سازان و فعالان این حوزه به وجود آورده است. این تغییر، نه تنها مدل های مدیریتی را از حالت سنتی خارج کرده، بلکه شرایط تعامل شفاف تر و اصولی تر میان خودروسازان و قطعه سازان را تقویت کرده است.

قطعه سازان که همواره با چالش هایی مانند دوره های طولانی پرداخت، قیمت گذاری دستوری و افزایش هزینه های تولید مواجه بوده اند، اکنون نسبت به رویکرد جدید خودروسازان، اعم از حمایت های مالی، اصلاح تعاملات و پرداخت های منطقی ابراز رضایت کرده اند. خصوصی سازی این شرکت، فرصتی برای حل مشکلات دیرینه به وجود آورده و نشان داده است که با افزایش کیفیت مدیریت، می توان مسیر رشد و پایداری تولید داخلی را هموار کرد. اگر این روند با اصلاح سیاست های کلان دولتی، مانند حذف قیمت گذاری دستوری و توجه به رقابت پذیری جهانی ادامه یابد، قطعه سازی کشور می تواند به یکی از نقاط قوت اقتصاد ملی بدل شود. در این رابطه محمد رضا نجفی منش، رئیس هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیر و محرک و قطعه سازان خودرو کشور در گفت و گو با خبرنگار «دنیای خودرو» توضیح می دهد:

در مورد جلسه ای که با مدیر عامل ایران خودرو و مجموعه ساپکو برگزار کردید، توضیح دهید محورهای اصلی این نشست چه بود؟

این نشست با حضور انجمن های قطعه سازی و مدیر عامل ایران خودرو و مجموعه ساپکو برگزار شد. در این جلسه تاکید شد که اولویت اصلی، بهبود کیفیت قطعات تولیدی باشد. همچنین ایران خودرو اعلام کرد که قطعه های با کیفیت لازم در داخل کشور تولید شود، به هیچ وجه واردات آن را در دستور کار قرار نخواهد داد. این موضوع نشان دهنده حمایت از تولید داخل و کاهش وابستگی به واردات است.

خواستار مدیریت شرکت خودروسازی از قطعه سازان چه بود و به آن ها چه توصیه هایی شد و چه برنامه ای برای رفع مشکلات تولید کنندگان قطعات خودرو کشور وجود دارد؟

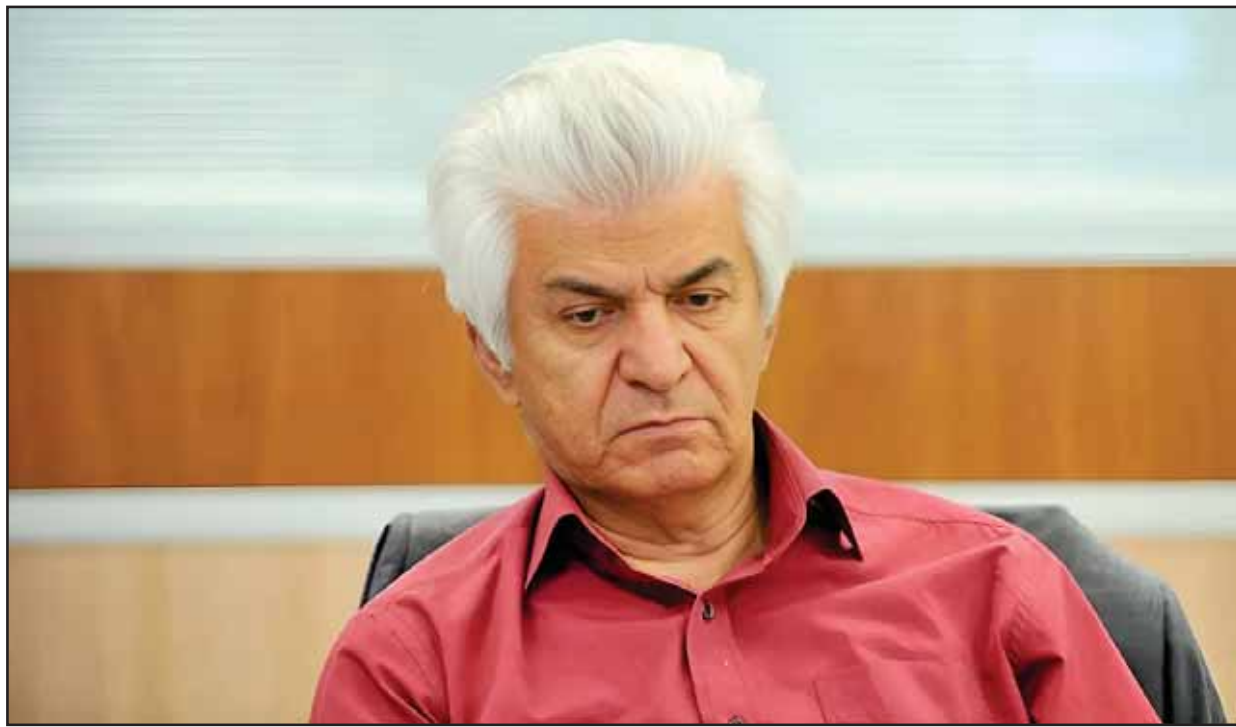
به قطعه سازان توصیه شد بر افزایش کیفیت تولید و کمیته که مورد نیاز است، تمرکز کنند و در این زمینه سرمایه گذاری لازم انجام شود. ایران خودرو نیز اعلام آمادگی کرد تا از این سرمایه گذاری ها حمایت کند. همچنین وعده داده شد که از راه های مختلف تامین مالی زنجیره، اقدامات لازم صورت گیرد تا قطعه سازان با مشکل نقدینگی مواجه نشوند.

نگاه قطعه سازان به تعاملات اخیر با ایران خودرو و بعد از خصوصی سازی چگونه است؟ آیا قطعه سازان از روند فعلی رضایت کافی دارند؟

قطعه سازان نسبت به رویکرد پرداخت های ایران خودرو در سال گذشته ابراز رضایت کردند. آن ها اعلام کردند این رویه نسبت به سال های گذشته معقول تر و رضایت بخش تر بوده است. بنابراین امیدوارند این روند ادامه یابد و منجر به بهبود بیشتر شرایط شود.

مهم ترین چالش ها و موانع پیش روی صنعت قطعه سازی خودرو در شرایط کنونی چیست و چه انتظاراتی از دولت و نهاد های مسئول در این زمینه وجود دارد؟

یکی از چالش های اساسی، قیمت مواد اولیه است. قطعه سازان انتظار دارند قیمت فولاد، مس، آلومینیوم و مواد پتروشیمی تولید داخل، نه تنها از قیمت جهانی بالاتر نباشد بلکه حدود ۵ تا ۱۰ درصد کمتر باشد تا رقابت پذیری تولید داخلی افزایش یابد. لازم است مسئولین متقاعد شوند که قیمت مواد اولیه داخلی متناسب با شرایط رقابتی جهانی باشد. افزایش بی رویه قیمت مواد اولیه تا



۲۰ درصد بالای قیمت جهانی، فشار زیادی به قطعه سازان وارد می کند و اجرای این اصلاحات ضروری است.

در خصوص دوره های پرداختی به قطعه سازان و روند فعلی آن توضیح دهید. آیا با توجه به خصوصی سازی ایران خودرو و تغییرات مناسبی نسبت به گذشته ایجاد شده است؟

در سال های قبل دوره پرداختی قطعه سازان به طور استاندارد ۱۲۰ روزه بود اما اکثر مواقع بیشتر از این مدت می شد. ایران خودرو در تلاش است تا این روند را بهبود بخشد. اخیراً بخشی از این دوره پرداختی در شب عید تسویه شد که گامی مثبت محسوب می شود. همچنین قول داده شده که در صورت فراهم شدن شرایط بهتر، دوره پرداختی به ۹۰ روز کاهش یابد. این اقدام می تواند بسیاری از چالش های مالی قطعه سازان را برطرف کند.

با توجه به خصوصی سازی ایران خودرو و زمزمه های درباره سرمایه گذاری انتظار شما از این تغییرات چیست؟ شرایط کلی قطعه سازان چگونه خواهد بود؟

خصوصی سازی گامی مهم در حل مشکلات صنعت خودرو است. برای بهبود وضعیت قطعه سازی، تغییر اساسی باید صورت گیرد. نخست، مدیریت واحدهای خودروسازی نباید دولتی باشد و دوم، قیمت گذاری قطعات نیز باید از کنترل دولت خارج شود.

اگر این ۲ مورد اجرایی شود، می توان گفت ۹۰ درصد مشکلات این صنعت حل می شود. در حال حاضر، مدیریت یکی از واحدهای بزرگ خودروسازی کشور خصوصی شده که تأثیرات مثبتی داشته است. امیدواریم به زودی سایرین نیز خصوصی شود. در کنار این، دولت باید سیاست قیمت گذاری دستوری را حذف کند تا این صنعت بتواند بدون ضرر و زیان در وضعیت پایدار قرار گرفته و به طور معقول فعالیت خود را ادامه دهد.

شما به موضوع کیفیت اشاره کردید. همیشه گفته شده است این خودروسازان هستند که مشخصات کیفیت و قیمت مورد نظر را تعیین می کنند. در شرایط فعلی قطعه سازان کشور توان تامین افزایش کیفیت قطعات را دارند؟

بله، قطعه سازان توان تامین قطعات با کیفیت مطلوب را دارند. نمونه روشن آن، همکاری قطعه سازان ایرانی با شرکت خودروسازی رنو است که در این همکاری توانستیم قطعات با استانداردهای بین المللی را تولید کنیم. خوشبختانه قدم اول در این مسیر برداشته شده و تمرکز بر بهبود کیفیت به عنوان یک خواسته جدی از طرف ایران خودرو و شرکت های مشابه مطرح شده است.

گام دوم، تلاش مضاعف قطعه سازان برای تامین کیفیتی است که خواسته مردم است. در این راستا، برخی خودروها که مشکلات کیفی داشتند، از سال شان متوقف شده تا این چالش ها برطرف شود. این اقدام نشان می دهد حرکت به سوی افزایش کیفیت جدی است و اگر این روند ادامه یابد، می توان بسیاری از خواسته های مردم را در این زمینه برآورده کرد.

در مقابل این افزایش تمرکز بر ارتقای کیفیت، شما به عنوان رئیس انجمن صنایع همگن نیر و محرک و قطعه سازان خودرو کشور چه انتظاراتی از خودروسازان دارید؟

انتظار اصلی ما تنظیم قراردادهای منصفانه است که متضمن سود عادلانه برای قطعه سازان باشد. دومین درخواست ما، پایبندی قطعی به تعهدات مالی و پرداخت های منظم است. وعده هایی که امروز از آنها شده، باید به درستی اجرایی شوند و از تبدیل شدن آن ها به یک ابلاغیه جوگیر شود. همچنین، با توجه به حرکت به سمت خصوصی سازی شرایط برای اصلاح روند های بیشتر فراهم شده است. اگر پرداخت ها به طور منظم انجام شود، دیگر مساله مطالبات معوق به وجود نخواهد آمد. در مقابل، قطعه سازان هم بر ارتقای کیفیت و تامین قطعات با استانداردهای بالاتر تمرکز خواهند کرد. تجربه گذشته مانند همکاری با رونیز ثابت کرده است که صنعت قطعه سازی ایران توانایی تامین قطعات با کیفیت جهانی را دارد. در نهایت، باید تامین رضایت مردم به عنوان اولویت اصلی در این مسیر دنبال شود تا این صنعت بتواند با کارایی بالاتر و اعتماد عمومی بیشتری به فعالیت خود ادامه دهد.

با توجه به فصل بازمبانی قیمت ها، خواسته شما از روند قیمت گذاری قطعات چیست؟

انتظار ما این است که بازمبانی قیمت ها بر اساس اصل منصفانه و متناسب با افزایش هزینه های تولید انجام شود. هزینه های ورودی نظیر قیمت مواد اولیه و نرخ ارز افزایش داشته اند و باید تعدیلات قیمتی متناسب با این تغییرات به موقع اعمال شود. خوشبختانه سال گذشته بخش زیادی از این تعدیلات پیش از پایان سال اجرا شد و می توان گفت رویکرد خودروسازان در این زمینه تا حدود زیادی رضایت بخش بوده است. ادامه این روند می تواند نقش مهمی در پایداری تولید و حمایت از قطعه سازان ایفا کند.

با توجه به این که اکنون مدیریست ایران خودرو به بخش خصوصی واگذار شده است، به نظر شما چه رویکردی برای نشان دادن اثربخشی این خصوصی سازی مورد نیاز است؟

اکنون که مدیریت برخی شرکتهای خودروسازی به بخش خصوصی واگذار شده، همه باید تلاش کنیم تا اثربخشی این تصمیم را به مردم دولت نشان دهیم. باید ثابت کنیم که این مدیریت خصوصی منجر به بهبود کیفیت، تحویل به موقع و رضایت عمومی شده است. این موفقیت می تواند الگویی باشد برای دیگر صنایع کشور که نشان دهد واگذاری مدیریت دولتی به بخش خصوصی امکان پذیر است و آثار مثبتی به همراه دارد. چنین الگویی می تواند مسیر تحول در سایر بخش های اقتصادی را نیز هموار کند و باعث رشد رقابت پذیری و بهره وری در صنایع مختلف شود.

نوربلا

نوربلا

قطعه سازان رویکرد پرداخت های مالی ایران خودرو در سال گذشته را مثبت ارزی کرده و امیدوارند این روند ادامه یابد. همچنین وعده خصوصی سازی سایپا و حذف قیمت گذاری دستوری، مهم ترین امید قطعه سازان برای آینده صنعت است



تمرکز بر اسقاط موتورهای فرسوده و توسعه ناوگان برقی



هو گفت: «هر موتورسیکلت فرسوده به‌طور میانگین معادل ۶ مدل خودرو سواری، آلاینده وارد هوای شهر می‌کند. این موضوع سهم قابل توجهی در تشدید آلودگی هوای تهران دارد و لزوم نوسازی این ناوگان را دوچندان می‌کند.» مدیر کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران همچنین از راه‌اندازی فرارگاه ساماندهی موتورسیکلت‌ها در حوزه دفتر فنی، حمل‌ونقل و ترافیک استانداری تهران خبر داد و تصریح کرد: «این فرارگاه به دستور استاندار تهران و با هدف ساماندهی تردد موتورسیکلت‌ها، اسقاط وسایل نقلیه فرسوده و توسعه استفاده از موتورسیکلت‌های برقی تشکیل شده است.»

ایسنا: مدیر کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران از راه‌اندازی فرارگاه ساماندهی موتورسیکلت‌ها در استانداری تهران خبر داد و گفت: «این فرارگاه با هدف کاهش آلودگی هوا از طریق اسقاط موتورسیکلت‌های فرسوده و توسعه ناوگان برقی تشکیل شده است.» حسن عباس‌نژاد با اشاره به آمار نگران‌کننده فرسودگی ناوگان موتورسیکلت در پایتخت اظهار کرد: «در حال حاضر حدود ۴ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت دارای پلاک در کلانشهر تهران تردد می‌کنند که بر اساس بررسی‌ها، نزدیک به ۵۵ درصد آن‌ها فرسوده هستند.» وی با استناد به نتایج سیمانه انتشار آلودگی

خبر

News

تصادف؛ چهارمین عنوان پرونده‌های کیفری پر تکرار

ایسنا: مرگ و میر ناشی از سوانح ترافیکی در کشور یک معضل مهم محسوب می‌شود و بر اساس داده‌های رسمی، تصادفات سوسومین علت مرگ و میر بعد از بیماری‌های قلبی و سرطان است. این در حالی است که شناخت و پیشگیری از عوامل موثر بر بروز این حوادث می‌تواند به کنترل و کاهش این وقایع کمک کند.

بر اساس آمار سازمان پزشکی قانونی کشور در ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۲ بیش از ۱۰ هزار مرگ و میر و بیش از ۱۹۰ هزار نفر مصدومیت به دلیل سوانح ترافیکی در کشور حادث شده است. عوامل موثر در بروز این آمار شامل عامل انسانی رانندگی نامطلوب و خطرناک، انواع خودرو و موتورسیکلت، جاده‌ها و عامل طبیعی است. تصادف، چهارمین عنوان پرونده‌های

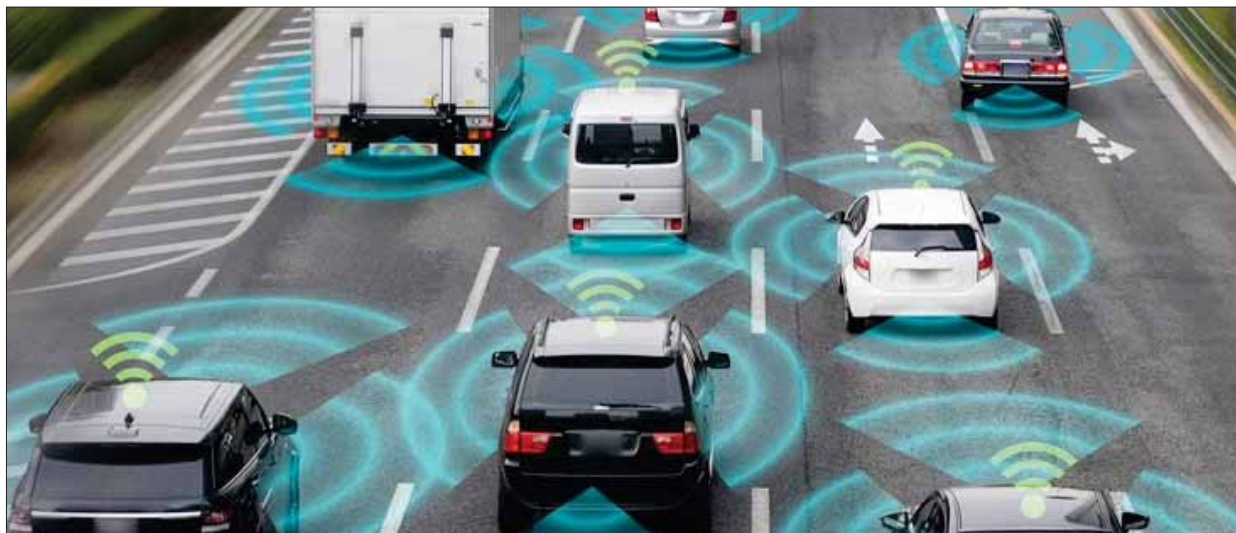
ورودی کیفری پر تکرار محاکم قضایی هستند. شمار کل پرونده‌های ورودی قضایی تصادفات در ۹ ماهه ۱۴۰۲، تعداد ۱۷۷ هزار و ۲۷۶ فقره است که نسبت به مدت مشابه در سال قبل، حدود ۱۶ درصد کاهش داشته است.

مقایسه آمار فوتی حوادث رانندگی در ۹ ماهه سال ۱۴۰۲ با مدت مشابه در سال ۱۴۰۱ حاکی از آن است که این تعداد ۴/۸ درصد افزایش داشته است. در تشکیل پرونده‌های قضایی ناشی از تصادفات بیشترین ورودی پرونده اتهام ایراد صدمه بدنی غیر عمدی بر اثر تصادف رانندگی در ۹ ماهه اول سال ۱۴۰۲ مربوط به استان خوزستان با ۱۴ هزار و ۴۰۷ ورودی است که نسبت به مدت مشابه سال قبل با ۲۰ هزار و ۳۹۷ ورودی، معادل ۲۹ درصد کاهش داشته

است. بیشترین افزایش مربوط به استان خراسان جنوبی با حدود ۱۳ درصد است و بیشترین کاهش مربوط به استان کرمانشاه با حدود ۵۲ درصد است. در مجموع در مدت زمان یادشده ۱۷۷ هزار و ۲۷۶ پرونده ایراد صدمه بدنی غیر عمدی بر اثر تصادف رانندگی در کشور ثبت شده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل با ۲۱۰ هزار و ۱۲۰ ورودی، معادل حدود ۱۶ درصد کاهش داشته است؛ به‌رغم افزایش ۵/۲ درصد آمار مصدومین و افزایش ۱/۸ درصد آمار کشته‌های ناشی از تصادفات با توجه به اعمال برنامه‌های قضایی و هماهنگی انجام‌شده برای پرداخت دیه مصدومین از محل بیمه‌ها، آمار پرونده‌های قضایی صدمه بدنی غیر عمد ناشی از تصادفات حدود ۱۶ درصد کاهش داشته است.

فرمانده کل فراجا خبر داد:

طرح «خودرو متصل» آماده ارائه به رئیس جمهور



«خودرو متصل» باعث کاهش تصادفات جاده‌ای می‌شود

رئیس پلیس راهور فراجا نیز روز گذشته با اشاره به افزایش ۳۰ درصدی پیمایش در سطح جاده‌های کشور در نوروز امسال گفت: «بر اساس آخرین گزارش پزشکی قانونی امسال با کاهش ۲ درصدی جانب‌خستگی تصادفات مواجه بودیم.» سردار سعید تیمور حسینی اضافه کرد: «آمارها نشان دهنده افزایش ۱۰۲ درصدی اعمال قانون است و در نوروز بیش از ۴۹ هزار دستگاه خودرو چه به صورت ساعتی و چه توقیف در پارکینگ‌ها متوقف شدند و بیش از ۶ هزار گواهینامه بی‌بوست شد.» وی با بیان این که در حوزه مدیریت ترافیک در تابستان و سفر اربعین مواجه هستیم، افزود: «پلیس برنامه کاملی برای تابستان امسال و ایام اربعین تدوین کرده است.» سردار حسینی به‌موضوع موتورسیکلت‌های فاقد مدارک شناسایی اشاره کرد و گفت: «باید برای همیشه موضوع موتورسیکلت‌های فاقد پلاک و بی‌هویت تعیین تکلیف شود.» رئیس پلیس راهور فراجا تاکید کرد: «پلیس راهور بنا دارد که زمانی تعیین کند تا همه موتورسیکلت‌ها در سامانه خوداظهاری کرده و هویت و مالکیت وسایل نقلیه خود را مشخص کنند.» وی به بهره‌گیری از ظرفیت‌های نوین در حوزه نظارت و پایش ترافیکی اشاره کرد و افزود: «استفاده از تیم‌های گشت پهپادی تاثیر قابل توجهی در پوشش نقاط حادثه‌خیز کشور داشته و پیمایش تیم‌های پلیس در سطح شهرها نسبت به مدت مشابه سال گذشته نزدیک به ۷ درصد افزایش یافته است.» رئیس پلیس راهور فراجا همچنین گفت: «خودرو متصل با بهره‌گیری از اینترنت اشیا و ارتباط با سیستم‌های شهری و جاده‌ای، قادر به کنترل رفتارهای ترافیکی، سرعت و مسیر حرکت رانندگان است؛ استفاده از این فناوری می‌تواند به‌طور چشمگیری تصادفات جاده‌ای را کاهش دهد. این ارتباطات به‌پهپود ایمنی، کاهش تصادفات و بهینه‌سازی جریان ترافیک کمک می‌کند. برای مثال در شهر نیویورک، برنامه‌ای به‌نام «Vehicle Pilot» با استفاده از داده‌های جمع‌آوری شده از خودروهای متصل، به‌پهپود مدیریت ترافیک و افزایش ایمنی کمک چشمگیری می‌کند.»

تخلفات، تصادفات و تلفات را به‌شکل چشم‌گیری کاهش دهد.» سردار رادان همچنین درباره طرح «خودرو متصل» عنوان کرد: «هدف این طرح، کنترل و رصد رفتار ترافیکی رانندگان است. با استفاده از خودرو متصل می‌توان متوجه شد که راننده چه سرعتی داشته؛ آیا سبقت غیر مجاز گرفته است یا خیر؛ در واقع، رفتار راننده همچون یک صفحه مانیتور در کنترل در می‌آید و بر همان اساس می‌توان با تخلف بر خورد کرد.» وی در ادامه افزود: «این طرح قرار است در ناوگان عمومی اجرا شود. ما از رئیس جمهور درخواست کردیم تا اجرای آن را برای نوسمارها و تعویض پلاکی‌ها تسری دهند که ایشان نیز موافقت کردند. بنابراین، طرح آماده است و خدمت رئیس جمهور ارائه خواهد شد.»

که یک راننده قانون‌مند به‌خاطر بی‌احتیاطی راننده‌های متخلف، خانواده‌اش را از دست می‌دهد. چرا باید با متخلف همدردی کنیم؟»

سردار رادان با تاکید بر برخورد قاطع با موتورسواران حادثه‌ساز، پیشنهاد استفاده از نیروهای کمکی و یگان ویژه برای برخورد جدی‌تر با این معضل را مطرح کرد و افزود: «اگر لازم باشد، از هر گونه ظرفیت ممکن برای کنترل این تخلفات استفاده می‌کنیم.» وی همچنین از موافقت رئیس جمهور با ورود بخش خصوصی به حوزه کنترل تردد و تخلفات خبر داد و آن را گامی انقلابی در مدیریت هوشمند ترافیک کشور دانست و افزود: «از امروز باید در شهرهای مختلف با شرکت‌های خصوصی وارد مذاکره شویم و قرارداد ببندیم. این اقدام می‌تواند میزان

فقط چند مجروح داده، اما خودرویی دیگر با یک واژگونی چندین کشته بر جای گذاشته است. نمونه‌اش واژگونی اتوبوس در یکی از محورهای کشور بود که فاجعه آفرید.» وی با ابراز نگرانی از وضعیت موتورسواران در معابر شهری تصریح کرد: «در شهرها، بیشترین آمار تلفات مربوط به موتورسواران متخلف یا قربانیان تخلفات آن‌هاست و نباید بگذاریم اراده رانندگان متخلف بر امنیت جامعه تحمیل شود.»

استفاده از یگان ویژه برای برخورد با موتورسواران حادثه‌ساز

فرمانده فراجا در ادامه گفت: «مردم ما در پیاده‌راه‌ها نیز از آسیب موتورسواران در امان نیستند. بارها دیده‌ایم



علی زرنادوز

a.zarnaduz@autoworld.ir

با آغاز سال ۱۴۰۴ مسئولان در رده‌های مختلف پلیس راهور، از آغاز طرح‌های تازه‌ای برای کنترل ترافیک و کاهش تصادفات و تخلفات رانندگی خبر دادند و از طرفی، آمارهای مربوط به سفرهای نوروزی نیز تا حد زیادی مورد توجه قرار گرفته است. در ادامه، آخرین رویدادها را درباره آن چه به آن اشاره شد، بررسی می‌کنیم.

۱۰ درصد از رانندگان حادثه‌ساز جان ۹۰ درصد دیگر را به خطر می‌اندازند

روز گذشته، فرمانده کل انتظامی کشور با نگاهی به وضعیت تلفات جاده‌ای در نوروز ۱۴۰۴، خواستار جراحی و تحلیل جدی در شیوه مواجهه با تصادفات و تخلفات رانندگی شد و گفت: «۱۰ درصد از رانندگان حادثه‌ساز جان ۹۰ درصد دیگر را به خطر می‌اندازند.» سردار احمدرضا رادان گفت: «اگر ما عادت کنیم به یک روش کاری با یک تکنیک و تاکتیک ثابت اقدام کنیم، آن موقع متخلفین یک گام از ما جلوتر هستند؛ چرا که طرح ما را در سال قبل فهمیدند و می‌دانند چگونه باید عمل کنند.» سردار رادان با اشاره به این که با بی‌نظمی قاطعانه برخورد می‌کنیم، بر تقویت انضباط شهری تاکید کرد و گفت: «انضباط شهری، مقدمه‌ای برای انضباط در جاده‌هاست. اگر در شهرها نظم حاکم باشد، آثار آن به‌طور طبیعی در جاده‌ها نیز نمایان می‌شود.» وی با اشاره به آمار تردد و میزان تصادفات نوروزی تاکید کرد: «باید خود را فریب دهیم؛ واقعیت‌ها باید همان گونه که هست دیده و تحلیل شود. حتی اگر آمار پیمایش و طول مسیرها را در نظر بگیریم، باز هم چهره تلفات جاده‌ای نگران‌کننده است.» سردار رادان با اشاره به شدت تصادفات برخی خودروها، برخی وسایل نقلیه را «ارابه مرگ» توصیف کرد و افزود: «در تصادفی یک خودرو پنج بار ملق زده و

خبر

News

ورود موتورهای بدون معاینه‌فنی به محدوده بازار تهران ممنوع



ترمز تا روشنایی و دیگر بخش‌هاست. در این صورت احتمال بروز تصادف و سوانح برای موتورسیکلت به‌مراتب کاهش پیدا می‌کند. همچنین بحث آلاینده‌گی را به‌ویژه در محدوده مرکزی شهر داریم که برای این منظور لازم است تمام وسایل نقلیه از جمله موتورسیکلت‌ها دارای معاینه‌فنی باشند تا در نتیجه آن به‌ویژه برای نیمه دوم سال شاهد کاهش آلودگی هوای شهر تهران باشیم.»



«همشهری آنلاین: اواخر سال گذشته بود که موضوع معاینه‌فنی موتورسیکلت‌ها به‌طور ویژه مورد توجه قرار گرفت. طرح ارشادی کنترل معاینه‌فنی موتورسیکلت‌ها ابتدا به‌مدت ۲ ماه از ۱۰ آذر تا ۱۰ بهمن ۱۴۰۳ در ۳ نقطه از منطقه ۱۲ اجرا و در ادامه تا نیمه شعبان یعنی ۲۶ بهمن هم تمدید شد و قرار بود برای نخستین بار موتورسیکلت‌های فاقد معاینه‌فنی در محدوده منطقه ۱۲ و به‌ویژه بازار تهران جریمه شوند. حالا پیگیری‌ها از پلیس راهور و شهرداری تهران نشان می‌دهد این طرح از همان موقع در محدوده بازار و منطقه ۱۲ در حال اجرا بوده و از اردیبهشت‌ماه بیش از پیش تشدید خواهد شد. داشتن معاینه‌فنی به‌سود مردم و موتورسیکلت‌سواران است؛ این موضوعی است که سرهنگ مومنی با تاکید بر آن می‌گوید: «۴ میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت در تهران وجود دارد که تقریباً نیمی از آن‌ها فرسوده هستند. داشتن معاینه‌فنی به‌معنای صحت عملکرد و سالم بودن وسیله‌نقلیه از سیستم

خبر

News

تردد و توقف در معابر شرق تهران هوشمند می‌شود



کنند.» شهردار منطقه ۱۳ اضافه کرد: «این امکان، علاوه بر کاهش چشمگیر زمان صرف‌شده در جست‌وجوی جای پارک، به کاهش تردد بی‌پهلو خودروها و در نتیجه، کاهش آلودگی هوا و مصرف سوخت نیز کمک شایانی خواهد کرد.» نوری اظهار داشت: «این سیستم هوشمند، با ارائه اطلاعات دقیق و لحظه‌ای از وضعیت پارکینگ‌ها، به‌شهروندان امکان می‌دهد تا با برنامه‌ریزی دقیق‌تر، سفرهای درون‌شهری خود را مدیریت کنند.»



«همشهری آنلاین: در راستای تحقق شهر هوشمند و تسهیل زندگی شهروندان، شهردار منطقه ۱۳ از اجرای طرح پایلوت سیستم هوشمند زرزو پارکینگ در منطقه خیر داد و گفت: «هم‌اکنون فاز مطالعاتی شروع شده و با تشکیل اتاق فکر و همفکری سازمان‌ها و دستگاه‌های مربوطه روند آن پیش می‌رود.» امیر محمد نوری، شهردار منطقه درباره اجرای طرح هوشمندسازی معابر محدوده منطقه گفت: «این اقدام نوآورانه که در سال جدید آغاز می‌شود، گامی در ساماندهی معضل همیشگی ترافیک و کمبود جای پارک در این منطقه از پایتخت محسوب می‌شود و مرحله مطالعاتی آن آغاز شده است.» وی هدف اصلی از راه‌اندازی این سیستم را ایجاد سهولت و رفاه برای شهروندان در یافتن جای پارک مناسب و کاهش اثرات منفی ترافیک بر محیط‌زیست و کیفیت زندگی دانست و افزود: «بر اساس این طرح، شهروندان می‌توانند با استفاده از اپلیکیشن تلفن همراه یا وبسایت اختصاصی، پیش از رسیدن به مقصد، جای پارک خود را به‌صورت آنلاین زرزو



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۶ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۴

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۲
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

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

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



چکش ثور و لاستیک برقی؛ کمپین خلاقانه «GT Radial» برای تایرهای EV

در سال ۲۰۲۲، GT Radial کمپینی خلاقانه برای معرفی تایر مخصوص خودروهای برقی راه‌اندازی کرد. با بهره‌گیری از نماد «ثور» خدای تند، این کمپین طنز و اسطوره را برای نمایش قدرت و فناوری تلفیق کرد. کمپین «کسی چکش خود را فراموش کرد» توسط Roku Studio در اندونزی منتشر شد تا برند را آینده‌نگر و متفاوت معرفی کند.

تعیین میزان ایمنی خودرو و اهمیت آن

تولید خودرو در جهان پروسه خاصی دارد که شامل طراحی، تولید و در نهایت مونتاژ قطعات در کارخانه می‌شود. در این میان کنترل کیفیت در فرآیند تولید خودرو و ارزیابی نهایی محصول، نقش مهمی دارد و تأکید هرچه بیشتر بر آن، رضایت حداکثری مصرف‌کننده و رشد آمار فروش خودرو ساز را به همراه خواهد داشت. بر این اساس لازم است در فرآیند طراحی و تولید خودرو، استانداردهای جهانی مختص این صنعت، به‌طور کامل از سوی خودروساز مد نظر قرار گیرد. در همین راستا از دهه ۸۰ میلادی قوانین و استانداردهای مشخصی از سوی نهادهای رسمی بین‌المللی مانند SAE (سازمان مهندسان خودرو) تدوین و از آن پس توسط اتحادیه اروپا مرتب به‌روزرسانی شد. همین‌طور سازمان‌هایی مانند IIHS (موسسه بیمه ایمنی بزرگراه)، یوروانکپ (سازمان تست تصادف اروپا) و NHTSA (اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه) در راستای تعیین ایمنی انواع خودرو در سطح جهان نقش پررنگی دارند و پس از انجام تست‌های گوناگون، ایمنی خودروها با اختصاص ستاره‌های ایمنی که شامل یک تا ۵ مورد می‌شود، از سوی آن‌ها مشخص می‌شود. با این حال متأسفانه در کشورمان سازمان‌هایی از این دست فعالیت چندانی ندارند و به همین دلیل میزان ایمنی محصولات خودروسازان داخلی معمولاً به‌درستی مشخص نمی‌شود. در نهایت ضروری است دولتمردان با توجه به آمار بالای سوانح جاده‌ای در کشور که سالانه منجر به فوت و مصدومیت تعداد زیادی از هم‌وطنانمان می‌شود، شرایط را به گونه‌ای مدیریت کنند که محصولات داخلی و مونتاژی خودروسازان به‌لحاظ میزان ایمنی به‌درستی ارزیابی شوند و در این مسیر از هیچ‌گونه تلاشی دریغ نشود.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار



The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

The Last Word

حمید محمدی

خبرنگار

اختلال در عملکرد شود. شارژ بیش از حد دینام نیز می‌تواند سبب وارد آمدن آسیب به باتری شود؛ بنابراین سیستم شارژ را به‌طور دوره‌ای بررسی کنید. در نهایت، اگر خودرو برای مدت طولانی بدون استفاده باقی می‌ماند، باتری را جدا کرده و آن را در محیطی خشک و خنک نگهداری کنید. رعایت این نکات ساده می‌تواند عمر باتری را افزایش داده و از هزینه‌های ناگهانی جلوگیری کند.

باتری خودرو نقش حیاتی در راه‌اندازی موتور و تامین برق تجهیزات الکترونیکی دارد. برای افزایش عمر مفید باتری، رعایت چند نکته ضروری است. نخست این که به‌طور منظم سطح آب باتری (در باتری‌های اسیدی) بررسی شود و در صورت نیاز از آب مقطر برای پر کردن باتری استفاده شود. همچنین از تمیز بودن سرباتری‌ها مطمئن حاصل کنید؛ وجود سولفات‌ها یا خوردگی می‌تواند سبب افت ولتاژ و

چگونه عمر مفید باتری خودرو را افزایش دهیم؟



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو
WWW.LAMARI.IR

ARIAN
LAMARI

TIGGO 8 PRO PLUS IN HYBRID
FOWNIX NEW
FOWNIX
TIGGO 8 PRO MAX IE

نمایندگی رسمی رتبه
فروش کشور

MVM_777 XTRIM.777
MVMCHERY777