

در مسیر خصوصی سازی چرانباید عجله کرد؟

عرضه بلوکی «سایپا» گامی سنجیده برای اصلاح صنعت خودرو

سایپا با اجرای تکالیف قانونی و پیگیری مسئولانه فرآیند خصوصی سازی، نشان داده است احقاق حقوق سهامداران در اولویت برنامه‌هایش قرار دارد. همچنین...
صفحه ۴

«دنیای خودرو» بررسی کرد

چالش‌های
«سروش موتور» با تنوع
اسمی سبد محصولات و
تحويل حداقلی

صفحه ۹

بررسی تخصصی اسکوتر محبوب کشور
توسط روزنامه «دنیای خودرو»

طرح کلیک‌های کویر،
چه نقاط ضعف و قوتی دارند؟

موتورسیکلت‌ها دسته‌ای از وسایل نقلیه هستند که از
محبوبیت بسیار بالایی برخوردارند. از آنجا که ...
صفحه ۸

بررسی رویکرد جدید
بزرگ‌ترین خودروساز کشور؛

تغییر ترکیب سبد تولید
ایران خودرو در راستای
افزایش سودآوری

صفحه ۵



اصابت ترکش گرانی‌ها به صنعت تایر

تایر سواری ۱۰ درصد گران‌تر شد

صفحه ۱۳

دبیر انجمن خدمات پس از فروش
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:
هجوم گسترده قطعات یدکی
قاجاق به بازار خودرو

صفحه ۱۴

ضرورت اصلاح فرمول
شورای رقابت در تحقق جهش
تولید خودروسازان

صفحه ۱۲

جناب آقای مهندس میرزایی
مدیرعامل محترم و معزز گروه صنعتی بارز

در گذشت جانسوز والده مکرمه جنابعالی
را صمیمانه تسلیت عرض می‌کنم. رحمت
واسعه الهی برای آن عزیز از دست رفته،
صبر توأم با سلامتی برای بازماندگان داغدار
را از خداوند متعال خواستارم.

روحش شاد و یادش گرامی



شرکت آریا هنگام رهنورد
(کامران پوریزدان)



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



غول آفرودی جی تی تایر



Giti
جیتیتایر



Giti Xcursion
XT71



MIAMI TEJARAT PISHTAZ

۰۲۱ ۴۲۴ ۹۷۰۰۰ | mtp1954.com



قدرت ۲۰۱ یا ۲۲۱ اسب بخار سود برده و حداکثر سرعت آن به ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. باتری LFP این خودرو در سه نسخه ۵۸.۴، ۶۷.۹ و ۷۰ کیلووات-ساعتی عرضه شده و توان پیمایش آن نیز به ترتیب ۵۲۰، ۶۱۰ و ۶۲۰ کیلومتر اعلام شده است. تویوتا می‌خواهد ذهنیت برخی افراد درباره محصولات خسته‌کننده خودش را از بین ببرد و به همین خاطر شاسی‌بلند bZ3X را به‌لیدار و سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته که توسط شرکت مومنتا چین تولید می‌شوند مجهز کرده است. نسخه‌های ۵۲۰ پرو و پرو پلاس لیدار مومنتا در این خودرو وجود دارند و برخی تریم‌ها نیز با دستیار پیلوت درایور استاندارد تویوتا عرضه می‌شوند.

سومین خودرو برقی تویوتا با برند bZ در چین عرضه شد و در نخستین ساعت سفارش توانست نظر ۱۰ هزار نفر را به‌خود جلب کند. bZ3X قیمت پایه حدود ۱۵ هزار دلاری دارد و از لیدار و تکنولوژی کمک‌راننده و نیمه‌خودران سود می‌برد. این خودرو بر پایه گک آیون V شکل گرفته و ابعاد، موتورهای برقی و قوای محرکه آن با این خودرو مشترک است؛ هرچند از نظر باتری‌ها تفاوت‌هایی بین دو خودرو وجود دارد. تویوتا bZ3X برقی شاسی‌بلند ۵ نفره دارای طول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۴۶۰۰، ۱۸۵۰ و ۱۶۰۰ میلی‌متری و فاصله بین محوری ۲۷۶۵ میلی‌متری است. خودرو مورد بحث از یک موتور برقی در اکسل جلو با حداکثر



محبوبیت «تویوتا» برقی در چین

هدف‌گذاری؛ تولید یامونتاز؟

این شیوه‌ها ادامه یابد ارزش افزوده‌ای نصیب کشور نمی‌شود جز سود تاجر واردکننده.

دوم این‌که ظرفیت تولید انواع خودرو در کشور حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه در سال است. اگر هدف‌گذاری امسال هم تحقق یابد معنایش این است که ظرفیت تولید بیش از یک میلیون دستگاه دیگر خالی خواهد ماند که بسیار قابل تأمل است. البته بر اساس شواهد سال‌های قبل بعید به نظر می‌رسد که هدف‌گذاری امسال هم عملی شود. معنی دیگر بلااستفاده ماندن آن همه ظرفیت تولید خواب سرمایه است که آن هم زیانبار خواهد بود.

صنعت خودرو ایران در حال حاضر و در لایه‌های مختلف خود گرفتار انواع مشکلات است و در بازه زمانی بیش از نیم‌قرن هنوز نمی‌تواند ارزش مورد نیاز خود را تأمین کند و نگاهش همچنان به نظام بانکی است و این موضوع بیانگر آن است که سیاست‌گذاری‌های این صنعت تاکنون مطلوب نبوده است.

چون سیاست‌گذاری‌اش غلط است

می‌رود هر زمان بر آن بیداد

ورنه ما هم به‌قدر چینی‌ها

بهره داریم ز هوش و استعداد

زین جهت بیشتر ز نیم‌قرن است

کشور ما نگشته خودروساز

ما همان به‌که در جهان باشیم

شهره به مردمان خودرو باز

فرجام سخن این‌که: صنعت خودرو ایران از امهات صنایع بوده، چنانچه با راهبردی جامع و درست مدیریت شود می‌تواند باعث رونق و شکوفایی ده‌ها رشته صنعتی دیگر هم باشد. حیف است که چنین صنعتی بدون راهبرد روزگار بگذراند.

تولید و ایجاد ارزش افزوده بیشتر، باید مد نظر باشد و نه رویکرد به مونتاژ و ادامه وضع کنونی!



استارت

حسین نظریان
رئیس شورای سیاست‌گذاری

«به نوشته «دنیای خودرو» در هفته گذشته، هدف‌گذاری وزارت صمت برای تولید انواع خودرو طی سال جاری یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خواهد بود. اصولاً هدف‌گذاری برای تولید سالانه یک محصول صنعتی مطلوب بوده، تقریباً در بسیاری از کشورها هم متداول است.

در کشور ما چند سال متوالی است که این کار صورت می‌گیرد ولی تحقق نمی‌یابد. برای بررسی علل ناکامی ایران در تحقق هدف‌گذاری‌های تولید خودرو نخست تفاوت‌های تولید با مونتاژ را باید تبیین کرد. اگر تمامی یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه که برای امسال هدف‌گذاری شد، قطعات و مجموعه‌های آن‌ها ساخت داخل باشد همه مزایای آن مانند: ارزش افزوده، اشتغال مولد و ... متعلق به ایران خواهد بود که عملی بسیار پسندیده است و می‌توان نام تولید هم بر آن گذاشت.

برعکس چنانچه قطعات منفصله یا همان CKD وارداتی باشد بیش از ۸۰ درصد ارزش افزوده حاصل از آن متعلق به کشور صادرکننده خواهد بود؛ به عبارت دیگر ارزش کشور ما به راحتی صرف ایجاد اشتغال مولد و ارزش افزوده برای کشور سازنده می‌شود و ما کمترین سهم را خواهیم داشت و با تداوم این سیاست کاری باید گفت: «که خدا خیر کند آخر کار».

لازم به‌ذکر است که ایران با داشتن سابقه و قدمت بیش از ۵۰ سال در این صنعت هنوز نتوانسته خودروساز شود تا آن‌جا که برخی از کارشناسان صنعتی، صنعت خودرو ایران را **مایه وهن جامعه فنی و مهندسی ایران می‌دانند!** دلایل زیادی برای این ناکامی می‌توان برشمرد که مهم‌ترین آن‌ها فقدان یک راهبرد جامع و مدون و نیز ادامه کار سلیقه‌ای و بدون برنامه است که به این روزش انداخته است. اگر

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

عقب‌نشینی دولت از افزایش تعرفه واردات خودروهای برقی

در صورت افزایش تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید، این تصمیم نه تنها سبب ضرر مصرف‌کننده می‌شد، بلکه خسارت‌هایی را نیز متوجه سیاست‌های کلان انرژی و محیط‌زیست کشور می‌کرد.

خودروهای برقی و بنزینی نمی‌کرد، این سیاست می‌توانست در صورت اجرایی شدن بدون اغراق «لغو ضمنی پروژه گذار به خودروهای پاک» در کشور معرفی شود.

عقب‌نشینی ۱۰۰ درصدی و رسیدن به تعرفه ۴ درصدی برقی‌ها

در روزهایی که جهان با سرعت در حال عبور از عصر خودروهای بنزینی به‌دوران خودروهای پاک و کم‌مصرف است، ایران نیز در سال‌های اخیر، اگرچه با تاخیر اما بالاخره گام‌هایی در جهت توسعه بازار خودروهای برقی و پلاگین هیبرید برداشته بود. هرچند این گام‌ها کم‌کشتاب، پرچالش و پراکنده بودند، اما نشانه‌هایی از امیدواری برای آینده‌ای پاک‌تر و اقتصادی‌تر در صنعت حمل‌ونقل کشور را به‌همراه داشتند.

در سال ۱۴۰۳، تعرفه واردات خودروهای برقی ۴ درصد و برای خودروهای پلاگین هیبرید ۱۵ درصد تعیین شده بود. این تعرفه‌ها در سال جاری نیز مطابق آخرین ابلاغیه گمرک جمهوری اسلامی ایران پابرجاست؛ هرچند حقوق ورودی خودروهای مذکور به کشور نسبت به کشورهای پیشرو در این حوزه بالا محسوب شدند، اما در چارچوب شرایط اقتصادی ایران، گامی مثبت و قابل قبول تلقی می‌شد. همین سیاست موجب شد واردات خودروهای برقی بالاخره وارد فاز اجرایی شود و مردم نیز با این فناوری آشنا شوند. برخی شرکت‌ها حتی زیرساخت‌هایی برای فروش، خدمات پس از فروش و آموزش تکنسین‌ها فراهم کردند. اگر انتقاد از وضع تعرفه ۱۰۰ درصدی نسبت به تعرفه واردات خودروهای



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«در نیمه دوم ماه جاری، اخباری در خصوص واردات خودرو با تعرفه ۱۰۰ درصدی براساس قانون بودجه سال ۱۴۰۴ رسانه‌ای شد. آن‌چه در این خصوص بیشتر مورد توجه قرار گرفته بود، عدم تفکیک تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید از خودروهای بنزینی بود. پس از برگزاری جلسه‌ای در این خصوص با حضور دولتمردان قرار شد تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید به ترتیب ۴ و ۱۵ درصد محاسبه شود. از همین رو در اواخر هفته گذشته بخشنامه‌ای توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران ۱۴۰۴/۸۹۴۲۳ مورخ ۱۴۰۴/۰۱/۲۷ صادر شد که در آن به نرخ حقوق ورودی خودروهای مذکور به کشور براساس تعرفه سال گذشته اشاره شده است. این تصمیم در خصوص اجرای بند (ه) تبصره ۷ قانون بودجه سال جاری و براساس ابلاغیه سازمان توسعه و تجارت اتخاذ شده است. اگر دولت چهاردهم اقدام به تغییر یا کاهش تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات



www.isaco.ir

قطعه اصلی
نسخه‌ی سلامتِ خودرو

ایساکو؛ تأمین قطعات، تضمین خدمات



رانندگی با ژینگ «جی ۹» هوشمندتر می شود



« بر اساس اظهارات مقامات ژینگ، شاسی بلند G9 مدل ۲۰۲۵ از ۶۶ به روز سانی مهم برخوردار شده که از جمله برجسته ترین آن های توان به سیستم رانندگی هوشمند مبتنی بر هوش مصنوعی اشاره کرد. هنوز قیمت این شاسی بلند بدون آپاندگی اعلام نشده؛ اما G9 سال قبل قیمت پایه حدود ۲۶ هزار دلاری داشته است. طراحی G9 مدل ۲۰۲۵ تفاوت چندانی با نسخه قبلی نداشته و طول، عرض و ارتفاع آن به ترتیب ۱۹۳۷.۴۸۹۱ و ۱۶۸۰ میلی متر و فاصله بین محوری آن نیز ۲۹۹۸ میلی متر است. به روز سانی بدنه این خودرو شامل و کیوم درها، در

پشتی برقی و رینگ های ۲۰ اینچی خواهد بود. مشتریان همچنین می توانند نسخه بلک واریور جدید را سفارش دهند که از رنگ تیره بدنه و ترمیم مشکی رینگ ها، لوگوها و گلگیر ها سود می برد. نسل جدید سیستم رانندگی هوشمند ژینگ در G9 مدل ۲۰۲۵ نصب خواهد شد. این سیستم از ۲۶ سنسور شامل ۱۱ دوربین، ۳ رادار موج میلی متری و ۱۲ رادار اولتراسونیک برخوردار است و بر اساس جزئیات منتشر شده، تشخیص و درک بصری فواصل این سیستم در مقایسه با نسل پیشین ۱۲۵ درصد بهبود یافته و تشخیص سرعت آن نیز ۴۰ درصد بهتر از قبل است.

تعرفه ای باید به گونه ای طراحی شود که تولید داخلی نسبت به واردات مزیت نسبی داشته باشد. تنها در این صورت است که می توان به توسعه پایدار این بازار، انتقال دانش فنی، اشتغال زایی و کاهش مصرف سوخت های فسیلی امید داشت.

در غیر این صورت، تمام تلاش های صورت گرفته در سال های اخیر به تجربه ای شکست خورده تبدیل خواهد شد. مردم، فعالان صنعتی و حتی محیط زیست کشور، همگی تاوان سنگینی برای تصمیمات عجولانه ای خواهند داد و شاید رویاهای حمل و نقل پاک از ریل خارج شود.

ضرورت تدوین برنامه ملی حمل و نقل پاک

پیش تر به عقب نشینی دولت از اعمال تعرفه های سنگین واردات برای خودروهای پاک (برقی و هیبرید) و بررسی برخی از اشکالات تعرفه اشاره شد. اما آن چه باید در «استراتژی سبز سوختی» کشور رعایت شود، تخصیص یارانه خرید در طرحی هدفمند برای مصرف کنندگان با اولویت حمل و نقل عمومی است. هم زمان با این مساله باید «تسهیلات بیمه ای» و انواع معافیت های مالیاتی نیز اتخاذ شود. حمایت دولت از تولید کنندگان داخلی، فراهم سازی بستر سرمایه گذاری برای توسعه حمل و نقل پاک توام با افزایش ایستگاه های شارژ می تواند مسیر «گذار از خودروهای سوخت فسیلی به برقی» را هموار کند.

مزید اطلاع سیاست گزاران و قانون گزاران صنعتی باید یادآور شد که دولت کشورهای مالتی، انگلیس، برزیل، هند، چین، اتحادیه اروپا و آمریکا علاوه بر اتخاذ سیاست های اصولی و هدفمند برای رشد حمل و نقل پاک، برنامه حمایت از تولید کنندگان داخلی را به صورت انتقال سرمایه، انتقال فناوری یا مونتاژ محصول دنبال کردند.

خودروهای برقی را می توان به عنوان یک فناوری جدید به بازار خودرو کشور معرفی کرد.

ورود این فناوری به بازار در تمام دنیا با حمایت های تشویقی دولت ها از مشتریان با سهولت انجام شد؛ بنابراین در کشور نیز باید شرایطی فراهم شود تا مشتریان قدرت خرید خودروهای برقی و هیبرید را که جزو محصولات گران در دنیا به شمار می روند، داشته باشند. وزارت صمت دولت چهاردهم می تواند طی یک برنامه مدون از فرصت های موجود برای توسعه حمل و نقل برقی استفاده کند و گامی موثر در کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا بردارد.

برقی و هیبرید صورت نمی گرفت، جهش تعرفه ها آن هم بدون هیچ تمهید یا برنامه انتقالی، همه چیز را در یک چشم بر هم زدن از بین می برد.

تصمیمی که می توانست برنامه های زیست محیطی را به چالش بکشد

در صورت افزایش تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید، این تصمیم نه تنها سبب ضرر مصرف کننده می شد، بلکه خسارت هایی را نیز متوجه سیاست های کلان انرژی و محیط زیست کشور می کرد. کشوری که سالانه میلیارد ها دلار صرف واردات بنزین می کند و با چالش های ناترازی انرژی و بحران آلودگی هوا در کلان شهر ها دست به گریبان است، چرا باید ورود خودروهای کم مصرف و پاک را تا این حد دشوار می کرد؟

نگاهی به اشکال ساختاری در تعرفه گذاری سال گذشته

واقعیت آن است که حتی تعرفه های سال ۱۴۰۳ نیز که در سال جاری برخی از آن ها به قوت خود باقی است، خالی از ایراد نیست. یکی از اشکالات اساسی، یکسان بودن تعرفه واردات خودرو برقی و قطعات مربوط به تولید داخلی بود. به بیانی بهتر، اگر خودرو برقی را به صورت کامل به کشور وارد می کردید یا برنامه ای برای «تولید و مونتاژ» آن در داخل کشور داشتید، نرخ تعرفه یکسانی داشتند. این در حالی است که هزینه های تولید داخلی به مراتب بالاتر است و هیچ گونه مزیت اقتصادی نسبت به واردات ندارد. این موضوع عملاً انگیزه را از سرمایه گذاران داخلی برای راه اندازی خط تولید خودروهای برقی گرفت. آن ها با ساختار تعرفه ای مواجه هستند که تولید در آن پرهزینه تر، پریسک تر و با بازگشت سرمایه طولانی تر از واردات صرف بود. بنابراین همان اندک شرکت هایی که قصد داشتند وارد عرصه تولید خودروهای برقی شوند، عملاً با این سیاست گزاری از میدان خارج شدند.

راهی که هنوز وجود دارد

اگر توسعه خودروهای برقی و هیبرید واقعا در زمره اولویت های دولت و مجلس شورای اسلامی است، که به زعم کارشناسان با توجه به شرایط اقتصادی و انرژی کشور باید هم باشد، لازم است علاوه بر تصمیم اخیر در مورد تعرفه واردات این محصولات، بازنگری کلی در برنامه توسعه و حمایت از خودروهای پاک در دستور کار باشد. به عنوان مثال ساختار



XTRIM
BORN FOR MORE

سال نهم و مبارک
VX به راحتی یک پرواز اختصاصی



«مورانو» آماده دریافت به روزرسانی است



«نیسان مورانو یکی از کراس اوورهای میان سائز است که برای نخستین بار در سال ۲۰۰۲ معرفی شد. اکنون در نسل چهارم خود، این خودرو با طراحی جدید و ویژگی های پیشرفته تری راهی بازار شده است. با این حال، بر خی کاستی ها و تصمیمات عجیب در طراحی و فناوری آن سبب شده اند تا نتواند در برابر رقبای کاملاً بدر خشد. نیسان مورانو ۲۰۲۵ از زیان طراحی جدیدی بهره می برد که شباهت زیادی بهمدل الکتریکی آریا (Ariya) دارد. این کراس اوور ظاهر نرم تر و پویاتری نسبت بهنسل قبل پیدا کرده و از چراغ های LED باریک، جلو پنجره ای عربی و جزئیات مدرن در نمای جلو بهره می برد. یکی از نکات جالب، امکان سفارش رنگ دوگانه است که شامل سقف و

در مسیر خصوصی سازی چرا نباید عجله کرد؟

عرضه بلو کی «سایا» گامی سنجیده برای اصلاح صنعت خودرو

سایپا با اجرای تکالیف قانونی و پیگیری مسئولانه فرآیند خصوصی سازی، نشان داده است احقاق حقوق سهامداران در اولویت برنامه هایش قرار دارد.



«سایپا به عنوان یکی از غول های صنعت خودرو سازی ایران، در مسیری روشن و امیدوار کننده برای تحقق عدالت اقتصادی و احقاق حقوق سهامداران گام برمی دارد. این خودرو ساز بزرگ با پیگیری تکالیف قانونی و تعهد به شفافیت، در حال رقم زدن فصلی نو در تاریخ فعالیت خود است. حرکت سایپا نه تنها به ارزنده کردن سهم این شرکت منجر شده، بلکه نشان دهنده عزمی جدی برای رساندن سهم به ارزش واقعی و ایجاد ارزش پایدار برای سهامداران و اقتصاد ملی است.

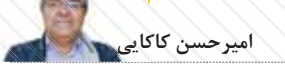
پس از واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، اکنون سایپا در کانون توجه قرار گرفته است. این خودرو ساز با قدم هایی استوار در مسیر خصوصی سازی، در حال بازتعریف جایگاه خود در صنعت خودرو است. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با ۱۷ درصد، تعاونی کارکنان سایپا با ۱۵ درصد و صندوق بازنشستگی فولاد با ۱۴ درصد سهام این شرکت، از سهامداران عمده سایپا هستند. در این میان، تصمیم سایپا برای تجدید ارزیابی دارایی ها، نقطه عطفی در این مسیر به شمار می رود. هیات مدیره سایپا در اسفندماه سال گذشته، افزایش سرمایه ای ۷۶۱ درصدی را از محل تجدید ارزیابی دارایی ها مصوب کرد که سرمایه ثبتی شرکت را از ۱۹.۵ هزار میلیارد تومان به ۱۶۸.۲ هزار میلیارد تومان رساند. این اقدام نه تنها از هدر رفت منابع ملی جلوگیری کرد، بلکه گامی بزرگ در راستای ارزنده کردن سهم سایپا و رساندن آن به ارزش واقعی بود. پیش از این، سرمایه ثبت شده پایین سایپا، این شرکت را در معرض واگذاری با قیمتی بسیار کمتر از ارزش واقعی دارایی هایش قرار داده بود که می توانست حقوق سهامداران خرد را به خطر اندازد. اکنون، با این افزایش سرمایه، شفافیت مالی سایپا تقویت شده و سرمایه گذاران با اطمینان بیشتری به ارزش واقعی این شرکت نگاه می کنند.

نفع عرضه عرضه بلوک ۴۲ درصدی سهام برای سایپا به تازگی «بهنام رضوانی» عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی طی گفت و گوی رسانه ای در خصوص آغاز واگذاری بلوک ۴۲ درصد سهام سایپا گفته است؛ «به نظر می رسد هدف دولت از عرضه سهام سایپا به شکل بلوک ۴۲ درصدی، ارزیابی نتایج خصوصی سازی مدیریت ایران خودرو

ستون های مشکی SuperBlack می شود و نمایی شیک و لوکس تر ایجاد می کند. نیسان تلاش کرده است کابین مورانو جدید را از فضای یکنواخت کراس اوورهای دیگر خارج کند. ترکیب رنگ عاجی و کاراملی برای صندلی ها با تریم های مشکی و الهام گرفته از شیشه وینیزی، جلوه ای خاص به فضای داخلی داده است. تریم هایی با الهام از شیشه وینیزی جایگزین پوشش های مشکی براق شده اند که جلوه مدرن تری دارند. اما در مقابل، تریم چوبی مصنوعی کیفیت پاییینی دارد و چندان متقاعد کننده نیست. مورانو ۲۰۲۵ دیگر از موتور ۳.۵ لیتری V۶ قدیمی استفاده نمی کند و به جای آن، یک موتور ۲.۰ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر با تکنولوژی VC-Turbo جایگزین شده است.

پیگیری يك موضوع

Follow up



کارشناس صنعت خودرو

تاثیر ناترازی انرژی در کاهش تولید خودرو

«تشدید ناترازی انرژی در سال گذشته به بخش صنعت، خسارت جبران ناپذیری زد که منجر به کاهش تولید شد. بررسی تحلیل وضعیت تولید خودروهای سواری توسط سه خودرو ساز بزرگ کشور در سامانه کدال نشان می دهد تولید این خودرو سازان به زیر یک میلیون دستگاه رسید. حال در این رابطه امیر حسن کاکایی به تشریح مشکلات خودرو سازان در سایه ناترازی انرژی پرداخته است.

ناترازی انرژی چه مشکلاتی را برای خودرو سازان به وجود آورده است؟

این ناترازی در چند سال گذشته به تدریج غیر قابل کتمان شده است و اکنون کمبودها به جایی رسیده که امسال زودتر از سال گذشته قطعی برق در برخی صنایع شروع شده است. این در حالی است که کمبود انرژی از یک کمبود معمولی اتفاقی در کشور عبور کرده؛ به گونه ای که سال گذشته صنعتگران در مجموع به خاطر مشکل برق و گاز حدود یک ماه و نیم تعطیل بودند. از سویی کمبود انرژی به تمام زیرمجموعه صنعت خودرو آسیب زده است. صنایع مختلفی زیرمجموعه و یا وابسته به صنعت خودرو هستند که قطعی برق تولید آنان را نیز با مشکل روبه رو کرده است. صنعت خودرو برای تولید خودرو نیاز به تامین تمام قطعات دارد؛ در صورتی که قطعی برق تولید یک قطعه را با مشکل روبه رو کند، به تبع آن تولید خودرو متوقف می شود.

وضعیت ناترازی انرژی را در سال جاری چگونه ارزیابی می کنید؟

امسال وضعیت صنعت به خاطر ناترازی سخت تر خواهد شد. سال گذشته ۵۰ درصد قطعی برق و گاز زیاد شد که امسال برآوردهای مختلفی در حوزه قطعی برق و گاز وجود دارد؛ به گونه ای که حدود ۳۰ درصد به این قطعی ها افزوده خواهد شد.

چه زبانی این قطعی انرژی به صنعت خودرو و قطعه سازی وارد می کند؟

بسیاری از قطعی ها بدون برنامه ریزی به صنایع خسارت های وحشتناکی زد. بسیاری از دستگاه های خودرو سازان و سایر صنایع قدیمی است؛ زمانی که قطعی برق به یکباره اتفاق می افتد، سبب سوخت یا تحلیل قطعات می شد که این امر نیز دستگاه های قدیمی را به خاطر نبود قطعات با مشکل روبه رو می کرد. در چنین وضعیتی مجلس، دولت را مجبور می کند تا قیمت ها را افزایش ندهد؛ در حالی که به خاطر ناترازی انرژی هزینه های زیادی به صنعتگران تحمیل شده که نه تنها منجر به کاهش بهره وری می شود، بلکه انگیزه صنعتگر را کاهش داده و آنان را از حیطه تخصصی خارج می کند.

نگاه

View



رضا اکبری

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

کشنده های انباشته در مرزها تعیین تکلیف می شوند

«پیگیری ناوگان کشنده جاده ای انباشت شده در مرزهای کشور بر عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نیست؛ اما با هدف حمایت از رانندگان و مالکان، اهتمام خود را نسبت به رفع این مشکل به کار بسته ایم. در یک سال اخیر بیش از ۶ هزار دستگاه کامیون کشنده جاده ای که ثبت سفارش، خریداری و انتقال آن ها توسط شرکت های فعال در حوزه بازرگانی یا متقاضیان (افراد حقیقی و حقوقی) صورت گرفته است، در محدوده گمرک یا مرز ایران با کشورهای ترکیه و آذربایجان انباشت شده اند.

همه فرآیند ثبت سفارش و تخصیص ارز این ناوگان از طریق ثبت در سامانه تجارت و از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت صورت می گیرد.

در حالی ناوگان باقی مانده در خارج از مرزهای کشور فاقد سابقه ثبت سفارش هستند که تقاضا و اعمال فشار زیادی مبنی بر تعیین تکلیف آن ها به دستگاه ها و مسئولان اجرایی کشور وارد شده است. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای به دلیل عدم برقراری توازن در سال های گذشته و اجرا نشدن فرآیند اسقاط ناوگان کشنده فرسوده، بر ضرورت اجرای بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر اسقاط متناظر این ناوگان تاکید دارد.

در حالی در روند ثبت سفارش، ورود به گمرک و ترخیص این ناوگان هیچ گونه تکلیف و مسئولیتی بر عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نیست که این سازمان با رویکرد حمایت از رانندگان و مالکان، اهتمام خود را با بهره گیری از راه حل های قانونی در راستای رفع این مشکل به کار گرفته است.

اگر چه تکلیفی در این زمینه متوجه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نیست، اما این سازمان پیشنهاداتی را از سوی وزیر راه و شهر سازی برای حل این مشکل به معاون اول رئیس جمهور ارائه کرده که در حال بررسی و اجرا هستند.

از سویی مدیران ارشد دولت و نمایندگان مجلس شورای اسلامی یادغدغه مندی در این خصوص، در حال پیگیری به منظور رفع مشکلات و تحقق نوسازی ناوگان حمل و نقل کالای کشور هستند.

این سازمان بر اساس وظایف ذاتی که بر عهده دارد، همواره نسبت به حمایت و پاسداری از حقوق رانندگان و مالکان و فعالان صنفی بخش حمل و نقل جاده ای کشور اهتمام ورزیده و پیگیری برای تحقق حقوق آنان را تکلیفی واجب برای خود می داند.

استفاده از خودروهای برقی و پلاگین هیبرید دانست؛ زیرا دغدغه اصلی مالکان و مشتریان این محصولات، چالش دسترسی به ایستگاه های شارژ خودرو های برقی است. در صورت حمایت های دولت از واردات هدفمند این محصولات، می توان نسبت به توسعه آن ها امیدوار بود.

شرکت ملی پخش فرآوردهای نفتی ایران موظف است نسبت به صدور کارت سوخت تاکسی های این طرح با سهمیه مذکور اقدام و پیش بینی های لازم را در سامانه کارت هوشمند سوخت انجام دهد.

این خبر را می توان اقدامی عملی در توسعه زیر ساخت های

زاپاس

Spare Tire

ایستگاه های شارژ به پمپ بنزین ها می رود



خودروهای برقی شده است.

بر اساس این مصوبه، حداکثر بنزین ماهانه قابل اختصاص به تاکسی های سدان جدید پایه گاز سوز ۵۰ لیتر، تاکسی های هیبرید ۱۵۰ لیتر و ون های بنزینی جدید ۴۰۰ لیتر محاسبه می شود.



پروژه «اورفینچ» روی رنجروور «ولوسیتی»



«درست زمانی که فکر می‌کنیم خودروسازان دیگر نمی‌توانند طرح‌های جذابی برای رینگ اتواع خودرو ارائه کنند، برخی طراحان شجاع و خلاق این کار را انجام می‌دهند. فقط کافی است به رینگ‌های این رنجروور وولوسیتی ادیشن اورفینچ با طرح بسیار خاص خود نگاه کنید تا منظور ما را بفهمید. ظاهر این رینگ‌ها به حدی زیباست که سبب می‌شود تقریباً باقی بخش‌های بدنه را نادیده گرفته فقط به آن‌ها خیره شویم. البته که چنین کاری مایه شرمساری خواهد بود؛ زیرا این رنجروور ۸ سیلندر ۶۱۲ اسببخاری حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. اجازه دهید فعلاً درباره

رینگ‌های خودرو صحبت کنیم که از آلیاژ آلومینیوم و به صورت فورج کاری‌شده ساخته می‌شوند و الگوی فوق‌العاده خاصی دارند. شکل مارپیچی رینگ‌ها با کاپ رینگ ثابت همراه شده‌اند تا همواره از قرار گرفتن اورفینچ در موقعیت صحیح اطمینان حاصل شود؛ اما اورفینچ دستی بر سر و روی پیشرا نه ۸ سیلندر ۴۰۴ لیتری تونین توربووی خودرو نیز کشیده تا قدرت آن از ۵۲۳ به ۶۱۲ اسببخار و گشتاور این خودرو از ۷۵۰ به ۸۹۰ نیوتون متر برسد. شرکت مورد بحث یک سیستم آگزوز متغیر جدید را نیز در نظر گرفته که صدای تولیدی را بسیار پرطنین تر و گیراتر می‌کند.

ویژه‌ها

پیشنهاد جدید سازمان برنامه برای تامین ارز واردات خودرو



«بر اساس اطلاعات دریافتی روزنامه «دنیای خودرو» طبق پیشنهاد سازمان برنامه در قانون بودجه امسال ظاهراً اشخاص حقیقی و حقوقی برای تامین ارز واردات خودرو باید در مزایده شرکت کنند. در این مزایده‌ها برنده کسانی هستند که بالاترین ضریب و امتیاز در نظر گرفته شده را کسب کنند. واردات خودرو، گل بود به سبزه نیز آراسته شد.

دیگه چه خبر؟

تبعیض در تخصیص ارز به واردکنندگان خودرو؟



«در حالی که هنوز وضعیت ارزی صنعت خودرو مشخص نیست، گفته می‌شود ارز برای واردات خودرو (CBU) در حال تخصیص است و مشخص نیست ارز فقط به برخی از واردکنندگان تخصیص یافته یا همه شرکت‌های واردکننده را شامل می‌شود؟! چنانچه این تخصیص سلیقه‌ای و فقط برای تعداد محدودی صورت گرفته باشد باید نهاد‌های ذیربط به این موضوع ورود کرده و شفاف‌سازی کنند و اعلام شود کدام یک از واردکنندگان و به چه دلیل از چرخه تخصیص کنار گذاشته شدند؟!

تونیتر!

قیمت گذاری خودروهای وارداتی دستوری شد



«حسین فرهیدزاده، رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در نامه‌ای به هادی سلیمانی‌ملکان، رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو اعلام کرد: «در خصوص تصمیمات جلسه ۷۳۰ شورای رقابت به آگاهی می‌رساند مطابق تصمیمات جلسه ستاد تنظیم بازار با حضور معاون اول رئیس‌جمهور، کلیه واردکنندگان خودروهای سواری بنزینی و هیبرید مکلف هستند قبل از هر گونه تعیین و تغییر قیمت، گزارش لازم به همراه مستندات مربوطه را جهت بررسی کارشناسی به این سازمان ارائه کنند.»

بررسی رویکرد جدید بزرگ‌ترین خودروساز کشور؛

تغییر ترکیب سبد تولید ایران خودرو در راستای افزایش سودآوری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بر اساس اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال از عملکرد ۱۲ ماهه شرکت ایران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز کشور در حال تغییر در ترکیب سبد تولید محصولات خود است و این موضوع نیز در عملکرد این شرکت تأثیر داشته است؛ به‌طوری که شرکت ایران خودرو در حال کاهش تیراژ تولید خودروهای گروه پژو و رانا است و در مقابل تیراژ تولید خودروهایی مانند دنا، تارا و سسورن را که از حاشیه سود بالاتری برخوردارند، افزایش داده است. چنین رویکردی بیانگر یک تحول راهبردی در سیاست‌های تولیدی و بازاری شرکت است که می‌تواند آثار مثبت متعددی را در سطوح مختلف عملکردی ایران خودرو به همراه داشته باشد.

تمرکز بر تولید خودروهایی نظیر تارا، دنا و سسورن که از طراحی مدرن، فناوری روز و پلت‌فرم‌های به‌روز برخوردارند، در گام نخست به ارتقای سطح کیفی محصولات منجر می‌شود. این تحول کیفی نه تنها موجب بهبود تجربه مصرف‌کننده و افزایش سطح رضایت مشتریان خواهد شد، بلکه نقش موثری در ارتقای تصویر برند ایران خودرو در ذهن مخاطبان ایفا می‌کند.

در سال‌های اخیر، مشتریان داخلی نسبت به خرید خودروهایی با امکانات به‌روز و طراحی‌های جذاب تمایل بیشتری نشان داده‌اند و این تغییر در جهت‌گیری تولید، نشان‌دهنده‌ای از درک درست ایران خودرو از نیازهای بازار است.

از منظر اقتصادی، خودروهای جدیدتر به دلیل قیمت نهایی بالاتر و هزینه تولید بهینه‌تر، دارای حاشیه سود بیشتری برای شرکت هستند. در نتیجه،

تمرکز بر تولید این دسته از محصولات سبب افزایش سودآوری و بهبود تراز مالی شرکت می‌شود. همچنین کاهش تیراژ تولید خودروهایی که دارای سود کمتر و بعضاً هزینه‌های جانبی بالاتری هستند، از منظر بهره‌وری مالی اقدامی مثبت و موثر به‌شمار می‌رود.

در بعد تولیدی، این تغییر سیاست می‌تواند فرآیندهای خط تولید را نیز بهینه سازد. خودروهای جدید به واسطه استفاده از پلت‌فرم‌های مشترک و ماژولار، امکان مونتاژ ساده‌تر، سریع‌تر و با درصد خطای کمتر را فراهم می‌آورند. این یکپارچگی در فرآیند تولید، ضمن افزایش بهره‌وری، به کاهش هزینه‌های عملیاتی و تامین نیز منجر می‌شود. یکی دیگر از نتایج مثبت این تحول، کاهش فشار بر خدمات پس از فروش است. خودروهای مدرن‌تر به دلیل استفاده از قطعات با کیفیت‌تر، طراحی

مهندسی دقیق‌تر و تکنولوژی بالاتر، نرخ خرابی پایین‌تری دارند و کمتر نیازمند مراجعه به تعمیرگاه‌ها هستند. این موضوع هم به افزایش رضایت مشتری منجر می‌شود و هم هزینه‌های پشتیبانی و خدمات پس از فروش شرکت را کاهش می‌دهد.

می‌توان گفت سیاست تغییر ترکیب سبد تولید ایران خودرو نه تنها یک تصمیم تولیدی، بلکه یک رویکرد استراتژیک در راستای سودآوری پایدار، ارتقای برند، کاهش هزینه‌ها، آمادگی برای صادرات و همگام شدن با نیازهای متغیر بازار است. استمرار این رویکرد، در کنار ارتقای مستمر کیفیت، توسعه خدمات پس از فروش و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، می‌تواند آینده روشنی برای ایران خودرو در بازار داخلی و خارجی رقم بزند.

اینفوگرافش

Infography

میزان درآمد شرکت سایپا شیشه در سال ۱۴۰۳



شرکت «سایپا شیشه» در مدت ۱۲ ماهه منتهی به اسفندماه ۱۴۰۳ حدود ۸۱۵ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد.

چرا؟

اختلال در بازار خودرو باقیمت گذاری دستوری

«قیمت گذاری دستوری برای صنعت خودرو مشکلات جدی به دنبال داشته است. اجرای این سیاست نه تنها موجب نارضایتی خودروسازان شده، بلکه در بسیاری از مواقع سبب اختلال در عملکرد کلی بازار نیز شده است. فشارهایی که به دلیل پایین نگه داشتن قیمت‌ها به خودروسازان وارد می‌شود، آن‌ها را از رقابت پذیری و نوآوری باز می‌دارد و در نهایت کیفیت و تولید را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

برای چه؟

از بین رفتن فرصت رقابت در بازار خودرو

«قیمت گذاری دستوری موجب از بین رفتن فرصت‌های مختلف برای ایجاد رقابت در بازار داخلی می‌شود. زمانی که قیمت‌ها توسط نهادهای دولتی تعیین می‌شود، خودروسازان به جای تمرکز بر بهبود کیفیت و ارائه محصولات متنوع، بیشتر مجبور به تطبیق خود با محدودیت‌های قیمتی هستند. این فرآیند می‌تواند از ورود تکنولوژی‌های جدید و مدل‌های مدرن به بازار جلوگیری کند و در نتیجه مانع رشد و نوآوری در صنعت خودرو می‌شود.

طنه يك

First gear



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

هشتمین جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا، به‌موضوع اصلاح نظام معاینه فنی خودروها، برقی‌سازی موتورسیکلت‌های کار و استفاده از کاتالیست برای خودروهای نوسماره اختصاص داشت.

«حاضر جواب: هر کدام از این موارد که واقعا اجرایی شود، واقعا چه سودا!

چرا خودرو «ارابه مرگ» شد؟

«حاضر جواب: البته در میان این لفظ پراکنی‌ها، معلوم نیست چرا «ارابه» این قدر مورد بی‌مهری واقع شد.

در حالی که طی یک نیم‌روز عوارض واردات خودرو از نرخ ۱۰۰ درصدی مندرج در قانون بودجه به نرخ‌های ۳ گانه سال ۱۴۰۳ کاهش یافت، به نظر می‌رسد تا زمان ارائه لایحه اصلاحیه به مجلس شورای اسلامی امکان اصلاح عوارض واردات وجود نداشته باشد.

«حاضر جواب: خلاصه که سال ۱۴۰۴ که هیچی؛ باید دید اصلا عمر ما به مشاهده تعرفه‌های اصلاح‌شده قد می‌دهد یا خیر؟!

واردات خودرو بدون انتقال ارز بعد از وقفه ۱۰ ساله کلید خورد.

«حاضر جواب: حالا همین فرآیند روشن و خاموش کردن کلیدش ۱۰ سال دیگر زمان نبرد، شانس آوردیم!

متوسط سن خریداران لکسوس ۵۵ سال است؛ چرانسل جوان لکسوس نمی‌خرد؟

«حاضر جواب: چون از قدیم گفته‌اند آن چه پیر در خشت خام بیند، جوان در آینه نبیند.

پشت پرده ناهماهنگی در تعیین عوارض واردات خودرو...

«حاضر جواب: ولی خودمانیم، مگر این همه ناهماهنگی، بدون هماهنگی هم امکان دارد؟

بازار خودروهای برقی در دنیا داغ شد.

«حاضر جواب: و خریداران خودروهای برقی در کشور مانده داغ!

واردات قطعات سایبرک تسلا از چین متوقف شد.

«حاضر جواب: کار به تولید قطعات غیر اصل، در تولیدی‌های زیر پله‌ای آمریکا نرسد، خوب است!

شرکت ملی بالایش و بخش فرآورده‌های نفتی ایران ابلاغ کرد: تجهیز جایگاه‌های سوخت سراسر کشور به ایستگاه شارژ خودرو برقی.

«حاضر جواب: با این حساب ممکن است تا چند وقت دیگر، تعداد جایگاه‌های شارژ از تعداد خودروهای وارداتی برقی که به شیوه قطره‌چکانی وارد می‌شوند هم بیشتر باشد.

بر اساس جزئیات اولیه‌ای که از بخشی از ابلاغیه قانون بودجه سال ۱۴۰۴ به‌گمرک ایران منتشر شده، به‌رغم صحبت‌ها و گمانه‌زنی‌های هفته‌های گذشته مبنی بر تثبیت تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید روی اعداد قبلی، تعرفه واردات همه خودروها صد درصد تعیین شده است. «حاضر جواب: واقعا که گویا برخی می‌خواهند در این زمینه نشان دهند حرف مرد، یکی است.

خودروسازان پیشنهاد می‌دهند: تغییر در اجرای فرمول قیمت گذاری با هدف کاهش فاصله قیمت و هزینه تولید. «حاضر جواب: یعنی این قدر که ما در کشور تابه‌حال فرمول برای قیمت گذاری خودرو داشتیم، در تمام علوم ریاضی و فیزیکی و شیمی، فرمول کشف نشده است!



S عمل کرده است. با این که خودرو مورد بحث از همان تجهیزات تایکان توربو GT در ر کوردهای قبلی خود استفاده کرده اما راننده جدیدی پشت فرمان نشسته است. در سه ر کورد قبلی، لارس کرن هدایت خودرو پور شه را بر عهده داشت؛ اما این بار نوبت فلیپه نصر بود که ر کورد جدیدی را ثبت کند. نصر انتخاب مناسبی به شمار می رود؛ زیرا علاوه بر این که ملیت برزیلی دارد، جزو رانندگان تیم پور شه در ایسنا نیز محسوب می شود. او با هدایت پروتو تایپ ۹۶۳ توانسته پیروزی مسابقات ۲۴ ساعته دیتونا را به دست آورد. پور شه تایکان توربو GT با پکیج وایساخ به لاستیک های پیرلی تروفئو RS مجهز است و با ناگهی به مشخصات فنی آن در می یابیم که برای حضور در پیست مجهز شده است.

◀ حال که پور شه تایکان توربو GT با پکیج وایساخ تولید شده، بنابراین ماموریت مهم آن که از تقای ر کوردهای مختلف است، آغاز می شود. این خودرو دو سال قبل توانست ر کورد خودروهای برقی چهار در پیست نوربرگ-رینگ را شکسته و بالاتر از تسلا مدل S پلد قرار گیرد. ماموریت بعدی هم حضور در پیست لاگونا سکا و شکستن ر کورد سریع ترین خودرو برقی تولیدی بود. تایکان در قدم بعدی راهی شانگهای چین شد تا همین ر کورد را تکرار کند. حالانیز نوبت به کشور برزیل و پیست اینتر لاگوس رسیده تا تایکان توربو GT ر کورد جدیدی را بر جای بگذارد. زمان رسمی تایکان توربو GT در این پیست ۴.۳ کیلومتری یک دقیقه و ۴۲.۱ ثانیه بوده که ۸.۷ ثانیه سریع تر از تایکان توربو S است. این خودرو حتی حدود یک ثانیه سریع تر از پور شه ۹۱۱ توربو



ر کورد زنی «پور شه» این بار در برزیل

پلاگین هیبرید به سبک سگمنت متوسط «آئودی»



◀ نزدیک به یک سال پس از قطع تولید آئودی A4، تنوع مدل های A5 افزایش می یابد. این خودرو در دو فرم سدان لیفت-بک و استیشن، سامانه چهار چرخ محرک کوآترو را نیز به همراه دارد. آئودی A5 پلاگین-هیبرید به پیشران ۴ سیلندر ۲ لیتر توربوشارژ مجهز شده است که در تیپ پایه ۲۹۵ اسببخار قدرت و در تیپ نیرومندتر، ۳۶۲ اسببخار قدرت تولید می کند که با آئودی S5 تفاوتی ندارد. البته شتاب صفر تا صد ۵.۱ ثانیه فقط ۰.۶ از S5 کندتر است که چندان عجیب نیست؛ چرا که آئودی A5 پلاگین-هیبرید به علت همراه داشتن مجموعه باتری، مطمئنا از S5 با وزن یک هزار و ۹۷۵ کیلوگرم، سنگین تر است. باتری ۲۵.۹ کیلووات-ساعت با ۴۵ درصد ظرفیت بیشتر نسبت به باتری A4 پلاگین-هیبرید، در مدت دو ساعت و نیم با جریان ۱۱ کیلووات شارژ می شود. برد حر کتی آئودی A5 پلاگین-هیبرید سدان در حالت برقی، ۱۱۶ کیلومتر (بر مبنای WLTP) اعلام شده است. این عدد برای نسخه استیشن احتمالا کمتر خواهد بود. حداکثر سرعت آئودی A5 پلاگین-هیبرید در دو حالت برقی و هیبرید به تر تیپ ۱۴۰ و ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. با توجه به وعده های قبلی آئودی، انتظار داریم RS5 آوانت به عنوان رقیب باام M3 تورینگ، در آینده نزدیک عرضه شود.

افزایش رقابت در سیستم عامل واحدهای مولتی مدیا

«سامسونگ» برای کارپلی و اندروید اتو رقیب می تراشد



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

◀ شرکت سامسونگ با عرضه سرویس جدیدی به نام سامسونگ Auto که در نسخه One UI 7 قرار گرفته، وارد رقابت با Android Auto از گوگل و CarPlay از آبل شده است. البته این اپلیکیشن فعلا فقط در بازار چین در دسترس است.

سیستم عاملی صرفا آسیایی

سامسونگ Auto را نخستین بار یکی از کاربران ردیت شناسایی کرد. سپس وبسایت 9to5Google وجود آن را از طریق نصب دستی روی گوشی گلکسی S25 اولترا در آمریکا تایید کرد. کاربران می توانند با استفاده از استانداردهای «Baidu CarLife» یا «ICCOA CarLink»، گوشی سامسونگ را به خودروی شان متصل کنند. البته این استانداردها فقط در خودروهایی که در چین عرضه می شوند، در دسترس هستند. رابط کاربری Samsung Auto شباهت زیادی به Android Auto و CarPlay دارد. صفحه نمایش خودرو شامل اپلیکیشن مسیریابی، کنترل های موسیقی و چند ویجت است. همچنین مانند CarPlay، چهار اپلیکیشن در بخش کناری رابط عمودی نمایش داده می شود.

گزینه های اختصاصی سامسونگ

یکی از قابلیت های کاربردی سامسونگ Auto امکان انتقال مسیریابی بین گوشی و نمایشگر خودرو است که عملکردی مشابه Google Maps دارد. افزون بر این، سامسونگ ۲ قابلیت اختصاصی برای اپل اپلیکیشن معرفی کرده است: «مسیریابی مبتنی بر موقعیت» و «شناسایی آدرس بر برای مسیریابی سریع». این قابلیت ها به کاربران امکان می دهند آدرس های دریافتی در پیام ها خودکار به نقشه خودرو منتقل کرده و بدون نیاز به وارد کردن دستی، مسیر جدید را آغاز کنند. Samsung Auto درحال حاضر تنها در چین عرضه شده و با خودروهای

یکپارچهای هستند که توسط گوگل و اپل توسعه داده شده اند تا اپلیکیشن های ضروری از جمله مسیریاب ها، پخش موسیقی و پیام رسانی ها را بدون نیاز به لمس گوشی روی نمایشگر خودرو در دسترس کاربران قرار دهند. در حال حاضر بیشتر خودروهای مدرن داخلی و خارجی از این قابلیت در مالتی مدیا خودرو پشتیبانی می کنند. مهم ترین مزیت این دو پلت فرم، کاهش حواس پرتی راننده و افزایش ایمنی در حین رانندگی است. به جای این که رانندگان مجبور باشند برای بررسی مسیر یا دریافت راهنمایی صوتی، به صفحه گوشی نگاه کنند، حالا می توانند همه این امکانات را روی نمایشگر خودرو مشاهده کنند. این دو فناوری به استاندارد جهانی برای اپلیکیشن های مسیریابی تبدیل شده اند و حالا «نشان» نیز آن را برای کاربران ایرانی ارائه کرده است. این به روزرسانی ویژگی های جدیدی را ارائه می کند که تجربه کاربران از مسیریابی را بهبود می بخشد. حالا کاربران می توانند مسیریابی دقیق، مشاهده اطلاعات ترافیکی زنده، دسترسی به مکان های ذخیره شده، هشدارهای مسیر مانند دوربین های کنترل سرعت، پلیس و تصادف، و تغییر حالت نقشه (روز و شب) بر اساس شرایط رانندگی را از طریق نمایشگر خودرو مدیریت کنند.

مانند نسخه موبایل «نشان»، در این نسخه نیز امکان مشاهده وضعیت ترافیک به صورت لحظه ای و انتخاب بهترین مسیر در اختیار کاربران قرار گرفته است. همچنین استفاده از «نشان» روی نمایشگر خودرو سبب می شود رانندگان حین مسیریابی، نیازی به نگاه کردن به گوشی نداشته باشند و با تمرکز بیشتری رانندگی کنند. این امکان، در نهایت به کاهش تصادفات کمک می کند. در حال حاضر بسیاری از خودروهای جدید بازار ایران، از جمله خودروهای مونتاژی، به طور پیش فرض این فناوری را دارند. کاربران «نشان» برای استفاده از اندروید اتو یا اپل کارپلی، کافی است نسخه جدید اپلیکیشن «نشان» را از طریق پلی استور گوگل یا اپ استور اپل دریافت یا آپدیت کنند. برای استفاده از این قابلیت، خودرو باید از Android Auto یا Apple CarPlay پشتیبانی کند. اتصال گوشی به خودرو معمولاً از طریق کابل یا در برخی مدل های جدیدتر به صورت بی سیم انجام می شود.



نیز در یک به روزرسانی جدید، پشتیبانی از فناوری اندروید اتو (Android Auto) و اپل کارپلی (Apple CarPlay) را آغاز کرد. این قابلیت که در سطح جهانی محبوبیت بالایی دارد، به کاربران امکان می دهد بدون نیاز به استفاده مستقیم از گوشی، اپلیکیشن مسیریابی را روی نمایشگر خودرو اجرا کرده و از تجربه ای راحت تر، سریع تر و ایمن تر بهره برند.

«نشان» گفته نخستین نقشه و مسیریاب ایرانی است که از اندروید اتو و اپل کارپلی پشتیبانی می کند. پیش از این، کاربران تنها می توانستند از «نشان» روی مانیتورهای اندرویدی خودرو استفاده کنند.

Android Auto و Apple CarPlay سیستم های هوشمند

خاصی از برندهای چون BMW و Audi سازگار است. این اپلیکیشن با بهره گیری از استانداردهای بومی مانند Baidu CarLife+ و CarLink ICCOA، امکاناتی چون انتقال سریع مسیریابی بین گوشی و خودرو و شناسایی خودکار آدرس های دریافت شده در پیام ها را ارائه می دهد. با وجود شباهت ظاهری با Android Auto و CarPlay، باید دید آیا این محصول به بازارهای جهانی نیز راه پیدا می کند تا رقابتی جدی تر داشته باشد یا خیر؟

گزینه های ایرانی در سیستم عامل های رایج البته این تنها سامسونگ نیست که وارد این حوزه شده است، به عنوان یک نمونه داخلی نقشه و مسیریاب «نشان»

کارمندان خط تولید هندوستان «کیا» دزدان آب درآمدند!

به سرقت رفته اند. پلیس مطمئن است برخی خودی ها در این سرقت دخیل هستند. گمان می کنیم در این پرونده برخی کارمندان سابق و فعلی کارخانه با یکدیگر همدست هستند.» بازرسان کیا ابتدا گمان می کردند موتورها هنگام حمل و نقل به سرقت رفته اند، اما آن ها اکنون به این نتیجه رسیده اند که موتورها از خود کارخانه به بیرون منتقل شده اند. به گفته بازرسان کیا، افرادی از داخل کارخانه سوابق را دستکاری کرده اند تا کسی متوجه خروج موتورها از کارخانه نشود. هنوز مشخص نیست دقیقا چگونه سارقان موفق شده اند موتورهای مونتاژ شده را فیزیکی از کارخانه خارج کنند. موتورهای مونتاژ شده قطعات کوچکی نیستند و خارج کردن آن ها از کارخانه، توجه سایرین را جلب می کند.

گروهی از دزدان، ۹۰۰ پیشران را از کارخانه کیا در هند به سرقت برده اند. به گفته پلیس هند، این سرقت از طریق همکاری با نیروهای داخل کارخانه انجام شده است. در حال حاضر هیچ کس نمی داند این گروه از دزدان چگونه موفق به سرقت این موتورها و خارج کردن آن ها از کارخانه شده اند.

رسانه هندی «ایندیا تایمز» این سرقت را رسانه ای کرده است. به گفته این رسانه، سرقت موتور از کارخانه کیا نزدیک شهر پنوکوندا انجام شده است. بازرسان کیا پس از ممیزی سالانه، متوجه کم بودن موتورهای موجود در این کارخانه شدند.

سیس در ماه مارس مدیریت، تحقیقاتی را آغاز کرد و به پلیس اطلاع داد. پلیس هند در این باره می گوید: «تحقیقات اولیه نشان می دهد موتورها هر حله ای و برنامه ریزی شده



خبر

News

چهارمین گزینه از برند کراون «تویوتا»

◀ نسل شانزدهم تویوتا کراون در جولای ۲۰۲۲ معرفی شد. البته کمی بعد معلوم شد که تویوتا قصد دارد کراون را به یک سری جدید با چند عضو تبدیل کند. این در حالی است که تویوتا کراون همواره در فرم سدان و عمدتا در ژاپن عرضه شده بود. مشتریان ژاپنی در این مدت به سه اتاق سدان، کراس اوور و کراس اوور اسپرت تویوتا کراون دسترسی داشتند و حالا عضو چهارم و آخرین خانواده یعنی کراون استیت (Estate) هم معرفی شده است. توجه داشته باشید که این مدل از مدتی قبل با نام کراون سیگنیا در آمریکا به فروش می رسد. از مهم ترین ویژگی های ظاهری تویوتا کراون استیت می توان به جلوینجره هم رنگ بدنه، چراغ های دوتایی جلو، هواکش عریض بسا خطوط افقی در پایین



سپر جلو، چراغ یکپارچه عقب، چراغ ترمز در باله عقب و رنگ های ۲۱ اینچ اشاره کرد. بخشی از جزئیات بدنه شامل ریل سقف، باله کوسه ای و آینه های جانبی نیز با رنگ مشکی تزئین شده است. ابعاد بدنه تویوتا کراون استیت در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴.۹، ۱.۸، ۱.۶ و ۲.۸ متر اعلام شده است. فضای ۵۷۰ لیتری محفظه بار این خودرو ۵ نفره با خم کردن صندلی های عقب به ۱۴۷۰ لیتر افزایش می یابد.

در فضای داخلی تویوتا کراون استیت با دو نمایشگر دیجیتال، دکمه های بخش میانی داشبورد، جالیوانی و یک شارژر بی سیم رویه رو هستیم. تویوتا کراون استیت براساس پلت فرم GA-K شکل گرفته و در دو نسخه HEV یا PHEV قابل سفارش است.

در هر ۲ مدل، سامانه هیبرید با پیشران ۴ سیلندر ۲.۵ لیتر تنفس طبیعی همراه شده که خروجی آن در مدل HEV، ۱۹۰ اسببخار قدرت و ۲۳۶ نیوتون متر گشتاور و در تیپ PHEV، ۱۷۷ اسببخار قدرت و ۲۱۹ نیوتون متر گشتاور اعلام شده است. در تیپ HEV، یک موتور برقی با ۱۸۲ اسببخار قدرت و ۲۷۰ نیوتون متر گشتاور در جلو و یک موتور برقی دیگر با ۵۴ اسببخار قدرت و ۱۲۱ نیوتون متر گشتاور در محور عقب نصب شده است.

داده است. رینگ‌های پوگناتور نیز در جلو ۱۲۲ اینچی و در عقب ۱۲۲ اینچی هستند که با رنگ مشکی و تریم زرد توجه هر رهگذری را به خود جلب می‌کنند. قلب پندنه پوگناتور همان موتور ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی فراری است که البته با تیونینگ منصوری و سیستم‌اکزوز جدید، حالا ۱۷۴۵ اسب‌بخار قدرت و ۷۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این افزایش قدرت، پورو سانگوئه را به یکی از قوی‌ترین شاسی‌بلندهای لوکس جهان تبدیل کرده‌است. البته منصوری هنوز قیمت این نسخه را اعلام نکرده، اما با توجه به تغییرات گسترده و برند فراری، باید انتظار قیمتی نجومی را داشت.

فراری پورو سانگوئه، شاسی‌بلندی شیک و متمایز است که به‌خوبی DNA اسب سرکش ایتالیایی را به‌نمایش می‌گذارد؛ اما منصوری با نسخه خود به‌نام پوگناتور، تمام ظرافت این خودرو را با اتبوهی از فیبر کربن و طراحی‌های افراطی جایگزین کرده‌است. این خودرو با رنگ مشکی مات و فیبر کربن فورج کاری شده در سر تاسر بدنه، ظاهری خشن و تهاجمی دارد. جلوینجره مشکی جدید، سپر تیز با اسپلیتر و چراغ‌های LED بار یک، چهره‌ای خشمگین به پورو سانگوئه بخشیده‌اند. کاپوت فیبر کربنی با در پیچه‌ها و پره‌های متعدد، به این خودرو حالتی بیش از حد تهاجمی

فراری پورو سانگوئه «منصوری»



کره‌ای Korean

معرفی کیا EV9 «نایت‌فال ادیشن»



کیا با ارائه نسخه نایت‌فال ادیشن برای EV9، به‌محبوبیت تریم‌های مشکی در بازار پاسخ داده‌است. این نسخه که بر پایه تیپ Land AWD ساخته شده، با تریم مشکی براق در سرتاسر بدنه شامل نشان‌های کیا و EV9،

جلوپنجره، ریل‌های سقف، آینه‌های جانبی، صفحات محافظ زیرین و تزئینات کناری درها، ظاهری جسورانه‌تر پیدا کرده‌است. رینگ‌های ۲۰ اینچی مشکی براق با طراحی انحصاری و لاستیک‌های چهار فصل نیز جذابیت ظاهری این خودرو را تکمیل می‌کنند. کیا همچنین رنگ جدید و انحصاری Roadrider Brown را برای این نسخه معرفی کرده که به‌گفته‌این شرکت، حالتی خاکی و ماجراجویانه دارد؛ اما تصاویر رنگ سفیدی را نشان می‌دهند. برخلاف بسیاری از پکیج‌های ظاهری، نایت‌فال ادیشن پرفورمنس را هم ارتقا داده‌است. این مدل از حالت پوست نسخه تریم GT-Line بهره می‌برد که گشتاور را به‌طور موقت از ۶۰۰ نیوتون‌متر به ۷۰۰ نیوتون‌متر افزایش می‌دهد؛ درحالی‌که قدرت همچنان ۳۷۹ اسب‌بخار باقی می‌ماند.

آلمانی German

دیدار با فولکس‌واگن «لاویدا»



لاویدا، نسخه‌ای کوچک‌تر از فولکس‌واگن پاسات است که برای کشورهای شرق آسیا و آمریکای لاتین تولید می‌شود. این محصول، مونتاژ چین خواهد بود. لاویدا پرو، تنها با یک موتور ۴ سیلندر ۱/۵ لیتری تنفس طبیعی

عرضه می‌شود. فولکس‌واگن به این سدان کوچک طراحی بیرونی جذابی داده، اما هنوز فضای داخلی آن را آشکار نکرده‌است. فولکس‌واگن طیف گسترده‌ای از مدل‌های مختلف را در چین از طریق مشارکت با JAC، SAIC، FAW می‌کند. لاویدا پرو نسخه به‌روزسانی شده از لاویدا استاندارد است که ارتباط فنی با جتای بازار جهانی دارد. لاویدا از طریق مشارکت سایک -فولکس‌واگن تولید می‌شود. تصاویر تازه منتشر شده از وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین، طراحی بیرونی جسورانه‌ای را برای لاویدا پرو نشان می‌دهد، حداقل بر اساس استانداردهای فولکس‌واگن. درحالی‌که بسیاری از سنان‌های فولکس‌واگن فروخته‌شده در آمریکا و سایر مناطق تمایل به خطوط نرم‌انحناهای ملایم و سطوح ساده دارند، لاویدا پرو مسیر متفاوتی را در پیش گرفته‌است.

تارا اتومات با افت ۸۶ میلیون تومانی، رکورددار کاهش قیمت در بازار آزاد شد

بررسی نوسان قیمت محصولات «ایران خودرو» در نیمه دوم فروردین



نوسان قیمت خودروهای مونتاژی

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۲۳ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) بسا ۲۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۶۵۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۷۸ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان افزایش ۹۷۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۴۰ میلیون تومان، وانت کارادو کابین (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۸ میلیون تومان و تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی و افت قیمت ۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکستریم TXL (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان و فیدلیتی پرستیتز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. از طرفی ارزش دیگنتی پرستیتز (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، تیگارد X35 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش به یک‌میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان رسید. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، هیوندای اکسنت (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و جتا VS7 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان ارزش گذاری شدند.



بررسی بازار خودرو از نیمه دوم فروردین و بعد از تعطیلات نوروزی نشان می‌دهد تا امروز خودرو تارا V4 اتومات بیشترین کاهش قیمت در بازار آزاد را به‌خود اختصاص داده و با افت قیمت شدید ۸۶ میلیون تومانی در حال خرید و فروش در بازار است.

ارزایی بازار نشان می‌دهد این روزها شاهد کاهشی شدن و تغییر کانال در بازار دلار هستیم و طلا و سکه هم از غافله عقب‌نمانند و کاهش قیمت را تجربه کردند. کارشناسان بازار خودرو معتقدند با توجه به روند کنونی، خودروهای داخلی و مونتاژی شکل انتظاری به‌خود گرفته‌اند و در نتیجه، معاملات به پایین‌ترین سطح خود رسیده‌است. به‌گفته‌آن‌ها، بازار در ساعات گذشته عملاً بدون خریدار و فروشنده بوده‌است. فعالان بازار خودرو همچنین بر این باور هستند که طرح‌های پیش‌فروش با شرایط کنونی، بر قیمت خودروهای داخلی تأثیر گذار هستند.

بررسی‌ها از بازار نشان می‌دهد تا امروز تارا V4 اتومات بیشترین افت قیمت را در بازار آزاد به‌خود اختصاص داده که میزان آن به ۸۶ میلیون تومان می‌رسد. هاپما S7 پلاس نیز افتی ۲۰ میلیون تومانی را ثبت کرد و عنوان دومین خودرو را با بیشترین کاهش قیمت به‌خود اختصاص داد. در میان محصولات ایران خودرو قیمت اغلب آن‌ها از تاریخ ۱۶ فروردین تا آخرین روز هفته گذشته مورد بررسی قرار گرفت. روند قیمت خودروهای مورد بررسی قرار گرفته نشان می‌دهد سون پلاس (XU7P) در ۱۶ فروردین قیمتی حدود ۷۶۰ میلیون تومان داشته‌امادر ۲۸ فروردین با کاهش بهای ۴۲ میلیون تومانی به‌حدود ۷۱۸ میلیون تومان، سون پلاس فول با حدود قیمتی ۹۴۰ میلیون تومان در ۱۶ فروردین بسا کاهش قیمت ۱۲ میلیون تومانی حدود ۹۲۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 با قیمت ۷۹۸ میلیون تومانی بعد از تعطیلات نوروزی تا تاریخ مذکور با کاهش قیمت ۲۹ میلیون تومانی به‌حدود ۷۶۹ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ اتوماتیک با ۲۵ میلیون تومان کاهش بهاد در تاریخ عنوان‌شده از یک‌میلیارد و ۵۰ میلیون تومان به یک‌میلیارد و ۲۵ میلیون تومان رسیدند.

همچنین پژو ۲۰۷ پاناراما، از ۹۷۶ میلیون تومان با ۳۶ میلیون تومان کاهش قیمت به ۹۴۰ میلیون تومان، دنا پلاس (۵ دنده) با کاهش قیمت از ۹۷۸ میلیون تومان در بازه زمانی یادشده به ۸۹۵ میلیون تومان، دنا پلاس (۶ دنده) با کاهش قیمت ۷۰ میلیون تومانی از یک‌میلیارد و

آمریکایی American

معرفی تسلا «سایبر تراک» پایه

تسلا بالاخره سایبر تراک محرک‌عقب با قیمت ۷۲ هزار و ۲۳۵ دلار را عرضه کرده؛ اما این مدل پایه با حذف امکانات کلیدی مدل چهار چرخ محرک، تردیدهایی را در میان تحلیلگران و خریداران ایجاد کرده‌است. تسلا در سال ۲۰۱۹ وعده عرضه سایبر تراک تک‌دیفرانسیل را با قیمت پایه زیر ۴۰ هزار دلار برد ۴۰۰ کیلومتر داده بود؛ اما پس از پنج سال انتظار، این مدل سرانجام با نام سایبر تراک دوربرد RWD با قیمت ۷۲ هزار و ۲۳۵ دلار معرفی شده‌است. هرچند برد این مدل به ۵۸۰ کیلومتر افزایش یافته، اما برای دستیابی به این قیمت، تسلا امکانات متعددی را حذف کرده‌است. سایبر تراک



RWD با یک موتور، ۳۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۴ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در ۶.۵ ثانیه فراهم می‌کند و حداکثر سرعت را به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت می‌رساند. در مقابل، مدل دودیفرانسیل AWD با قیمت ۸۲ هزار و ۲۳۵ دلار، ۵۹۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۱۰ نیوتون‌متر گشتاور ارائه می‌دهد و شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۳.۹ ثانیه و حداکثر سرعت ۱۸۲ کیلومتر بر ساعت را ارائه می‌کند. این تفاوت در عملکرد، به‌ویژه برای خریدارانی که به‌دنبال تجربه رانندگی پویا هستند، قابل توجه‌است. یکی از بزرگ‌ترین کاستی‌های مدل RWD، حذف کاور برقی محفظه بار است که به‌نمادی از سایبر تراک تبدیل شده بود. در عوض، تسلا یک کاور نرم سفارشی با قیمت ۷۵۰ دلار ارائه می‌دهد که بردار از ۵۶۳ به ۵۸۲ کیلومتر افزایش می‌دهد. سیستم تعلیق بادی تطبیقی نیز حذف شده که ظرفیت بار را از ۱۱۳۴ کیلوگرم به ۹۱۰ کیلوگرم و ظرفیت یک‌دک‌کشی را از ۴۹۹۰ کیلوگرم به ۳۴۰۰ کیلوگرم کاهش داده‌است. سیستم قفل دیفرانسیل در مدل RWD تنها برای چرخ‌های عقب فعال است.

برقی EV

رونمایی از نخستین خودرو برقی «فراری»

سال ۲۰۲۵ برای فراری سالی سرنوشت‌ساز خواهد بود. این برند نه‌تنها در فرمول یک به‌دنبال موفقیت است بلکه در روز ۱۹ اکتبر، برابر با ۱۷ مهر ۱۴۰۴ از نخستین خودرو برقی خود با نام احتمالی التریکا رونمایی خواهد کرد. اگرچه ایده یک فراری برقی ممکن است برای طرفداران سنتی این برند عجیب باشد، اما فراری سال‌هاست که با فناوری‌های هیبرید و برقی در فرمول یک و خودروهای جاده‌ای، این مسیر را هموار کرده‌است. «جان الکان»، رئیس فراری در مجمع سالانه سهام‌داران اعلام کرد: «الکتریکی‌سازی مسیری است که ماده‌هاست دنبال می‌کنیم؛ از



فرمول یک تا خودروهای اسپرت. ما بسیار هیجان‌زده‌ایم که فراری التریکا را رونمایی کنیم». هرچند فراری جزئیات زیادی از التریکا منتشر نکرده، اما تصاویر جاسوسی نشان می‌دهند این خودرو به‌احتمال زیاد یک کراس‌اوور هاچ‌بک‌مانند با ۴ در خواهد بود؛ نه یک سوپراسپرت تمام‌عیار. التریکا مجهز به فناوری «دستگاه بازتولید صدا» است که در سال ۲۰۲۳ ثبت اختراع شد و می‌تواند صدای موتورهای بنزینی فراری را شبیه‌سازی کند؛ حرکتی که برای جلب رضایت طرفداران سنتی طراحی شده‌است. الکان تأکید کرد که تمام اجزای کلیدی برقی، از جمله ماژول‌های باتری، محورهای الکتریکی، اینوتر و ترمزها و موتورهای برقی در مارائلو طراحی و ساخته می‌شوند که نشان‌دهنده تعهد فراری به حفظ اصالت ایتالیایی است. فراری برای آماده‌سازی التریکا، سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در الکتریکی‌سازی انجام داده‌است. این شرکت در آوریل ۲۰۲۴، آزمایشگاه E-Cells را با همکاری دانشگاه بولونیا و شرکت NXP راه‌اندازی کرد تا دانش خود را در زمینه مواد و خواص شیمیایی و فیزیکی سلول‌های لیتیومی ارتقا دهد.



نگاهی به تویوتا «راوفور» ۲۰۲۶

«راوفور جزو پر فروش ترین و موفق ترین کراس اوور های بازار جهانی است. این خودرو در سال ۲۰۲۴ میلادی توانست عنوان دومین خودرو پر فروش ایالات متحده و محبوب ترین اس یووی کراس اوور کامپکت جهان را کسب کند. اخیراً تصاویری از زندر نسل جدید راوفور منتشر شده که نسخه های کاور شده با پوشش استتاری است. بدنه عضلانی با چراغ های کشیده در جلو و جلو پنجره عریض (که مشابه نسل جدید سکویا است) در این مدل قابل مشاهده است. در نمای عقب نیز چراغ های کشیده با ظرافت بالا و گل گیر های ماهیچه ای نمای رابریایی به این بلند قامت بخشیده اند. راوفور ۲۰۲۶ کمی بزرگ تر، پر توان تر و

مدرن تر شده است تا جایی که مشابه های بلند ر به نظر می رسد. بر اساس اخبار منتشر شده توسط «موتور وان»، کمپانی تویوتا از پیشرا نه پلاگین-هیبرید ۲،۵ لیتری و موتور بنزینی ۲،۵ لیتری در این خودرو همچنان بهره خواهد گرفت. البته این خودرو همچنان از نسل پنجم گران تر خواهد بود و قیمت پایه آن از ۳۰ هزار و ۲۴۵ دلار آغاز می شود. ناگفته نماند که این خودرو از نظر سطح تکنولوژی نسبت به نسل پنجم که در حال حاضر جدیدترین نسل راوفور است، یک سرو گردن بالاتر خواهد بود. این خودرو به خودروان سطح دو و نیم و سیستم فوق پیشرفته ایمنی تویوتا مجهز خواهد شد.



بررسی تخصصی اسکوتر محبوب کشور توسط روزنامه «دنیای خودرو»

طرح کلیک های «کویر»، چه نقاط ضعف و قوتی دارند؟



رضا برنابادی

r.bornabadi@autoworld.ir

موتور سیکلت ها دسته ای از وسایل نقلیه هستند که از محبوبیت بسیار بالایی برخوردارند. از آن جا که کلاس بندی در موتور سیکلت ها نیز وجود دارد، هوندا کلیک به عنوان پر طرفدار ترین و موفق ترین اسکوتر بازار ایران شناخته می شود. به دلیل این که قیمت نهایی نسخه های اصلی این اسکوتر با کیفیت ژاپنی در بازار بالا بوده و در جایگاه لوکسی قرار دارد، این امر تولید کنندگان ایرانی را ترغیب کرده تا نسخه کپی شده آن را (که ساخت کشور چین است) به سید محصولات خود اضافه کنند. طرح هوندا کلیک کویر موتور که در بازار از تیراژ بسیاری زیادی نیز برخوردار است، از نظر کیفی نقاط ضعف و قوتی دارد که در این مطلب آن ها را بررسی می کنیم.



بررسی فنی طرح کلیک کویر موتور

هوندا کلیک از جمله اسکوتر های محبوب بازار جهانی است که در بازار های فیلیپین، هند، مالزی، اندونزی و تایوان جزو پر فروش ترین اسکوتر های بازار به حساب می آید. این اسکوتر در بازار کشور مان نیز از جایگاه خاصی برخوردار است. بر اساس بررسی های انجام شده، از آن جا که طرح هوندا کلیک توسط چند شرکت تولید کننده ایرانی به تولید می رسد، طرح کلیک های کویر از لحاظ کیفیت با نمونه اصلی کلیک، قابل قیاس نیستند. بر اساس بررسی های میدانی خبرنگار ما به نظر می رسد طرح کلیک های کویر نسبت به سایر طرح کلیک های بازار، از سطح کیفی پایین تری برخوردار باشند. شاید بتوان گفت محصولات کویر موتور جزو محصولاتی هستند که امتیاز خیلی خوبی را در این دسته کسب نمی کنند.

طرح کلیک کویر، زیر ذره بین!

طرح کلیک های کویر دارای ایراداتی است که شایع ترین آن ها مربوط به تنه آن است. در حقیقت هر موتور سیکلتی به یک سازه نیاز دارد که منظور از سازه، همان تنه است.

در طرح کلیک های کویر، تنه این اسکوتر ها آن طور که باید تنش های وارده را تحمل نکرده و زودتر از همکلاسان خود دچار ایراد می شود و در زمان تصادف، احتمالاً نمی تواند حفاظت کافی و مناسبی از سرنشینان خود داشته باشد.

این موتور سیکلت در قسمت های پر مصرف که در تمام موتور سیکلت ها شامل پدال ها، جاپایی ها، دسته ها، دکمه ها، آینه ها و حتی در طرح کلیک ها فلاپ ها می شود، از کیفیت آن چنانی برخوردار نیست.

این قطعات ممکن است در کوتاه ترین زمان ممکن خراب شوند. بر اساس بررسی های فنی انجام شده توسط نگارنده، در نسخه های جدید (نیوفیس) هم این ایرادها شایع است؛ به طوری که اگر فلاپ نسخه های نیوفیس با آسیب مواجه شود، این قطعه به سختی فراهم می شود.

کویر موتور یک مدل اختصاصی در مدل های نیوفیس پیاده سازی کرده که قطعات آن به راحتی در بازار پیدا نمی شود. در مدل های پیش از نیوفیس نیز این مشکلات وجود داشته و قطعات به گونه ای مونتاژ شده که بعد از مدتی قرار گرفتن در معرض نور خورشید، استفاده پی در پی و یا تحت تاثیر عوامل محیطی، کیفیت شان افت می کند و نیاز به تعویض پیدا می کنند.

یکی دیگر از معضلات و مشکلات فلاپ های بدنه طرح کلیک کویر موتور در بررسی های انجام شده این است که در نمایندگی های خدمات پس از فروش این شرکت یا حتی تعمیرگاه های موتور سیکلت در سطح شهر، امکان باز کردن فلاپ ها و نصب مجدد آن ها مانند روز نخست روی بدنه وجود ندارد. گاهی در زمان باز و بسته شدن فلاپ ها، موتور سیکلت به صورت کامل از چهره و حالت استاندارد خود خارج شده و ممکن است دیگر کیفیت و ظرافت روز اول را نداشته باشد.

اهمیت کیفیت شاسی و بدنه

همان طور که اشاره شد مهم ترین بخش یک موتور سیکلت، سازه (تنه) آن است. زمانی که کیفیت تنه پایین باشد، ایمنی راکب و سرنشین که در اولویت قرار دارد کاهش یافته و در ادامه ممکن است تنه یا سازه بدنه از حالت استاندارد خود خارج شده و دچار مشکل شود. از این رو، در طرح کلیک های کویر موتور حتی اگر قاب و فلاپ ها نیز باز نشوند، تنه در برخی موارد مستعد فرم شدن خواهد بود؛ زیرا تمام قاب و فلاپ ها روی تنه نصب شده اند و در بلندمدت به دلیل کارکرد یا حتی تصادف امکان دارد از حالت خود خارج شده و اصطلاحاً به هم بریزد.

ECU؛ نقطه ضعف طرح کلیک کویر

در بخش پیشرا نه و گیربکس طرح کلیک های کویر موتور، ECU نمره کیفی بالایی را کسب نمی کند. این قسمت دارای برخی اشکالات است. بر این اساس مانیفولد موتور نیز یکی دیگر از بخش هایی است که با برخی چالش ها مواجه است؛ زیرا مانیفولد و سیستم سوخت رسانی و متعلقاتی که روی آن نصب شده، کیفیت چندان مطلوبی ندارند. یکی دیگر از ایراداتی که طرح کلیک های کویر دارند که منجر به نارضایتی برخی دارندگان آن شده، بخش کی لس است. سیستم کی لس طرح کلیک های کویر موتور، ممکن است تحت تاثیر امواج محیطی قرار گیرد. به عبارت دیگر در مقابل امواج محیطی مانند ولتاژ های سه فاز یا حتی مناطقی که دکل های فشار قوی برق یا ترانس وجود دارد، عملکرد ضعیفی داشته و چندان ایزوله نیست. در این شرایط، این احتمال وجود دارد که کی لس از کار افتاده و دیگر نتواند وظیفه خود را به خوبی انجام دهد.

گیربکس؛ نقطه قوت طرح کلیک کویر

نقطه قوت طرح کلیک های کویر موتور بر اساس بررسی های تخصصی و فنی انجام شده، گیربکس آن است. به این معنا که از تسمه فولادی و ساختار خوبی برخوردار است. تعویض دنده های صورت گرفته رضایت بخش است و این ویژگی از نقاط قوت این اسکوتر به حساب می آید. این گیربکس از نسخه خوبی کپی برداری شده که عملکرد مناسب و خوبی دارد. البته در جمع بندی نمی توان امتیاز چندان بالایی به این بخش بدیم؛ زیرا در برابر مدل اصلی هوندا کلیک، حرف چندان برای گفتن ندارد اما در قسمت گیربکس نسبت به سایر بخش های دیگر این موتور سیکلت، امتیاز بالاتری را در یافت می کند.

بررسی سیستم تعلیق

در بخش سیستم تعلیق نیز طرح کلیک کویر موتور به لطف کپی برداری انجام شده از هوندا کلیک، بسیار با کیفیت و کارآمد است؛ اما به دلیل برخی تلورانس های ایجاد شده به دلیل کپی بودن، برخی موارد از کیفیت چندان مطلوبی برخوردار نیست.

نگاهی به بخش الکترونیک طرح کلیک کویر

در بخش الکترونیک، غیر از خرابی ECU ایراد خاص دیگری در این موتور سیکلت ها وجود ندارد. کمپانی هوندا در کلیک از ECU پوش و دلفی استفاده می کند، اما در طرح کلیک کویر موتور از ECU طرح دلفی استفاده شده است. به این معنا که دقیقاً خود دلفی نبوده، بلکه طرح آن است. در موتور سیکلت ها (به دلیل ماهیتی که دارند)، ضربات و ارتعاشات بسیاری به موتور و دسته سیم وارد می شود و این امر یعنی ECU باید مقاومت مناسبی در برابر اتصالی و قطع برق و افزایش یا کاهش ولتاژ سیستم شارژ داشته باشد. ECU های طرح کلیک که طرح دلفی هستند، در این زمینه ضعف هایی دارند. این قطعه در کوتاه ترین زمان ممکن دچار مشکل می شود. به عبارت دیگر به دلیل ضربات زیادی که به موتور وارد می شود (به دلیل ماهیت طراحی این کلاس از موتور سیکلت) اتصال به چرخ و فاصله محوری کوتاهی که با چرخ وجود دارد، ضربات جذب شده و سیستم شارژ این موتور سیکلت ممکن است خیلی زود دچار مشکل شود. به بیان ساده تر، شارژ بیش از حد انجام شده یا دشوار به صورت کامل انجام می شود. معمولاً با یاد شارژ شدن، ECU می سوزد و با کم شارژ شدن نیز ولتاژ لازم به مدار نمی رسد و این بخش، ممکن است همواره درگیر شارژ و دشارژ شدن باشد. مساله دیگری که به دلیل ضربات و ارتعاشات وارده به موتور سیکلت ایجاد می شود، خرابی دسته سیم و اتصال بدنه

است که پس از مدتی کارکرد احتمال دارد با مشکل همراه شود. قطع و وصل شدن های برق در مدار نیز منجر به تاثیر منفی روی عملکرد ECU می شود. همچنین بخش های دسته، کلید و دکمه ها و حتی بخش کی لس و محافظ در کی لس نیز نسبت به طرح کلیک های تولیدی سایر شرکت ها، از کیفیت چندان مطلوبی برخوردار نیستند.

نگاهی به تامین قطعات محصولات کویر موتور

تامین قطعات در کویر موتور با چالش هایی همراه است و برخی مراجعه کنندگان، از عملکرد بخش خدمات پس از فروش و نمایندده های مجاز خدمات کویر موتور رضایت بالایی ندارند. به عبارت دیگر موتور سیکلت تولیدی این شرکت گاهی اوقات ممکن است برای تامین یک قطعه، دو تا سه ماه در نمایندگی بماند. این مساله در بسیاری از مواقع احتمال دارد به دلیل تامین قاب و فلاپ و گاهی اوقات برای تهیه ECU یا دسته سیم باشد. با توجه به بررسی های انجام شده، برخی مدل ها که به نمایندگی مراجعه کرده اند تا سه ماه برای تامین برخی قطعات منظر بودند.

خدمات پس از فروش بهتر برای کسب رضایت بیشتر مشتریان

از آن جا که شرکت کویر موتور یک شرکت شناخته شده و معتبر است، انتظار می رود در زمینه خدمات پس از فروش بتواند سطح رضایت مشتریان را افزایش دهد. زمانی که محصولی از کشور چین به صورت CKD وارد کشور می شود، بهتر است از ورق و قطعات با کیفیت و بهتری در زمینه ساخت تنه و سازه بدنه استفاده شود؛ زیرا مهم ترین بخش هر موتور سیکلت، تنه یا سازه بدنه آن است. اگر کویر موتور بتواند از آلیاژ یا فلز بهتر و با کیفیت تری در این زمینه بهره بگیرد، مطمئناً رضایت مشتریان را افزایش پیدا می کند.

کدام طرح های هوندا کلیک با کیفیت هستند؟



به جوانان و علاقه مندان به موتور سیکلت پیشنهاد می شود نمونه اصلی را خریداری کنند؛ اما اگر قصد خرید موتور سیکلت های طرح کلیک را داشتند، نمونه های مختلف را بررسی کنند تا در زمینه خدمات پس از فروش و کیفیت نهایی محصول، با چالش جدی مواجه نشوند. این دسته از موتور سیکلت ها دارای برخی قطعات بدنه هستند که قیمت آن ها بالاست؛ بنابراین باید گزینه ای برای خرید مدنظر قرار گیرد که از خدمات پس از فروش و تامین قطعات مناسبی برخوردار باشد.



آیرو دینامیک ترین کشنده دماغ دار!

«اواسط سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی ولوو از نسل جدید کشنده دماغ دار خود یعنی VN رونمایی کرد. از نظر طراحی VN نسل جدید با خطوط تیز و سطوح منحنی شکل گرفته که فرمت فوق آیرو دینامیک به این کشنده بخشیده است. این محصول تازه نفس ولوو به عنوان بهترین کشنده سال ۲۰۲۵ نیز معرفی شد. بر این اساس در بخش فنی شاهد نصب یک موتور ۶ سیلندر خطی ۱۳ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژ و کامن ریل می تواند حداکثر ۵۰۰ اسب بخار قدرت را در ۲۲۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۱۹۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) فراهم آورد.

نکته بسیار مهم این که این امکان به این پیشرا نه VN داده شده تا بتواند دور موتور را تا ۲۲۰۰ آرپی ام بالا ببرد و از پس جابه جایی های سنگین نیز بر آید. همچنین در مقابل گشتاور ۲۴۰۰ نیوتون متری که بسیار کار آمد است، در دور موتور ۱۷۰۰ آرپی ام بهار مغان می آورد. از سوی دیگر کمپانی ولوو گیربکس آی-شیفت نسل جدید را برای این کشنده در نظر گرفته تا با توجه به تعویض دنده های نرم، منجر به کشش خوب در زمان جابه جایی های سنگین شود. همچنین به لطف ضریب درگ عالی در فهرست آیرو دینامیک ترین کشنده ها قرار گرفته است.

«دنیای خودرو» بررسی کرد

چالش های «سروش موتور» با تنوع اسمی سبد محصولات و تحویل حداقلی

سروش موتور با همکاری با برندهای معتبری چون IVECO ایتالیا، هیوندای کره و برندهای چینی JMC و گلدن دراگون تلاش کرده است تنوع محصول مناسبی را ارائه دهد. با وجود این تنوع اسمی، مشکل اصلی این برند، عرضه محدود و تحویل کند محصولات مذکور به بازار است



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«شرکت «سروش دیزل مینا» که حالا با تغییر برند به «سروش موتور» وارد فاز تازه ای از فعالیت شده است، یکی از بازیگران دارای پتانسیل در بازار خودروهای کار و تجاری ایران به شمار می رود. این شرکت با سبدی متنوع از محصولات شامل کامیونت، کامیون، کشنده و انواع ون و همچنین اتوبوس های بین شهری، تلاش دارد سهم خود را از این بازار رقابتی افزایش دهد. اما آیا عملکرد این شرکت در زمینه هایی چون عرضه، خدمات پس از فروش، قیمت گذاری و تامین قطعات یدکی توانسته رضایت بازار را حاصل کند؟ در این گزارش، به بررسی دقیق این حوزه ها پرداخته ایم؛

سبد محصولات: متنوع با دسترسی محدود

سروش موتور با همکاری با برندهای معتبری چون IVECO ایتالیا، هیوندای کره و برندهای چینی JMC و گلدن دراگون، تلاش کرده تنوع محصول مناسبی را ارائه دهد. اتوبوس ناویگیتور با موتور ۸.۹ لیتری قدرتمند و استاندارد آلایندگی یورو ۶، کشنده ایویکو S-WAY کامیونت های هیوندای HD65 و HD78 و ون هیوندای H350 از جمله مهم ترین محصولات این شرکت هستند.

با این حال، علی رغم این تنوع اسمی، مشکل اصلی عرضه در محدود بودن تعداد تحویل ها و روند کند ورود به ناوگان حمل و نقل عمومی یا خصوصی است. برای مثال، تا امروز تنها چند سری محدود از اتوبوس های ناویگیتور به خریداران تحویل داده شده است و برخی خریداران از زمان بر بودن روند ثبت نام تا تحویل گلیه دارند. همچنین نبود برنامه ریزی دقیق برای عرضه در مقیاس وسیع و عدم حضور مستمر در پروژه های نوسازی ناوگان عمومی، باعث شده این محصولات به رغم کیفیت فنی، در سطح وسیعی مورد استفاده قرار نگیرند.

خدمات پس از فروش: حلقه مفقوده رقابت

در عرصه خودروهای تجاری، خدمات پس از فروش مهم ترین فاکتور در تصمیم گیری خریداران محسوب می شود. به خصوص برای ناوگان هایی که روزانه درگیر حمل مسافر یا بار هستند، خواب خودرو به معنی ضرر مستقیم مالی است. متأسفانه شبکه خدمات پس از فروش سروش موتور همچنان در حال شکل گیری است و نمی توان آن را قابل رقابت با رقبای بزرگتری مانند بهمن دیزل یا ایران خودرو دیزل دانست.

گزارش هایی مبنی بر عدم دسترسی به تعمیرگاه های مجاز در استان های غیرمرکزی، زمان طولانی تعمیرات و کمبود قطعات در برخی مراکز خدماتی، از جمله نقاط ضعف فعلی هستند. همچنین ارتباط میان واحد فروش و خدمات پس از فروش ضعیف بوده و برخی مشتریان احساس می کنند پس از فروش، شرکت پاسخگویی کمتری دارد. برخی فعالان حوزه حمل و نقل از نبود کارشناس فنی متخصص در برخی نمایندگی ها نیز گلایه دارند که منجر به تشخیص اشتباه خرابی ها یا طولانی شدن فرایند تعمیر می شود.

قیمت گذاری: رقابت پذیری یا غیرمنطقی؟

در حوزه قیمت، عملکرد سروش موتور دو گانه به نظر می رسد. از یک سو، برخی محصولات مانند کامیونت های هیوندای HD65 با قیمتهایی عرضه می شوند که نسبت به کیفیت ساخت کرایه و عملکرد موتور، رقابتی محسوب می شوند. از سوی دیگر، قیمت اتوبوس هایی چون ناویگیتور یا کشنده S-WAY که بر پایه برندهای معتبر اروپایی هستند، گاه به قدری بالا رفته که سبب شده است خریداران به فکر دیگر گزینه های تازه وارد چینی باشند.

ضمن این که نوسان نرخ ارز و تاخیر در تحویل سبب شده است برخی مشتریان با قیمت نهایی متفاوتی نسبت به زمان سفارش مواجه شوند که این موضوع به کاهش اعتماد به ساز و کار فروش شرکت دامن زده است. افزون بر این، نبود برنامه های فروش شفاف با اطلاع رسانی وسیع و ضعف در فروش اقساطی یا لیزینگ منعطف، موجب شده است رقابت پذیری شرکت در برابر سایر برندها کاهش یابد.

تامین و کیفیت قطعات یدکی: چالشی جدی برای مشتریان

بازار قطعات یدکی یکی از مهم ترین شاخص های رضایت مندی در خودروهای کار و تجاری است. سروش موتور با واردات برخی قطعات اورجینال از IVECO و هیوندای، تلاش کرده است کیفیت را حفظ کند. اما به دلیل تحریم ها، عدم ثبات نرخ ارز و ضعف شبکه توزیع، برخی قطعات خاص با قیمت های بالا



در مقایسه با برندهایی چون بهمن دیزل، ایران خودرو دیزل، گروه ماموت یا آرین دیزل، سروش موتور هنوز در حال تثبیت جایگاه خود است



سروش موتور باید با ارتقای خدمات پس از فروش، توسعه نمایندگی ها، تسهیل تامین قطعات و اصلاح قیمت گذاری، خود را در این رقابت چندجانبه تثبیت کند

وزمان تامین طولانی در اختیار مشتری قرار می گیرند.

برخی رانندگان و مالکان اتوبوس های ناویگیتور گزارش داده اند که برای دریافت برخی قطعات مصرفی یا یدکی، مجبور به انتظار چند هفته ای یا مراجعه به بازار غیررسمی شده اند. همچنین نبود نمایندگی رسمی فروش قطعه در شهرهای متوسط، نقطه ضعفی دیگر برای برند سروش موتور است. این وضعیت سبب شده است برخی مالکان ناوگان برای تامین قطعات مصرفی به سراغ قطعات غیراصلی یا دست دوم بروند که در نهایت بر عمر و عملکرد خودرو تاثیر منفی خواهد گذاشت.

نمایشگاه ها و بازار بایی: حضور پررنگ اما کم اثر؟

سروش موتور در نمایشگاه ها و رویدادهای مختلف خودرویی و حمل و نقل در چند سال گذشته حضوری فعال داشته و محصولات جدید خود را به نمایش گذاشته است. همچنین، در رویدادهای تبلیغاتی مختلفی سعی کرده برند خود را بازتعریف کند. اما سوال این جاست که این تلاش ها چقدر به افزایش فروش منجر شده است؟ تاکنون شواهدی از موفقیت پررنگ فروش این محصولات به چشم نمی خورد و بیشتر، فاز تبلیغاتی موضوع پررنگ بوده است تا نتیجه عملی. کارشناسان صنعت خودروهای تجاری معتقدند تبلیغات بدون پشتیبانی از زیرساخت فروش و خدمات، بیشتر موجب افزایش توقعات بازار می شود تا اعتمادسازی. حضور در نمایشگاه باید با رونمایی از طرح های فروش، گارانتی های مطمئن و پاسخ به دغدغه های مشتری همراه باشد؛ امری که فعلا کمتر دیده می شود.

رقبای چه می کنند؟ جایگاه سروش موتور در بازار کجاست؟

در مقایسه با برندهایی چون بهمن دیزل، ایران خودرو دیزل، گروه ماموت یا آرین دیزل، سروش موتور هنوز در حال تثبیت جایگاه خود است. بهمن دیزل با کامیونت های فورس، کشنده امپاور و خدمات پس از فروش گسترده تر، گزینه ای مطمئن تر برای بسیاری از خریداران است. ایران خودرو دیزل نیز سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار دارد. ماموتی با تجربه طولانی تری در بازار دیزل دارند و آرین دیزل نیز با برند شاکمان، در حال گسترش حضور خود در بازار کشنده ها است.

در این میان، سروش موتور باید با ارتقای خدمات پس از فروش، توسعه نمایندگی ها، تسهیل تامین قطعات و اصلاح قیمت گذاری، خود را در این رقابت چندجانبه تثبیت کند. علاوه بر این، حضور فعال در پروژه های نوسازی ناوگان شهری، تعامل با شهرداری ها و سازمان های حمل و نقل عمومی و استفاده از ابزارهای مالی نوین می تواند موقعیت این شرکت را بهبود بخشد.

زمان عبور از مرز حله شعار به مرز حله اقدام؛ مسیر طولانی تا اطمینان مشتری

سروش موتور با برند تازه، محصولات متنوعی را روانه بازار کرده و به ویژه با عرضه اتوبوس ناویگیتور و کشنده های اروپایی ایویکو، توجه ها را به خود جلب کرده است. اما برای رسیدن به جایگاهی پایدار و قابل اتکاد در بازار خودروهای کار و تجاری، این شرکت نیازمند تحولی جدی در سه محور اصلی است: نخست، تقویت خدمات پس از فروش از طریق افزایش نمایندگی ها، آموزش نیروی انسانی، ارتقای پاسخگویی، توسعه خدمات امدادی و فراهم سازی قطعات در محل.

دوم، تثبیت قیمت گذاری و شفافیت در روند فروش، با در نظر گرفتن نوسانات ارزی، ارائه شرایط فروش متنوع و اجتناب از تغییرات ناگهانی قیمت. سوم، تامین به موقع و گسترده قطعات یدکی در سراسر کشور، با تکیه بر نمایندگی های فعال، انبارهای منطقه ای و همکاری با تامین کنندگان بین المللی. در غیر این صورت، حتی با بهترین محصولات فنی هم نمی توان اعتماد خریداران حرفه ای این بازار را به دست آورد. برای شرکتی با سابقه سروش دیزل و پتانسیل فنی موجود، اکنون زمان عبور از مرز حله شعار به مرز حله اقدام است.



به ترتیب ۴ و ۱۵ درصد است. در نتیجه تعرفه مدل های برقی و هیبرید در مقایسه با سال قبل رشدی ندارد؛ اما تعرفه واردات خودروهای بنزینی با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی سی در مقایسه با سال قبل، تقریباً با رشد دو برابری مواجه شده است.

با اعلام رسمی دفتر ریاست جمهوری به گمرکات کشور در مورخ ۱۴۰۴/۱/۲۸، تکلیف تعرفه واردات خودرو مشخص شد. طبق این اعلام، طی سال جاری تعرفه انواع خودروهای بنزینی وارداتی فارغ از حجم موتور آن ها، ۱۰۰ درصد و تعرفه واردات خودروهای برقی و هیبرید نیز



تعرفه خودروهای برقی و هیبرید ثابت ماند

تحلیل

analysis

کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آغاز به کار بزرگ ترین نمایشگاه خودرو جهان

سطح جهان و در کشورمان نیز از طریق رسانه ها بازتاب داده خواهد شد. در نمایشگاه خودرو شانگهای تقریباً تمام برندهای خودروسازی جهان حضور دارند.

فرد در بیجینگ (پکن) و در سال های زوج در شانگهای برگزار می شود. این نمایشگاه در سال جاری نیز مطابق با قواعد و قوانین مربوطه، از روز سه شنبه این هفته در شانگهای آغاز به کار خواهد کرد و اخبار آن در

هر ساله بر اعتبار نمایشگاه خودرو چین با قدرت گرفتن خودروسازی این کشور و کسب جایگاه نخست آن در سطح جهان به لحاظ تیراژ تولید، افزوده می شود. نمایشگاه بین المللی خودرو چین در سال های

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی ام بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۴۰	۲ میلیارد و ۳۰	۱۵	▼
کی ام بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۸۵	۰	
کی ام بی T8 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۷۰	یک میلیارد و ۹۰۵	۲۰	▼
کی ام بی T9 (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۵۵	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۷۳۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۲۰	۵	▼
فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۲۵۱	۲ میلیارد و ۹۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۵۶۰	یک میلیارد و ۹۱۰	۱۵	▲
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۱۷۲	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۱۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۲۵۰	۲۰	▲
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۰	یک میلیارد و ۵۹۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۷	یک میلیارد و ۹۸۰	۱۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیارد و ۲۵۰	۱۰	▲
تینگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۵۰	یک میلیارد و ۶۴۰	۲۰	▼
اسکای ول ET5 نیکا (۱۴۰۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۶	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۷	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۲۵	۰	
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۱۷	۰	
کوییک R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۹	۱	▲
کوییک R GXL بارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۳۸	۴	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۵۰۷	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۲۲	۳	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۰	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۵	۲	▼
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۵۰۲	۶۳۰	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۵۲	۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۴۹	۷	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۷۸	۱۱	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۸۵	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۷۸	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۴۴	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۴۸	۲	▲
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۱۰	۲	▲
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۶	۱	▲
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۹۰۰	۲	▲
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۸۷۰	۴	▼
پژو پارس TUS (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۸۸	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۶۹	۲	▲
پژو ۲۰۷ دنده ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۳۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۹۴۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۷۸	۱۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۹۵	۱۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۷	۲	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۹۰	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۲۴۳	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۸	۳	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۰۰	۳	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۲۸	۳	▲
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۹	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۲	۶	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۸۷	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۴۵	۵	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۶۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۱۵۰	۷	▲
ری ر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۶۵۸	۲۳	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۷۷	۳	▲
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۲۵	۵	▲
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۲۸	۸	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۵۴۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هیوندای الانترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا سلنوس (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - سی سی ۱۲۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۵۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۱۰۰	▲
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۸۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۹	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
جی ای سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
جی ای سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
جی ای سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۵	۲ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼



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

SKZIC
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



FOSSE
German Motor Oil

کامل‌ترین سبد
روانکار و اکسسوری

انتخاب مدیری از جنس «BASF» برای نمایندگی

مدیر جدید «فوکس» برای آمریکای شمالی



شرکت فوکس لوپریفتنس، بزرگ‌ترین تامین‌کننده مستقل روانکار در جهان، از انتصاب مگان اومئارا «Megan O'Meara» به‌عنوان مدیر جدید شعبه فوکس در آمریکای شمالی خبر داد. اومئارا بر عملکردهای کلیدی تجاری شامل فروش، بازاریابی، فنی، مدیریت محصول، فناوری اطلاعات و تحول دیجیتال نظارت خواهد داشت؛ زیرا این شرکت به تلاش‌های توسعه و نوآوری خود در منطقه ادامه می‌دهد.

اومئارا بیش از ۲۰ سال تجربه در زمینه استراتژی، توسعه کسب‌وکار و تحول سازمانی دارد. او پیش از این ۱۱ سال در شرکت BASF مشغول به کار بود و در آن‌جا نقش‌های تجاری و استراتژیک مختلفی را بر عهده داشت و در نهایت به‌عنوان مدیر استراتژی آمریکای شمالی و رئیس مشاوره مدیریت خدمت کرد. او اخیراً به‌عنوان معاون بخش الیاف و فیلامنت در AdvanSix، هدایت ابتکارات تحول کسب‌وکار و ارتقای تعامل با مشتریان را بر عهده داشت.

مدارک تحصیلی اومئارا شامل مدرک دکتری در رشته شیمی از دانشگاه آلاباما و مدرک MBA از دانشگاه Pace در شهر نیویورک

است.

اومئارا گفت: «من از پیوستن به این سازمان توانمند و مشارکت در تداوم موفقیت آن‌ها در آمریکای شمالی بسیار خرسندم.

فوکس یک شرکت شگفت‌انگیز با مجموعه‌ای گسترده از راهکارهای کاربردی نوآورانه، شامل محصولات و خدمات، همراه با گستره جهانی است که در صنعت بی‌نظیر است.

در این سمت، مشتاقانه منتظرم تا با استفاده از تخصص عمیق صنعتی و اشتیاق مان به مشتریان، موفقیت را رقم بزنیم و در عین حال، اطمینان حاصل کنیم که از طریق محصولات اثبات‌شده و پیشرفت‌های فنی به اهداف خود دست می‌یابیم.» انتصاب او همسو با دیدگاه فوکس برای رشد و توسعه در صنعت روانکارها است.

کیت بروئر «Keith Brewer» مدیرعامل شرکت فوکس لوپریکنتنس گفت: «از حضور مگان در تیم بسیار خرسندم؛ زیرا تجربه گسترده و مدیریت قوی او کلید رشد ما در آمریکای شمالی خواهد بود. تصمیم‌گیری‌های استراتژیک و توانایی او در ایجاد همکاری، موفقیت را به‌همراه خواهد داشت و به‌ما کمک می‌کند در سال‌های آینده از اهداف خود فراتر برویم.»

محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
یاریس	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
کرولا	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
لندکروز	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
CH-R	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
ES2۵۰	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
۲۰۱۲	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
RXT۵۰	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
NXT۰۰	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
hCTT۰۰	5W30SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
LX۵۷۰	0W20SN	بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

محصول	درجه گرانیروی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس
پولو		بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)
گلف		بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونیا	پارس سوپر پیشرو (5W30)

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب
سهولت در مصرف

fuchs.ir
www.fuchs.ir
۰۲۱-۷۱۱۶۲

بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس
همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا



مدل بهره گرفته می‌شود. این موتور بنزینی وظیفه به‌حرکت در آوردن این کراس‌اوور را بر عهده ندارد، بلکه نقش ژنراتور را ایفا می‌کند. به‌عبارت دیگر، مزدا EZ-60 یک خودرو EREV (خودرو برقی با موتور بنزینی برای تامین انرژی الکتریکی) شناخته می‌شود. براساس آن چه کمپانی مزدا اعلام کرده، این خودرو با یک باتری‌های ۳۱.۷ کیلووات-ساعتی همراه خواهد بود که می‌تواند حداکثر تا ۱۳۰۰ کیلومتر مسافت را طی کند. این امر به‌معنای رقابت سرسخت با تسلا مدل ۷ و به‌زاتر در آوردن اروپایی‌هاست.

تنها کمپانی خودرو سازی که در حال حاضر به‌حفظ موتور و تری وانکل وفادار بوده، مزدا است. این کمپانی مطرح صاحب‌سبک ژاپنی اخیراً تصاویری از کراس‌اوور کامپکت خود یعنی EZ-60 را منتشر کرده است. البته این خودرو یک مزدا واقعی نیست؛ زیرا محصول مشترک چانگان و مزدا بوده و نقاط اشتراک بسیاری با دیپال S07 دارد. اما نکته بسیار مهم در باره مزدا EZ-60 این است که دیگر از موتور و تری وانکل به‌عنوان ژنراتور استفاده نشده و از یک موتور ۴ سیلندر ۵.۵ لیتری اتمسفریک روی این



موتور بنزینی برای کراس‌اوور برقی «مزدا»

چالش‌های پیش روی صنعت خودرو

ضرورت اصلاح فرمول شورای رقابت در تحقق جهش تولید خودروسازان

اجرای هوشمند و به‌موقع فرمول قیمت‌گذاری، می‌تواند «ایران خودرو» را به‌الگوی موفق صنعتی و اقتصادی بدل کند

است، بلکه فرآیند بوروکراسی و تملل‌های اجرایی نیز به‌طور قابل توجهی حذف می‌شود.

دستاوردهای عملی و راهگشا برای ایران خودرو اجرای موفقیت‌آمیز این مدل جدید نخستین پیامد خود را در توقف روند زیان‌دهی تولید و بازار گشت به‌مدار رشد در خطوط تولید ایران خودرو نشان خواهد داد. تراز عملیاتی و درآمدی شرکت، متناسب با تغییرات لحظه‌ای بازار حفظ شده و نقدینگی لازم برای نوسازی خطوط، توسعه فناوری و ارتقای کیفیت محصولات به‌طور دائم فراهم می‌شود؛ موضوعی که مستقیماً در تداوم اشتغال هزاران نیروی کار، حفظ موقعیت تامین‌کنندگان و افزایش رضایت مصرف‌کننده بازتاب می‌یابد.

با این مکانیسم، کنترل بازار نیز شفاف‌تر خواهد شد. از آن‌جا که قیمت‌گذاری مبتنی بر داده‌های واقعی و براساس الگوریتم شفاف تصویب می‌شود، انگیزه سوداگری و دلالت کاهش یافته و هم‌زمان فرآیند نظارت شورای رقابت نیز کارآمدتر انجام می‌شود. مصرف‌کننده نیز مطمئن خواهد بود قیمت خرید، حاصل یک فرآیند شفاف و منصفانه است و دیگر نگرانی از آثار تورمی ناشی از عرضه قطره‌چکانی یا اختصاصی وجود نخواهد داشت.

ایران خودرو که خودسلا به‌دار شفافیت مالی و حرکت به‌سمت استاندارددهی جهانی بوده است، با پذیرش چنین مسئولیتی می‌تواند بار دیگر توان تخصصی و مدیریتی خود را در حل چالش‌های کلان‌نشان دهد و الگوی موفق برای سایر صنایع کشور محسوب شود.

پیامدهای تغییر فرآیند اجرای فرمول شورای رقابت نگاهی تحلیلی به آثار و پیامدهای احتمالی اجرای این رویکرد نوین نشان می‌دهد مجموعه‌ای از فرصت‌های بزرگ پیش روی صنعت خودرو خواهد بود. مهم‌ترین نتیجه، حمایت معنادار از پایداری تولید و پیشگیری از توقف فعالیت خطوط است؛ اتفاقی که در شرایط اقتصادی کنونی یک دستاورد ملی محسوب می‌شود.

در بُعد اقتصادی، شرکت‌هایی نظیر ایران خودرو قادر خواهند بود در تراز درآمد و هزینه، با حاشیه سود منطقی برنامهریزی کرده و منابع خود را به‌سمت سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و پروژه‌های توسعه‌ای سوق دهند؛ حرکتی که مستقیماً بر استانداردسازی کیفیت محصولات، رقابتی شدن صادرات و جذب سرمایه‌گذاران جدید اثر گذار است. همچنین استمرار تولید با قیمت‌گذاری منصفانه، می‌تواند اعتماد خریداران را در بازار داخلی حفظ کرده و حتی به‌مازاد تولید و توسعه بازارهای صادراتی منجر شود.

از منظر اجتماعی، یکی از رهاوردهای مهم این رویکرد، تامین امنیت شغلی نیروهای پرتلاش و متخصص ایران خودرو خواهد بود. با ثبات تولید و رشد درآمدی شرکت، دغدغه تعویق حقوق، تعدیل نیرو و کودکان خطوط تولید مرتفع می‌شود. همچنین اعتماد عمومی جامعه به‌شفافیت و سلامت مدیریتی کشور افزایش یافته و حسن امید به ثبات اقتصادی و صنعتی تقویت می‌شود.

در سطح کلان‌تر، تحقق این مدل می‌تواند نقشه راهی الهام‌بخش برای سایر صنایع راهبردی نیز باشد تا با شفافیت و سپردن امور تخصصی به‌اندیشمندان باتجربه هر حوزه، ضمن حفظ نقش راهبری نهادهای ناظر، گام بزرگی به‌سوی توسعه پایدار برداشته شود.

تضمین رشد پایدار و جهش کیفیت، اصلاح ساز و کار اجرایی در مجموع، ایران خودرو به‌عنوان نماد توسعه صنعتی و اقتصادی، در صورت اصلاح و به‌روزرسانی فرآیند اجرای فرمول شورای رقابت، می‌تواند با پویایی کم‌نظیر، نه تنها سودآوری خود و تعادل قیمتی در بازار را حفظ کند، بلکه زمینه‌ساز افزایش صادرات و درآمدزایی نیز می‌شود. این شرکت بارها نشان داده است که پذیرای اصلاحات و نوآوری‌های مدیریتی است و چنانچه ابزارهای اجرایی با حمایت نهادهای سیاست‌گذار هماهنگ شود، قابلیت‌الگوسازی و پیشگامی در عرصه اقتصادی و تولید ملی را افزایش خواهد داد. از این رو صنعت خودرو کشور در آستانه تصمیمی سرنوشت‌ساز است؛ تصمیمی که با تکیه بر تعامل سازنده میان شورای رقابت و مدیران جدید گروه صنعتی ایران خودرو، به چشم‌اندازی روشن از رشد و توسعه خواهد رسید؛ چشم‌اندازی که نویدبخش آینده‌ای پویا و سرشار از موفقیت برای صنعت خودرو ملی و اقتصاد کشور خواهد بود.



توجه و حمایت کارشناسان صنعت قرار گرفته است، سپردن اجرای فرمول رسمی شورای رقابت، با نظارت مستقیم خود شورا، به هیات‌مدیره شرکت‌های بزرگ خودروسازی مانند ایران خودرو است. در این‌لگو، شورای رقابت همچنان جایگاه ناظر و سیاست‌گذار کلان را حفظ می‌کند و در عین حال، مراحل ابتدایی بررسی دقیق صورت‌های مالی، محاسبه بهای تمام‌شده و پیشنهاد نرخ مناسب، بر عهده هیات‌تخصصی و مدیران مالی شرکت گذاشته می‌شود.

این اختیار به هیات‌مدیره داده می‌شود تا هر ماه یا حتی در بازه‌های کوتاه‌تر، داده‌های مالی تازه و دقیقی را استخراج و براساس آن، محاسبات منطبق بر فرمول شورا را انجام داده و مستندات را برای شورا ارسال کنند. در این حالت، نه تنها خروجی همیشه به‌روز و متناسب با وضعیت واقعی مجموعه

شرط اساسی ادامه تولید و حفظ سرمایه‌گذاری‌ها در چنین مجموعه‌هایی خواهد بود.

در مدل اجرایشده در برخی از کشورهای توسعه‌یافته، بدنه اجرایی و تخصصی شرکت‌ها براساس صورت‌های مالی به‌روز شده و تحت حسابرسی مراجع حرفه‌ای، پیشنهاد قیمت را ارائه داده و نهاد ناظر، بیشتر در جایگاه کنترل و پایش صحت فرآیند ابلاغی نقش می‌کند. مطالعه این تجارب نشان می‌دهد هرگاه شرکت‌ها با آزادی عمل بیشتری بتوانند براساس شرایط حقیقی اقدام کنند، بازار از آسیب‌های کمبود، افزایش خارج از قاعده قیمت و زیان خودروسازان مصون خواهد ماند.

ضرورت اعتماد به بدنه تخصصی شرکت‌ها و نقش آفرینی شورا یکی از راهکارهای پیش‌رو برای رفع این بحران که مورد

قیمت با واقعیت‌های تولید، شاهد ایجاد بازارهای غیررسمی و افزایش حاشیه سود دلالت‌دهنده استیم که منافع اصلی جامعه مصرف‌کننده را نشان می‌گیرد.

ضرورت اصلاح اجرای فرمول؛ منظر توسعه پایدار با نگاه به تجارب جهانی، مشخص می‌شود که راه‌برون‌رفت از این قبیل چالش‌ها، نه در تغییر اصل فرمول، بلکه در بهبود ساز و کار اجرایی و کوتاه‌سازی مسیر اخذ و ابلاغ تصمیمات کلان نهفته است. کارشناسان اقتصادی معتقدند اگر گروه بوروکراسی و فرآیندهای طولانی از مسیر اجرای فرمول شورای رقابت برداشته شود، شرکت‌هایی مانند گروه ایران خودرو با چابکی بیشتری می‌توانند متناسب با شرایط روز بازار نسبت به، به‌روزرسانی قیمت‌ها اقدام کنند. این امر



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

روزنامه «دنیای خودرو» پیش‌تر در گزارشات خود به اهمیت اجرای صحیح فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت پرداخته بود و با توجه به این که برنامه تولید خودرو از سوی «وزارت صمت» به خودرو سازان ابلاغ شده است، زمان اصلاح اجرای قیمت‌گذاری دستوری برای گروه صنعتی ایران خودرو که به‌تازگی به «بخش خصوصی» واگذار شده نیز رسیده است. یکی از موضوعات اساسی که همواره مورد بحث فعالان اقتصادی بوده، نحوه قیمت‌گذاری خودرو در کشور است. در داخل کشور، صنعت خودرو به‌عنوان یکی از پیش‌رسان‌های اصلی اقتصاد و اشتغال، همواره در تمرکز سیاست‌گذاری‌ها و کنش‌های اقتصادی قرار داشته است.

عملکرد موفقیت‌آمیز شرکت‌هایی مانند گروه صنعتی ایران خودرو، نه تنها در پیشرفت فناوری و تولیدات داخلی بلکه در پایداری مالی و توسعه خطوط تولید نیز موثر خواهد بود. حال با توجه به بروز برخی چالش‌ها در فرآیند اجرای فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت، ضرورت ایجاد تغییراتی اساسی در نحوه اجرا و تفویض بخشی از اختیارات به‌بدنه اجرایی شرکت‌های بزرگ با نظارت شورای رقابت، بیش از پیش احساس می‌شود؛ تغییری که می‌تواند مسیر تازه‌ای از توسعه و تحول را پیش پای صنعت خودرو کشور به‌ویژه ایران خودرو بگذارد. کارشناسان صنعتی و اقتصادی بارها تاکید و تکرار داشتند که «خصوصی‌سازی دو خودروساز بزرگ» بدون «زادسازی قیمت خودرو» در کشور ابتر می‌ماند و شاید دولت چهاردهم در سال جاری باید بازنگری جدی در تعیین قیمت‌های تکلیفی به خودرو سازان داشته باشد.

شرایط اجرای فعلی فرمول شورای رقابت فرمول قیمت‌گذاری شورای رقابت، طی سال‌های اخیر با هدف ایجاد تعادل منطقی میان حقوق مصرف‌کننده و تولیدکننده و حفظ سلامت بازار خودرو مورد استفاده قرار گرفته است. این فرمول که مبتنی بر آخرین داده‌های مالی و شاخص‌های بهای تمام‌شده محصولات تعیین می‌شود، اصولاً می‌تواند توازن پویا را در بازار خودرو ایجاد کند. اما چالشی که ایران خودرو و سایر خودروسازان داخلی با آن روبه‌رو شده‌اند، بیش از آن که به خود فرمول بازگردد، به روش و زمان‌بندی اجرای آن مربوط می‌شود. در شرایط اقتصادی پویا و متاثر از نوسانات گاه و بیگاه نرخ ارز، تغییرات قیمت مواد اولیه، هزینه‌های لجستیک و دستمزد نیروی انسانی، ضرورت دارد که قیمت فروش خودروها همواره متناسب با تغییرات بهای تمام‌شده به‌روزرسانی شود. اما متأسفانه روند اداری نسبتاً پیچیده و زمان‌بر سبب می‌شود خروجی شورای رقابت برای چند ماه از واقعیت بازار عقب بماند. این تأخیر موجب ایجاد فاصله معنادار میان قیمت مصوب و هزینه‌های واقعی تولید شده و خودروسازان، به‌ویژه شرکت‌هایی در مقیاس ایران خودرو، زیان عملیاتی رو به‌رو می‌شوند. نگاهی گذرا به صورت‌های مالی مندرج در بورس و گزارش‌های شفاف‌سازی ایران خودرو طی سال‌های اخیر نشان از آن دارد که بخش قابل توجهی از زیان یا افت شرایط مالی، ناشی از همین تأخیرها و عدم انعکاس به‌موقع اطلاعات مالی در فرآیند قیمت‌گذاری است.

نگاه مدیریتی ایران خودرو به چالش کنونی در همین راستا، دغدغه تیم مدیریت جدید گروه ایران خودرو همواره بر این اصل استوار بوده که تامین منافع پایدار تمامی ذینفعان، اعم از سهام‌داران، مصرف‌کنندگان و جامعه کارگری را در ترازوی تصمیم‌گیری قرار دهد. این شرکت به‌عنوان لیدر بازار خودرو، همواره از اجرای اصل شفافیت و ارائه صورت‌های مالی و اطلاعات به‌روز استقبال کرده است تا مسیر قیمت‌گذاری بر بستر زیاده‌های صحیح و منطبق بر شرایط روز استوار باشد.

با این وجود، زمان‌بر بودن فرآیند دریافت، تجزیه و تحلیل و تصویب صورت‌های مالی توسط نهادهای مرجع تا اجرایی شدن نرخ جدید، سبب شده است حتی اقدامات موثر مدیران ارشد ایران خودرو هم در حل معضل نقدینگی و به‌روزرسانی موجودی مواد اولیه با تأخیر به‌ثمر برسد. نتیجه چنین تأخیری، کاهش قدرت چانه‌زنی با تامین‌کنندگان خارجی و داخلی، احتمال توقف‌های مقطعی خطوط تولید و به تبع آن محدودیت عرضه به بازار است. با کاهش عرضه و عدم انطباق



توقیف خودرو شوتی حاوی لاستیک قاچاق در لاهیجان

«فرمانده انتظامی لاهیجان از توقیف یک دستگاه وانت شوتی و کشف ۴۴ حلقه لاستیک قاچاق در بازرسی از آن خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، کیان، سرهنگ شریف رحیمی گفت: «ماموران پلیس آگاهی شهرستان لاهیجان هنگام گشت‌زنی و کنترل خودروهای عبوری، به یک دستگاه وانت مشکوک و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در

بازرسی از خودرو توقیفی ۴۴ حلقه لاستیک خارجی و بدون مدارک معتبر و قانونی را کشف کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان لاهیجان ادامه داد: «راننده ۲۶ ساله این خودرو با تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» سرهنگ شریف رحیمی افزود: «کارشناسان ارزش کلای کشف‌شده را ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.»

اصابت ترکش گرانی‌ها به صنعت تایر

تایر سواری ۱۰ درصد گران شد

هزار تومان رسیده و به نظر می‌رسد تولید تایر هنوز برای شرکت‌های تولیدی به‌مرحله جذاب سوددهی نرسیده است. فارغ از تمام این مسائل اما تایر سازان نیز بنا به مسائل داخلی و این که تولید برخی سایزها سود بیشتری برایشان دارد، از تولید سایزهای کم‌سودده در تیراژ بالا خودداری می‌کنند و تمرکز خود را بر سایزهایی گذاشته‌اند که تولیدشان سود بیشتری عاید کارخانه می‌کند. از آن جمله می‌توان به تولید بالای تایرهای خانواده پراید و تولید کم تایرهای رینگ ۱۴ یا خانواده پژو اشاره کرد. تا جایی که تایرهای خانواده پژو در بازار کمیاب شده و برخی گروه محصول هادر مغازه تایر فروشان خاک می‌خورد. از سوی دیگر دولت باید به این مهم نیز توجه کند که تایر سازان نباید اولویت خود را تامین نیاز مشتریان بزرگ خود یعنی خودروسازان قرار دهند و تامین هر دو بازار خودروساز و بازار رای به یک‌اندازه مدنظر قرار دهند. اتفاقی که اگر رخ دهد سبب رفع کمبودها در بازار خواهد شد و تولیدات کارخانه‌های تایر سازی با هدف تنظیم بازار و بر اساس نیاز بازار صورت خواهد گرفت. بحث دیگری که باید به آن پرداخت، لزوم اجرای آزادسازی قیمت‌ها توسط سازمان حمایت است تا بر مبنای آن قیمت گذاری در بازار و به صورت رقابتی صورت گیرد. در این شیوه تولید کنندگان تایر تمرکز خود را روی تولید نیاز بازار خواهند گذاشت و بی‌جهت ظرفیت خطوط تولید خود را به سایزهای کم‌مشتري اختصاص نخواهند داد. حتی اگر سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان برنامهای برای آزادسازی کامل قیمت‌ها و تقویم اختیار قیمت گذاری به تولید کنندگان و بازار ندارد، حداقل کاری که می‌تواند انجام دهد نظارت بر تولید تایر سازان بر اساس نیازسنجی بازار است.



علیرضا کافی

a.kafi@autoworld.ir

«اولین ترکش افزایش نرخ مواد اولیه، دستمزدها و دیگر هزینه‌های تولید به‌صنعت تایر اصابت کرد و شرکت‌های تایر ساز قیمت محصولات رادیال سواری را از آخرین روزهای فروردین ماه ۱۰ درصد افزایش دادند. به گزارش روزنامه «دنیای خودرو»، بیست و هفتمین روز از فروردین ماه بود که شرکت کویر تایر در نامه‌ای به اداره نظارت بر ناشران گروه شیمیایی و غذایی سازمان بورس و اوراق بهادار از افزایش ۱۰ درصدی قیمت تایرهای رادیال سواری خود خبر داد. افزایش قیمتی که بر اساس نامه مدیرعامل کویر تایر ناشی از افزایش نرخ مواد اولیه، افزایش نرخ دستمزد و اثر تورمی سایر هزینه‌ها بوده است و بر اساس محاسبات انجام‌شده و بر مبنای ضوابط و دستورالعمل‌های سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان صورت گرفته است. این افزایش قیمت در شرایطی رقم خورده که نرخ ارز در بازار آزاد روند کاهشی را تجربه کرده است. اما نمی‌توان افزایش قیمت تایرهای داخلی را به کاهش نرخ ارز در بازار آزاد ارتباط داد. چرا که تایر سازان آخرین افزایش قیمت خود را با نرخ ارز مبادله‌ای در اواخر تابستان و اوایل پاییز گرفتند و به تدریج و در چند مرحله آن را به‌مرحله اجرا درآوردند. اما این روزها قیمت ارز در اتاق مبادلات ارزی به بیش از ۷۰

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم





پیشرا نه فوق قدر تمند و مهندسی باواریایی ها

«بامو همواره در زمینه تکنولوژی موتورهای بنزینی حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. بر این اساس یکی از پیشرا نه‌های که توسط این کمپانی صاحب‌نام توسعه یافته و بسپار در کلاس خود پرتری دارد، موتور S63 است. این موتور که بر پایه واساس N63 است، با تغییراتی در زاویه طراحی سیلندرها و تغییراتی در بخش سیستم پر خوران توانسته توان و گشتاور بالاتری را ارائه دهد. بر این اساس باتوجه به قرارگیری ۹۰ درجه‌ای ساختار سیلندر ها، طراحی سیستم پر خوران توپین-توربو و سیستم منحصر به فرد

تایمینگ متغیر سسوپاپ‌ها ونوس‌های دوبل جدید می‌تواند حداکثر ۶۰۰ اسببخار قدرت را در ۶۱۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۵ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. همچنین استفاده از واترپمپ برقی و سیستم هوشمند خنک‌سازی موتور از تنش حرارتی کاسته و منجر بهار تقای توان و گشتاور در این موتور شده است. همین مساله سبب شده است در نسل جدید بامو M5 موسوم به G90 نیز به کار رود و به پرتری این سوپردان نیز منجر شود.

دبیر انجمن خدمات پس از فروش در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

هجوم گسترده قطعات یدکی قاچاق به بازار خودرو

شرکت‌های خدمات پس از فروش با اجرای ابتکارات جدید، رضایت مشتریان را حتی در شرایط دشوار افزایش داده‌اند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«تامین لوازم یدکی خودرو، به‌ویژه برای خودروهای مونتاژی و برقی، این روزها به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های بازار خودرو و کشور تبدیل شده است. گرچه افزایش چشمگیر سهم خودروهای چینی و برقی می‌تواند نوبدبخش تنوع انتخاب برای مصرف‌کنندگان ایرانی باشد، اما همین موضوع چالش‌هایی عمیق‌تر برای تامین قطعات مورد نیازشان پدید آورده است. افزایش نرخ ارز، محدودیت‌های گمرکی و نبود زیرساخت مناسب داخلی‌سازی قطعات، راه را برای عرضه قطعات با قیمت‌های گزاف هموار کرده است؛ سودجویانی که بازار مبتنی بر نیاز واقعی مشتری را به بازاری سوداگری و سودمحور بدل ساخته‌اند. در چنین شرایطی که اغلب مالکان خودروهای وارداتی و برقی ناچار هستند به قطعات بی‌کیفیت یا قاچاق روی بیاورند، اعتماد به خدمات پس از فروش رسمی بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. با این حال، خدمات پس از فروش نیز خود با مشکلات متعددی نظیر کمبود نقدینگی، نوسان منابع ارزی و فرآیندهای پیچیده واردات روبه‌رو هستند. واقعیت این است که وضعیت فعلی تنها نتیجه یک بحران کوتاه‌مدت نیست، بلکه حاصل سال‌ها بی‌توجهی به فرآیندهای بومی‌سازی فنی و برنامه‌ریزی مدرن لجستیکی است. تجربه کشورهایی موفق نشان می‌دهد بدون تکمیل زنجیره تامین قطعه و افزایش عمق داخلی‌سازی، هر تغییری در بازار از سیاست‌های بین‌المللی می‌تواند صنایع قطعه و خودرو را زمین‌گیر کند. آن‌چه امروز بیش از هر اقدامی باید مورد توجه وزارت صمت، خودروسازان و سیاست‌گزاران قرار گیرد، اصلاح فوری روندهای واردات، ارائه مشوق‌های جدی برای تولید داخلی واز همه مهم‌تر، تضمین شفافیت و حمایت از مشتریان در بازار لوازم یدکی است. تنها در چنین شرایطی می‌توان امید داشت دغدغه تامین قطعه از روی دوش خریداران خودرو ایرانی برداشته شود و بازار از آسیب سوداگری و نوسان فاصله بگیرد. عباس علی غیباتی، دبیر انجمن صنفی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو با اشاره به سهم بالای خودروهای چینی در بازار ایران و چالش‌های تامین لوازم یدکی برای محصولات در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» توضیح می‌دهد:

با توجه به شرایط موجود، وضعیت تامین و عرضه قطعات و لوازم یدکی برای خودروها در شبکه خدمات پس از فروش چگونه است؟ لطفاً توضیح دهید چه اقداماتی برای جلب رضایت مشتریان انجام شده است؟

وضعیت تامین و توزیع قطعات خودرو به عوامل متعددی بستگی دارد؛ از جمله تحریم‌های ظالمانه، قوانین و مقررات پیچیده، نقدینگی شرکت‌ها، وضعیت قطعه‌سازان و میزان تخصیص ارز کافی و به‌موقع. در بسیاری از خودروهای داخلی، شرایط تامین قطعات خوب است، اما در برخی برندها این وضعیت چندان مطلوب نیست. با وجود تمام محدودیت‌ها و مشکلات، به‌طور کلی وضعیت چندان نامناسب نیست. همکاران ما در همه شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو از تمام توان خود استفاده کرده‌اند تا بیشترین میزان رضایت مشتریان عزیز را فراهم کنند.

آیا در شبکه خدمات پس از فروش، کمبود قطعه برای خودروهای وارداتی و چینی وجود دارد؟ چه عواملی سبب این کمبود می‌شوند و چه اقداماتی برای بهبود وضعیت در نظر گرفته شده است؟

سود قابل توجهی که مونتاژ خودرو برای مونتاژکنندگان دارد، سبب می‌شود ساخت قطعات آن‌ها در داخل مقرون به‌صرفه نباشد و این مهم سبب کمبود قطعه خودروهای وارداتی می‌شود. سهم خودروهای چینی از بازار ایران حدود ۲۰ درصد است و چینی‌ها برای حفظ بازار خودشان که طی ۲ دهه حضور در ایران در راستای



داخلی‌سازی و انتقال فناوری اقدامی نکرده‌اند، با توجه به قوانین دست‌وپاگیر که قبلاً اشاره کردم، قوانینی مانند الزام خوردن مهر عدم‌ساخت داخل روی قطعات، تعرفه‌ها و قوانین گمرکی، نوسانات ارزی، زمان‌بر بودن ترخیص کالا از گمرکات چالش‌های اصلی است؛ از سویی اولویت ترخیص و تامین قطعه با قطعات ایمنی و موتوری است.

برای تامین قطعات یدکی خودروهای خارجی ۲۰ درصد سهم قطعات ساخت داخل و ۸۰ درصد سهم منابع خارجی است که البته شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو براساس وظایف و تکالیف قانونی باید تمام قطعات از سیر جلو تا سیر عقب را با اولویت بیش‌گفته فراهم کنند. به‌هر حال با عنایت به این که تعرفه واردات قطعات سی‌کی‌دی با هدف حمایت از قطعه‌سازان داخلی تا ۹۰ درصد داشته است، بدیهی است که بدین منوال جهش قیمتی ناشی از این مهم برای خودروهای چینی در بازار ایجاد خواهد شد. اوضاع اقتصادی کشور، توان مالی مشتریان و شرایط بازار خودرو به‌گونه‌ای نیست که تحمل این افزایش قیمت‌ها داشته باشد و نیاز به توضیح نیست که در کنار همه این‌ها، حجم زیادی از قطعات نیز از طریق قاچاق وارد کشور می‌شود.

وضعیت تامین قطعات یدکی برای خودروهای داخلی در حال حاضر چگونه است؟ آیا مشکلات

موجود در این حوزه برطرف شده‌اند و چه اقداماتی برای بهبود این وضعیت صورت گرفته است؟

براساس اطلاعات دریافت‌شده از کارشناسان برای تامین قطعات خودروهای ساخت داخل به‌صورت میانگین ۹۰ درصد سهم منابع داخلی و ۱۰ درصد نیز از منابع خارجی است. سابق بر این حجم مطالبات قطعه‌سازان خیلی بالا رفته بود و برای بسیاری از آن‌ها تولید مقرون به‌صرفه نبود. باقیمت‌گذاری دستوری توان مالی خودروسازان نیز کاهش فراوانی یافته بود؛ به‌طوری که به‌صورت لحظه‌ای به حجم زبان‌انباشته آن‌ها اضافه می‌شد. با عنایت به مناسب‌سازی قیمت‌ها و خصوصی‌سازی ایران خودرو و الان شرایط بهتر شده است و مسئولین امر می‌کشند تا شرایط مطلوب‌تر شود. لازم به توضیح آن‌که بسیاری از شرکت‌ها با راه‌انداختن بازار گاه‌ها و انبارک‌های سیار برای توزیع سریع قطعات و اقلام یدکی هرچه بیشتر تلاش می‌کنند خدمت‌رسانی در این بخش مطلوب و درخور شأن و شخصیت مشتریان‌شان باشد.

وضعیت ارزی شبکه خدمات پس از فروش برای تامین قطعات چگونه است؟

وضعیت ارزی هم از قبل بهتر شده است و امیدواریم با توجه به مجوز واردات و افزایش بودجه واردات خودرو از ۲ میلیارد دلار به ۳ میلیارد دلار توسط سران قوا، ارز واردات قطعات خودرو را نیز اضافه کنند.

آیا با توجه به مشکلات موجود در تامین لوازم یدکی خودرو، تغییرات مثبتی در قوانین واردات این قطعات برای سال جاری پیش‌بینی می‌شود و آیا آمیدی به تسهیل شرایط برای واردکنندگان وجود دارد؟ همچنین، مسئولین ذی‌ربط چه برنامه‌هایی برای رفع موانع و بهبود وضعیت ارائه خدمات پس از فروش دارند؟

ما درخواست کاهش تعرفه و افزایش ارز را به وزارت صمت ارائه کرده‌ایم و امیدواریم با نظر مثبت مسئولان امر همراه باشد. به‌ر حال تولید و واردات خودرو و قطعات خودرو در یک سیر زنجیره قرار دارند و خدمات پس از فروش نیز در یک سیر دیگر زنجیره و اگر بین آن‌ها توازن و تعادلی نباشد، تعمیر گاه‌ها مملو از خودروهایی می‌شوند که منتظر تامین قطعه هستند. این مهم نارضایتی شدید مشتریان را نیز در پی دارد و ما امیدواریم مسئولان مربوطه و مخصوصاً مقام عالی وزارت به این مهم عنایت بیشتری داشته باشند.

ارتباط شبکه خدمات پس از فروش با زنجیره تامین قطعه‌سازان چه جایگاهی در صنعت خودرو و سازی دارد و نقش این ارتباط در ارتقای کیفیت خدمات و رضایتمندی مشتریان تا چه اندازه مهم است؟ همچنین با توجه به مشکلات قیمت‌گذاری و بدهی‌های معوق، چه اقداماتی برای بهبود این رابطه صورت گرفته است؟

ارتباط بین شبکه خدمات پس از فروش با زنجیره تامین قطعه‌سازان یک ارتباط محکم و ناگسستنی است. این دو لازم و ملزوم یکدیگر هستند؛ البته قیمت‌گذاری دستوری و وجود مطالبات معوق قطعه‌سازان، این ارتباط را تا حدی محدود کرده بود که حسب اطلاع الان وضعیت روز به‌روز در حال بهتر شدن است. افزایش عمق ساخت داخل بسیاری از قطعات در دستور کار خودروسازان و شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو قرار دارد.

با توجه به برنامه‌های دولت برای توسعه حمل‌ونقل پاک و استفاده بیشتر از خودروهای برقی، وضعیت تامین قطعات مورد نیاز این خودروها در سال جاری چگونه است؟

طبیعی است که هرچه تعداد خودروها بیشتر شود، وضعیت تامین قطعه آن‌ها نیز بهتر می‌شود. در خصوص خودروهای برقی که در شرایط اضطرار هوا به‌ویژه در کلان‌شهرها از اولویت‌های دولت چهاردهم است، تامین قطعه آن‌ها با جدیت بیشتری در حال انجام است. البته افزایش تعرفه واردات این خودروها نگرانی‌های به‌جایی را به‌دنبال داشته است که امیدواریم با برسی‌های مجددرخ عوارض تعدیل شود تا سرمایه‌گذاری روی تولید و واردات این خودروها مقرون به‌صرفه باشد و با افزایش شمارگان خودروهای برقی شاهد افزایش زیرساخت‌ها نیز باشیم.

عرضه سوخت موظف هستند نسبت به راه اندازی حداقل یک دستگاه شارژ خودرو برقی اقدام کنند. این تصمیم در حالی اتخاذ شده که روند توسعه خودروهای برقی در ایران، به ویژه در حوزه خودروهای درون شهری، با سرعت بیشتری در حال شکل گیری است و یکی از چالش های اصلی این روند، کمبود زیرساخت مناسب برای شارژ این نوع خودروهاست. همچنین در این ابلاغیه تاکید شده که مجوز ایستگاه های شارژ موجود نیز در سال ۱۴۰۴ تمدید خواهد شد. این موضوع نشان دهنده رویکرد بلندمدت دولت برای تثبیت و گسترش زیرساخت های مرتبط با انرژی های نو و پاک در کشور است.

فارس: در راستای سیاست های کلان شورای اقتصاد در حوزه حمل و نقل عمومی پاک و کاهش آلودگی های زیست محیطی، محمد صادق عظیمی فر، معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی ایران طی ابلاغیه ای رسمی خطاب به مدیرعامل شرکت ملی پخش فراورده های نفتی، جایگاه های عرضه سوخت در سراسر کشور را موظف به احداث حداقل یک ایستگاه شارژ تک نازل برای خودروهای برقی کرده است. این ابلاغیه گامی مهم در مسیر توسعه زیرساخت های مرتبط با حمل و نقل برقی در کشور به شمار می رود. بر اساس مفاد این ابلاغیه، تمام جایگاه های

تجهیز جایگاه های سوخت سراسر کشور به ایستگاه شارژ خودرو برقی



رئیس پلیس آگاهی فراجا:

برای مهار سرقت خودرو از شورای امنیت کشور مصوبه گرفته ایم

قوه قضائیه با پابند الکترونیک تحت نظر پلیس آگاهی انجام می شود؛ یعنی این افراد اگر به محل های جرم خیز نزدیک شوند، به آن ها هشدار می دهیم. حتی اگر افرادی بتوانند سرقت انجام دهند نیز سر بعد دستگیری می شوند و امسال این طرح نیز گسترش خواهد یافت. سال گذشته ۵ هزار سارق بر همین اساس دستگیر شدند. سردار قنبری در ادامه به اقدام پیشگیرانه دیگری در راستای پیشگیری از سرقت اشاره کرد و گفت: «سال گذشته اقدام دیگری نیز انجام شد و طی آن وقتی چند سارق تجمع می کردند و احتمال می رفت آن ها قصد طراحی نقشه سرقت را دارند، به آن ها پیام می دادیم که بدانند تحت نظر هستند و اقدام مجرمانه انجام ندهند. این مسائل سبب کاهش سرقت ها می شود.» رئیس پلیس آگاهی فراجا با اشاره به تولید سامانه ایمنی توسط شرکت های دانش بنیان داخلی افزود: «از ۷ هزار خودرویی که به این سامانه مجهز شدند، هیچ خودرویی سرقت نشده است.»



سردار قنبری، رئیس پلیس آگاهی فراجا در نشست خبری خود و درباره اقدامات جدید این پلیس برای مبارزه با مجرمان گفت:



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«در اقدامات فیز یکی، ساختار گشت پلیس آگاهی ایجاد شد و در سراسر کشور کار آگاهان زبده ما شبانه روزی محل های جرم خیز را رصد می کنند و به دنبال مجرمان هستند که در این مدت تعداد زیادی مجرم را حین انجام جرم دستگیر و سال گذشته ۴ هزار خودرو سرقتی را در تعقیب و گریزها شناسایی و کشف کردند.» همچنین در این نشست خبری، نکات مهمی درباره سرقت خودرو و افزایش ایمنی خودروهای تولید داخل در برابر سرقت مطرح شد که در ادامه می خوانید.

صدور گواهی استاندارد خودرو منوط به تایید کارشناسان آگاهی

رئیس پلیس آگاهی فراجا گفت: «برای مهار سرقت خودرو، مصوبه ای از شورای امنیت کشور گرفتیم که گواهی استاندارد خودرو منوط به تایید کارشناسان آگاهی است تا ایمنی خودرو تضمین شود. فرآیندی را به خودرو سازان ابلاغ کردیم که طی آن نکات ایمنی خاصی باید در خودروها رعایت شود؛ به گونه ای که به راحتی و ظرف ۳۰ ثانیه بتوان خودرو را روشن و سرقت کرد.» سردار محمد قنبری در نشستی خبری با اشاره به کاهش آمار سرقت ها گفت: «در دو سال گذشته یک سیر افزایشی سرقت را تجربه کردیم که این سیر افزایشی متوقف شد و پس از آن روند کاهش سرقت را داشته ایم. سال گذشته ۱۸ درصد کاهش سرقت داشتیم و در مقابل حدود ۸ درصد هم افزایش کشف داشتیم. در طول ایام نوروز امسال نیز ۸۰ درصد سرقت ها توسط کار آگاهان ما کشف شده و صاحبان این سرقت ها به حقوق قانونی خودشان رسیده اند.» او ادامه داد: «به عنوان نمونه در بحث سرقت خودرو به نتایج قابل توجهی دست یافته ایم. وقتی خودرویی سرقت می شود، مال باخته خودش اطلاعات را در سامانه ثبت می کند و روند کشف نیز به صورت سیستمی انجام می گیرد؛ بدون آن که دخالتی در آن باشد. بنابراین آمار وقوع و آمار کشف کاملاً دقیق هستند و کسی نمی تواند مدعی شود در آمار دستکاری شده است.» رئیس پلیس آگاهی فراجا عنوان کرد: «ما با قاطعیت اعلام می کنیم که چندین سال است

پلیس قبل از سرقت به سارقان پیامک می دهد!

رئیس پلیس آگاهی فراجا همچنین گفت یکی از اقدام های پلیس برای پیشگیری از سرقت، ارسال پیامک به سارقان قبل از عمل مجرمانه است؛ از جمله این که سال قبل ارسال ۱۶ هزار پیامک به سارقان ارسال و سبب کاهش سرقت ها شده است. وی در توضیح این طرح گفت: «از سال گذشته، کنترل هوشمند سارقان سابقه دار که بیش از ۴ فقره سرقت و محکومیت کیفری دارند، بر اساس دستور العمل

بازداشت سارقانی که خودروهای مسروقه را اسقاط می کردند

۱۸ فروردین ماه، سرکلانتر هشتم پلیس پیشگیری تهران نیز از دستگیری سارق حرفه ای خودرو که اقدام به اسقاط خودروهای مسروقه می کرد، خبر داد. سرهنگ عبدالرضا محمدی در این باره اظهار کرد: «در تاریخ ۱۵ فروردین امسال و در پی مراجعه یکی از شهروندان به کلانتری ۱۱۱ هفت چنار مبنی بر سرقت خودرو وی، تیم های عملیات کلانتری سریعاً بررسی موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «در بررسی های اولیه و اقدامات فنی مأموران کلانتری ۱۱۱ هفت چنار خودرو سرقت شده را به صورت اسقاط و رها شده در محدوده جیحون، روبه روی یک مغازه مشاهده کردند و در ادامه با توجه به تحقیقات دقیق تر از ساکنین محله فوق، متوجه شدند که خودرو کوپیک تنها بخشی از یک سرقت بوده و این متهمان بعد از سرقت، خودروهای مسروقه را اسقاط و اقدام به فروش لوازم و قطعات آنان می کنند.»

سرهنگ عبدالرضا محمدی ادامه داد: «با هماهنگی مقام قضایی، صاحب مغازه دستگیر و در بازرسی از مغازه، تمام لوازم و قطعات جدا شده از خودرو سرقتی کوپیک و خودروهای دیگر کشف و تعداد ۵ دستگاه خودرو سرقتی دیگر نیز از این متهم کشف شد و پس از انتقال به کلانتری، متهم به جرم خود مبنی بر سرقت خودرو و اسقاط و فروش قطعات سرقتی خودرو با همدستی شخصی دیگر اعتراف کرد که دستگیری همدست وی در دستور کار پلیس قرار گرفت.» سرکلانتر هشتم پلیس پیشگیری تهران تاکید کرد: «شهروندان حتما خودروهای خود را در محلی که مجهز به دوربین مدار بسته است پارک و از نگهداری تجهیزات ارزشمند در داخل خودرو خودداری کنند.»

اف ایکس FX

کلید

کسیل

چرخ

ترسیم آینده ۲

کمپین طراحی بر روی اف ایکس

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان ۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید.



Autoworld.ir

شنبه ۳۰ فروردین ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۰۶

STATION

ایستگاه

۱۶

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
فتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

تغییر در شیوه اجاره خودرو؛ روایت تازه فلکس کار برای نسل جوان

«فلکس کار، شرکت اجاره خودرو و ماهانه که در سال ۲۰۲۱ در ماساچوست تأسیس شد، با کمپین «چهره‌ای تازه برای جاده» و همکاری آژانس تبلیغاتی، مالکیت سنتی خودرو را به چالش کشیده است. این کمپین با تمرکز بر انعطاف پذیری در اجاره خودروهای لوکس و مقرون به صرفه، نسل جوان را هدف گرفته و تجربه‌ای نو از خودرو داشتن را ارائه می‌دهد.

نرخ ارز، تیغ دولبه در مسیر پیش روی صنعت خودرو

تحولات اخیر در عرصه سیاست خارجی و زمزمه‌های توافق احتمالی میان ایران و آمریکا، بار دیگر نگاه‌ها را معطوف بر بازار ارز و تأثیرات آن بر صنایع مختلف کرده است. صنعت خودرو و به عنوان یکی از صنایع پیشران اقتصاد، بیش از هر زمان دیگری در معرض تأثیر این تغییرات است؛ چرا که نرخ ارز، هم بر هزینه‌های تولید داخلی اثرگذار است و هم بر مسیر واردات خودرو و قطعات.

در سناریویی که نرخ ارز کاهش یابد، هزینه واردات قطعات و مواد اولیه برای خودروسازان داخلی کمتر می‌شود. این اتفاق می‌تواند بهای تمام شده تولید را کاهش دهد و فضا را برای ارتقای کیفیت یا حتی تعدیل قیمت فراهم کند. با این حال، چالش بزرگ‌تری در کمین است: «افزایش جذابیت خودروهای وارداتی در بازار داخلی.» کاهش نرخ ارز، به‌ویژه در شرایطی که تقاضای فشرده شده بازار خودرو به دنبال راهی برای تخلیه است، ممکن است تمایل دولت برای گشایش بیشتر در واردات خودرو را افزایش دهد. در چنین شرایطی، ورود انبوه خودروهای وارداتی با کیفیت و امکانات بالاتر، فشار مضاعفی بر خودروسازان داخلی وارد می‌کند. این فشار تنها در صورتی مثبت و رقابت‌زا خواهد بود که صنایع داخلی پیش از آن تقویت شده باشند. در غیر این صورت، تولیدکنندگان داخلی ممکن است به حاشیه رانده شوند و سرمایه‌گذاری در این حوزه کاهش یابد. از سوی دیگر، افت نرخ ارز الزاماً به معنای ثبات بلندمدت نیست. تجربه‌های گذشته نشان داده‌اند اگر کاهش نرخ ارز بدون پشتوانه اقتصادی و بدون اصلاحات ساختاری انجام شود، نوسانات بعدی می‌تواند هزینه‌هایی به مراتب سنگین‌تر برای صنعت ایجاد کند. بنابراین، خودروسازان نباید این دوره را صرفاً یک فرصت مقطعی برای سود بیشتر تلقی کنند؛ بلکه باید آن را فرصتی استراتژیک برای نوسازی خطوط تولید، بومی‌سازی فناوری و ارتقای کیفیت بدانند. در این بین، نقش سیاست‌گذار بسیار مهم است. اگر دولت بدون برنامه، واردات را آزاد یا تسهیل کند، صنعت داخلی ممکن است مجدداً در مسیر تضعیف قرار گیرد. اما اگر گشایش‌های احتمالی در چارچوب یک سیاست صنعتی منسجم انجام گیرد - به گونه‌ای که هم واردات رقابت‌زا شود و هم تولید داخلی ارتقا یابد - آن‌گاه کاهش نرخ ارز می‌تواند به نفع کل بازار خودرو تمام شود.

حرف آخر
The Last Word

نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

تداوم نوسان قیمت خودروهای داخلی و موتتاژی در بازار

دنا پلاس
۱۵ میلیون تومان
گران شد

ری‌را
۲۳ میلیون تومان
گران شد

شاهین اتوماتیک
۱۱ میلیون تومان
گران شد

دیگیتی پرستیز
۵۰ میلیون تومان
کاهش داشت

TIGGO 8 PRO MAX IE

FOWNIX NEW

FOWNIX

نمایندگی رسمی رتبه ۱ فروش کشور

MVM_777 XTRIM.777 MVMCHERY777

۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷

High Performance

PRO TEC

by bluechem GROUP

...because it works!

proMoto

Motorcycle Engine Oil

MA2 and MB Standards

www.bluechemgroup.com
www.aryachemi.com
@proteciranofficial
021 79406

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY