



یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با
«دنیای خودرو» مطرح کرد:
وضعیت بحرانی صنعت خودرو
متاثر از تحریم و سیاست‌های
متناقض

متناقض صفحه ۳



«TRD PRO»؛ سکویا

با چاشنی اسپرت صفحه ۱۲

استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری

تنها مسیر بقا برای صنعت
خودرو؛ بازنگری در
قیمت گذاری دستوری

در سال‌های اخیر، صنعت خودرو کشور به یکی از
حساس‌ترین و پرچالش‌ترین حوزه‌های اقتصادی
کشور تبدیل شده است. بحث بر سر کیفیت...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

«استلانتیس» آینده ایتالیایی‌ها را
به خودشان حواله کرد!

«آلفارومئو» و «مازراتی»
در بحران فروش

صفحه ۶

افزایش قیمت خودرو؛ سودی که
به جیب خودروساز نرفت!

صفحه ۴

رکود در بازار خودرو،
فراگیر است!

صفحه ۱۰

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

بحران تولید خودروهای
سنگین در اروپا

صفحه ۱۴

تیراژ تولید خودرو در خردادماه ۴۰ درصد افت کرد

۶۰ درصد ارزش خودرو در جیب دولت و دلالان!

خطر تعدیل ۴۰ هزار شاغل و تعطیلی زنجیره قطعه‌سازی آینده صنعت خودرو را در حاله‌ای از ابهام قرار داده است. قطعه‌سازی ایران این روزها بیش از هر زمان دیگری با چالش‌های...
صفحات ۹۸

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

افزایش استقبال از
بیمه‌های اقساطی خودرو
در پی جهش قیمت‌ها

صفحه ۳

نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو در بازار آزاد
۱۰۰ میلیون تومان ارزان شد

افزایش شانس خریداران
واقعی برای تهیه خودرو

با تعدیل قیمت‌ها و کاهش فاصله کارخانه و بازار، اگرچه
افت تقاضای خرید خودرو کاملاً مشهود...

صفحه ۷

اعلام ساعت کاری مراکز معاینه‌فنی تهران
در تابستان

آلایندگی، بیشترین
مشکل خودروها
در معاینه‌فنی است

صفحه ۱۵

آبی‌پوشان جاده‌مخصوص در مسیر ثبات گام بر می‌دارند

استراتژی چندوجهی «ایران خودرو»

صفحه ۵



IKCO
ایران خودرو



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



کرمان موتور



KERMAN MOTOR

KME S3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کاتالوگ



می‌رسد ترکیبی از چند شاسی‌بلند لوکس دیگر به‌ویژه لندروور دیفندر باشد. شاید این شباهت‌ها چندان غافلگیرکننده نباشد؛ زیرا فنگ‌چنگ باتو برند لوکس بی‌وای‌دی است؛ اما برخی از این تقلیدها بسیار آشکار هستند. نمای جلو تای ۷ به‌وضوح از دیفندر الهام گرفته و طراحی آن بسیار به این خودرو شبیه است. باین حال، به‌جای استفاده از چراغ‌های گرد، بی‌وای‌دی از چراغ‌های دو تکه بهره برده است. طراحی شبیه به دیفندر در بخش‌های عقبی خودرو نیز ادامه دارد؛ اما با عناصری از لکسوس GX تر کیب شده است. از ویژگی‌های برجسته می‌توان به گلگیرهای زاویه‌دار، بدنه پر جسته و شیشه‌های جانبی شبیه به دیفندر اشاره کرد.

تای ۷ جدیدترین شاسی‌بلند برند فنگ‌چنگ باتو بی‌وای‌دی است که ظاهری شبیه دیفندر دارد و با پیش‌رانه پلاگین-هیبریدی و قیمت حدود ۴۲ هزار دلار عرضه خواهد شد. طراحی خودرو کار آسانی نیست؛ زیرا همه کار شما را می‌بینند و درباره آن نظر می‌دهند. این چالش زمانی سخت‌تر می‌شود که طراحان باید شاسی‌بلندهایی با ظاهر جعبه‌ای و آفرودی خلق کنند که در عین حال منحصر به فرد باشند. برخی در این کار موفق می‌شوند و برخی ناکام می‌مانند. این ما را به مدل جدید فنگ‌چنگ باتو، یعنی تای ۷ می‌رساند که اخیراً رونمایی شده است. این شاسی‌بلند که توسط برند لوکس بی‌وای‌دی تولید شده، به‌نظر

شاسی‌بلند جدید «BYD» باتر کیب «دیفندر» و «لکسوس»



تنها مسیر بقا برای صنعت خودرو؛ بازنگری در قیمت‌گذاری دستوری

در سال‌های اخیر، صنعت خودرو کشور به یکی از حساس‌ترین و پرچالش‌ترین حوزه‌های اقتصادی کشور تبدیل شده است. بحث بر سر کیفیت، قیمت، عرضه و خدمات پس از فروش، همواره محل مناقشه میان مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان و سیاست‌گزاران بوده؛ اما در این میان، یک عامل کلیدی کمتر از آن‌چه باید مورد توجه قرار گرفته و آن منطق

قیمت‌گذاری و تاثیر این منطق بر آینده تولید است. قیمت‌گذاری دستوری، به‌رغم نیت اولیه برای حمایت از مصرف‌کننده، در عمل پیامدهایی داشته که نه به نفع تولید است، نه مصرف و نه حتی عدالت اجتماعی؛ وقتی قیمت یک محصول صنعتی پیچیده، مانند خودرو، به‌صورت دستوری و بدون توجه به ساختار هزینه‌ها و تحولات بازار تعیین شود، نتیجه چیزی جز تضعیف پایه‌های تولید، گسترش زیان‌انباشته و ناتوانی در توسعه فناوری نخواهد بود. هزینه‌های تولید خودرو در سال‌های اخیر به‌شکل پیوسته افزایش یافته است؛ از بهای قطعات وارداتی و داخلی گرفته تا حقوق نیروی انسانی، قیمت فولاد، مواد اولیه، انرژی، لجستیک و فناوری. این در حالی است که قیمت فروش خودرو در کارخانه، با فاصله معناداری از این هزینه‌ها و از قیمت بازار آزاد تعیین می‌شود. در این شرایط، تولیدکننده برای هر خودرویی که می‌فروشد، متضرر می‌شود و در نتیجه ناچار است با تاخیر در عرضه، کاهش تیراژ یا کاهش کیفیت، بخشی از فشار این زیان را جبران کند. این چرخه معیوب، هم تولید را دچار بحران کرده و هم رضایت مشتری را به‌شدت کاهش داده است. از سوی دیگر، فاصله شدید میان قیمت کارخانه و بازار، خود به بستر مناسبی برای شکل‌گیری رانت، دلالی و فساد تبدیل شده است. خودرو که باید ابزاری برای تسهیل زندگی مردم و رفاه اجتماعی باشد، اکنون به یک کالای سرمایه‌ای سوداگرانه بدل شده که افراد برای کسب سود از اختلاف قیمت، نه استفاده واقعی، در صف خرید آن قرار می‌گیرند.

این وضعیت نه تنها به تولیدکننده آسیب می‌زند، بلکه مصرف‌کننده واقعی را نیز از بازار می‌رانند و منافع او را نادیده می‌گیرد. برخلاف تصور عمومی، افزایش قیمت خودرو در کارخانه، الزاماً به معنای فشار مضاعف بر مردم نیست، بلکه می‌تواند گامی منطقی و هدفمند برای بازگرداندن تعادل به زنجیره تولید و تقویت کیفیت باشد. تجربه کشورهای موفق در صنعت خودرو مانند کره جنوبی، چین و ترکیه نشان داده است که حمایت از تولید با ابزارهای غیرقیمتی مانند ارتقای بهره‌وری، توسعه فناوری، کاهش مالیات و تسهیل دسترسی به بازارهای صادراتی انجام می‌شود، نه با تثبیت قهری قیمت‌ها. در واقع، برای آن‌که کیفیت خودرو ارتقا یابد، رضایت مشتری افزایش پیدا کند، محصولاتی ایمن‌تر و به‌روزتر تولید شوند و صنعت خودرو به سمت فناوری‌های سبز و برقی حرکت کند، باید منابع مالی کافی در اختیار تولیدکننده باشد. بدون بازنگری در قیمت‌گذاری، هیچ فضای برای سرمایه‌گذاری، نوسازی خطوط تولید و تامین قطعات با کیفیت باقی نمی‌ماند. خودرو با قیمت غیرواقعی، نه تنها رفاه مردم را افزایش نمی‌دهد، بلکه هزینه‌های پنهان بیشتری را از طریق کاهش کیفیت، افزایش آلودگی، تصادفات بیشتر و کاهش دوام به جامعه تحمیل می‌کند. از این رو، اصلاح قیمت خودرو در کارخانه، باید به‌عنوان یک اقدام اصلاحی و بلندمدت در جهت نجات صنعت خودرو دیده شود. این اصلاح باید در کنار ابزارهای مکمل مانند شفاف‌سازی عرضه، گسترش فروش از مسیر بورس کالا، افزایش نظارت بر کیفیت و خدمات، تقویت رقابت درون‌صنعتی و حمایت هوشمندانه از مشتریان واقعی صورت گیرد. واقعیت این است که توسعه صنعتی کشور بدون صنعت خودرو قدرتمند و رقابت‌پذیر، ممکن نیست. خودروسازی، صنعتی است با پیشران‌های فراوان در حوزه اشتغال، دانش فنی، صادرات و فناوری. اما این صنعت تنها زمانی می‌تواند نقش خود را ایفا کند که از فشارهای غیرمنطقی، دخالت‌های غیراقتصادی و محدودیت‌های ضد توسعه‌ای رها شود. وقت آن رسیده که با نگاهی واقع‌گرایانه و به دور از ملاحظات مقطعی، اصلاح نظام قیمت‌گذاری به‌عنوان یکی از پیش‌شرط‌های اصلی نجات صنعت خودرو و تضمین منافع بلندمدت مردم و اقتصاد کشور، در دستور کار قرار گیرد.

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

افزایش استقبال از بیمه‌های اقساطی خودرو در پی جهش قیمت‌ها

قسطی را ارائه داده‌اند. این طرح‌ها عمدتاً شامل پیش‌پرداخت اولیه بین ۳۰ تا ۵۰ درصد و پرداخت مابقی در قالب ۳ تا ۶ قسط هستند. نکته جالب توجه این که در بسیاری از این طرح‌ها، نیازی به ارائه چک یا ضامن نیست و پرداخت‌ها از طریق کارت بانکی یا اپلیکیشن انجام می‌شود. «منصوری در ادامه تصریح کرد: «شرایط آسان، حذف مراحل اداری پیچیده و امکان صدور آنلاین، باعث شده مردم از این مدل استقبال خوبی داشته باشند. البته همین سهولت‌ها، مسئولیت شرکت‌های بیمه را در ارزیابی ریسک افزایش می‌دهد.» وی افزود: «اگرچه طرح بیمه بدنه اقساطی برای بسیاری از مشتریان راهگشاست، اما کارشناسان هشدار می‌دهند که عدم دقت در مطالعه شرایط بیمه‌نامه می‌تواند دردسر ساز شود.» او گفت: «در صورتی که فردی اقساط بیمه را به‌موقع پرداخت نکند، بیمه‌نامه او می‌تواند به حالت تعلیق درآید. در این حالت، در صورت بروز حادثه، شرکت بیمه موظف به پرداخت خسارت نیست. همچنین در برخی طرح‌های اقساطی، پوشش‌ها ممکن است محدودتر باشد؛ به‌عنوان مثال حذف پوشش سرقت کلی یا نداشتن پوشش افزایش قیمت خودرو.» وی همچنین به برخی کارمزدهای پنهان اشاره کرد که می‌توانند هزینه‌های بیمه‌نامه را برای مشتری افزایش دهند و تأکید می‌کند که مقایسه شرایط شرکت‌ها و مطالعه دقیق قرارداد پیش از امضا، ضروری است. در بازاری که قیمت خودروهای صفر و دست‌دوم چند برابر درآمد ماهانه یک خانوار متوسط است و قطعات یدکی روز به روز گران‌تر می‌شوند، بیمه بدنه بیش از هر زمان دیگری ضروری به‌نظر می‌رسد. اکنون که بیمه‌گران با ارائه روش‌های پرداخت اقساطی به استقبال مردم آمده‌اند، فرصت مناسبی است تا این خدمت دوباره در سبد امنیتی خودروها جای خود را پیدا کند. او در پایان گفت: «با این حال آن‌چه اهمیت دارد، شفافیت، آموزش و اعتمادسازی از سوی شرکت‌های بیمه است و از سوی دیگر، دقت و آگاهی مردم در انتخاب بیمه‌نامه مناسب. تنها در این صورت است که بیمه بدنه اقساطی می‌تواند به ابزاری واقعی برای حمایت از خودرو و دارایی مردم تبدیل شود، نه صرفاً یک تبلیغ فریبنده در تابلو نمایندگی‌ها.»



مه‌ری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

در شرایطی که قیمت خودروهای داخلی و وارداتی به‌سطوح بی‌سابقه‌ای رسیده و هزینه‌های نگهداری خودرو نیز روز به روز در حال افزایش است، خرید بیمه بدنه برای بسیاری از دارندگان خودرو به یک تصمیم پر هزینه و حتی لوکس تبدیل شده است. با این حال، در ماه‌های اخیر شرکت‌های بیمه برای حفظ مشتریان و افزایش ضریب نفوذ بیمه در بازار، طرح‌های بیمه بدنه قسطی و بدون ضامن را فعال کرده‌اند؛ طرحی که در نگاه نخست برای مصرف‌کننده جذاب به‌نظر می‌رسد، اما هنوز با ابهاماتی همراه است که بررسی آن‌ها ضروری است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد در سه ماه نخست سال ۱۴۰۴، تقاضا برای بیمه بدنه قسطی بیش از ۴۰ درصد رشد داشته است. در همین راستا گفت‌وگویی داشتیم با محمدرضا منصوری، کارشناس حوزه بیمه خودرو تا ابعاد این طرح‌ها و چالش‌های آن را دقیق‌تر بررسی کنیم. محمدرضا منصوری در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر نقش حیاتی بیمه بدنه در شرایط اقتصادی فعلی گفت: «با افزایش قیمت خودرو، قطعات و اجرت تعمیرات، بیمه بدنه دیگر یک انتخاب تجملاتی نیست، بلکه یک ضرورت محسوب می‌شود. اما واقعیت این است که بسیاری از مردم، به‌دلیل نبود نقدینگی کافی، این بیمه را از سبد خود حذف کرده‌اند. ارائه بیمه به‌شکل اقساطی، راهی برای بازگرداندن این خدمت به‌زندگی مردم است؛ به‌ویژه برای دارندگان خودروهای گران‌قیمت یا وارداتی.» به گفته این کارشناس، اگرچه ارائه بیمه اقساطی ممکن است برای شرکت‌ها سود مالی کمتری در پی داشته باشد، اما در بلندمدت باعث افزایش وفاداری مشتریان و گسترش سهم بازار خواهد شد. وی در ادامه افزود: «در حال حاضر شرکت‌هایی مانند بیمه رازی، سامان، ایران، پاسارگاد و آسیا، طرح‌های متنوعی از بیمه بدنه



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

معرفی شد: مدلی که از سال ۱۹۹۸ تولید می‌شود و تا سال ۲۰۲۲ که جنرال موتورز از روسیه خارج شد، با نام شورولت نیوا توسط این شرکت عرضه می‌شد. نیوا تراول اکنون به‌عنوان جایگزینی مدرن تر برای نیوا کلاسیک که از سال ۱۹۷۷ در حال تولید است، عمل می‌کند. برای جذاب تر شدن این مدل در نظر مشتریان روس، نیوا تراول به یک جلوبینچره بزرگ تر با شکل ۸ ضلعی مجهز شده که در بخش بالایی دماغه خودرو قرار گرفته است. سپر با طراحی شش‌سده دارای قاب‌های مدرن تر برای چراغ‌های مه‌شکن، ورودی هوای پایینی جدید و یک صفحه محافظ متفاوت با روکش آلومینیومی است.

لادا برای چندمین بار اقدام به فیس لیفت شاسی بلند نیوا تراول کرده که این بار با پیش‌رانه ۱.۸ لیتری قوی تر با ۹۰ اسب‌بخار قدرت همراه است. هرچند لادا به تازگی با معرفی مدل کاملاً جدید آزیموت که نخستین شاسی بلند این شرکت روسی طی نزدیک به سه دهه محسوب می‌شود توجهات را جلب کرده، اما با این وجود، هنوز هم قصد ندارد مدل‌های قدیمی و سالخورده خود مثل نیوا تراول را کنار بگذارد؛ زیرا لادا حالاً نسخه فیس لیفت این خودرو را با طراحی جدید در نمای جلو و موتور قوی تر معرفی کرده است. نیوا تراول در سال ۲۰۲۱ به‌عنوان نسخه به‌روزرسانی شده آوتوواز ۲۱۲۳



لادا «نیوا تراول»
۲۰۲۵ به‌روز شد



بخش نخست

یک کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

وضعیت بحرانی صنعت خودرو و متاثر از تحریم و سیاست‌های متناقض



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در شرایطی که صنعت خودرو ایران زیر فشار هم‌زمان تحریم‌های خارجی، نوسانات شدید ارزی و داخلی قرار دارد، مسیر تولید و عرضه خودرو به‌شکل بی‌سابقه‌ای ناهموار شده است. وعده‌های واردات خودروهای اقتصادی، طرح‌های نیمه‌کاره در خصوصی‌سازی خودروسازان و تداوم قیمت‌گذاری دستوری، نه تنها باعث اصلاح بازار نشده‌اند، بلکه بحران‌های جدیدی را در زنجیره تولید، تامین قطعات و حتی رضایت مصرف‌کننده ایجاد کرده‌اند. محمد اسماعیلی، کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی عواملی پرداخته که مانع از ثبات در صنعت خودرو شده‌اند. او معتقد است تا زمانی که دولت به جای اصلاح زیرساخت‌ها، به دنبال تسکین‌های مقطعی برای مهار قیمت باشد، هم تولیدکننده زبان می‌بینند، هم مصرف‌کننده متضرر خواهد شد.

با وجود کاهش تولید، هنوز قیمت خودرو در بازار آزاد به‌صورت غیرمنطقی بالاست. چه عواملی موجب شده بازار خودرو از منطق اقتصادی فاصله بگیرد؟

آنچه امروز در بازار خودرو دیده می‌شود، حاصل انباشت چندین بحران اقتصادی، نبود شفافیت و مداخله‌های غیرتخصصی در تعیین قیمت است. بازار آزاد عملاً تابع عرضه و تقاضای واقعی نیست، بلکه بیش از هر چیز، از سیاست‌های دستوری، بی‌اعتمادی مصرف‌کننده و روند تورمی عمومی تاثیر می‌پذیرد. از سوی دیگر، اختلاف چشمگیر بین قیمت کارخانه و بازار، خود عاملی شده برای تقویت واسطه‌گری

و سوداگری. در نبود نظام قیمت‌گذاری آزاد اما هوشمند، تولیدکننده نمی‌تواند متناسب با هزینه‌های واقعی، محصول عرضه کند. از طرفی، واردات نیز چنان محدود و پرهزینه است که نقش تنظیم‌گر برای بازار ایفا نمی‌کند. نتیجه این شرایط، بازاری است که از قواعد اقتصادی تبعیت نمی‌کند و بیشتر به‌صحنه‌ای برای سفته‌بازی تبدیل شده است تا تبادل کالا میان تولیدکننده و مصرف‌کننده.

اثر واقعی نرخ ارز بر زنجیره تولید خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا افزایش هزینه تمام‌شده به‌درستی درک و منتقل می‌شود؟

نرخ ارز یکی از متغیرهای اصلی در تعیین قیمت نهایی خودرو است؛ به‌ویژه در کشورهایی مانند ایران که وابستگی بالایی به واردات قطعات نیمه‌ساخته، مواد اولیه و ماشین‌آلات دارند. با وجود آن که بخش عمده قطعات در داخل کشور مونتاژ یا تولید می‌شود، اما تقریباً همه فعالان این زنجیره، مستقیم یا غیرمستقیم با هزینه‌های ارزی مواجه هستند.

از فولاد و آلومینیوم گرفته تا قطعات الکترونیکی، همگی یا به‌واردات وابسته‌اند یا از بازار آزاد تغذیه می‌شوند. با این حال، در سیاست‌گذاری داخلی، نرخ ارز به‌درستی بازتاب داده نمی‌شود. نهادهای تصمیم‌گیر عمدتاً تمایلی به افزایش قیمت رسمی خودرو ندارند، ولو آن که نرخ ارز ظرف یک سال دو یا سه برابر شده باشد. همین ناهماهنگی موجب می‌شود تولیدکننده در مرز زیان باقی بماند، کیفیت فدای بقا شود

و مصرف‌کننده در نهایت، بهای افزایش هزینه‌ها را در بازار آزاد بپردازد؛ آن هم چند برابر قیمت واقعی.

نوربالا



واردات خودروهای اقتصادی، آن‌طور که وعده داده شده بود، می‌توانست تاثیر مثبتی بر تعادل بازار داشته باشد؛ اما به دلیل عدم شفافیت در تصمیم‌سازی، این طرح‌ها عملاً اجرا نشده‌اند. در بسیاری از موارد، بیش از آن که موانع فنی یا لجستیکی مطرح باشند، تضاد منافع بازیگران اصلی بازار مانع شده است. از منظر اقتصادی، واردات خودروهای کار کرده با استاندارد مشخص، می‌توانست بازار خودروهای زیر ۴۰۰ میلیون تومان را تا حدی متعادل کند. اما این سیاست‌ها در تقابل مستقیم با سود برخی واردکنندگان خاص، انحصارگران مونتاژ و حتی خودروسازانی قرار دارد که از فضای فعلی منتفع هستند. بنابراین، نه تنها اجرا نمی‌شود، بلکه با طرح‌هایی جایگزین می‌شود که بیشتر ظاهری هستند تا موثر.

چرا وعده‌های مربوط به واردات خودروهای اقتصادی یا دست‌دوم هنوز به مرحله اجرا نرسیده‌اند؟ آیا این تاخیر صرفاً فنی است یا تعمدی وجود دارد؟

واردات خودروهای اقتصادی، آن‌طور که وعده داده شده بود، می‌توانست تاثیر مثبتی بر تعادل بازار داشته باشد؛ اما به دلیل عدم شفافیت در تصمیم‌سازی، نبود زیرساخت‌های گمرکی و مقاومت برخی ذی‌نفعان، این طرح‌ها عملاً اجرا نشده‌اند. در بسیاری از موارد، بیش از آن که موانع فنی یا لجستیکی مطرح باشند، تضاد منافع بازیگران اصلی بازار مانع شده است. از منظر اقتصادی، واردات خودروهای کار کرده با استاندارد مشخص، می‌توانست بازار خودروهای زیر ۴۰۰ میلیون تومان را تا حدی متعادل کند. اما این سیاست‌ها در تقابل مستقیم با سود برخی واردکنندگان خاص، انحصارگران مونتاژ و حتی خودروسازانی قرار دارد که از فضای فعلی منتفع هستند. بنابراین، نه تنها اجرا نمی‌شود، بلکه با طرح‌هایی جایگزین می‌شود که بیشتر ظاهری هستند تا موثر.

سیاست قیمت‌گذاری دستوری چه تاثیری بر تضعیف زنجیره تامین و افزایش زیان انباشته خودروسازان داشته است؟

قیمت‌گذاری دستوری بدون توجه به نرخ واقعی تورم، نرخ ارز و هزینه مواد اولیه، عملاً صنعت خودرو را به بن‌بست

در این شرایط سخت، برخی قطعه‌سازان خواهان قیمت‌گذاری مستقل و حتی صادرات هستند. آیا راهکارهایی می‌تواند به پایداری تولید کمک کند؟

استقلال در قیمت‌گذاری قطعه، اگرچه به‌ظاهر راه‌حلی رهایی‌بخش است، اما به‌تنهایی کافی نیست. قطعه‌ساز تا زمانی که خریدار داخلی (یعنی خودروساز) زیر فشار قیمت‌گذاری دستوری باشد، نمی‌تواند بدون تنش و زیان فعالیت کند. در این میان، صادرات قطعات نیز گرچه می‌تواند بخشی از فشار مالی را جبران کند، اما بازارهای صادراتی به‌شدت رقابتی هستند و نیازمند زیرساخت‌های کیفی، ضمانت‌نامه‌های بین‌المللی و ثبات ارزی هستند که فعلاً در کشور ما با دشواری همراه است. اگر سیاست‌گذار بخواهد زنجیره تامین خودرو را حفظ کند، باید به قطعه‌سازان اجازه دهد هم در قیمت‌گذاری سهم داشته باشند و هم از مشوق‌های صادراتی واقعی بهره‌مند شوند. این مشارکت، به‌جای دستور، می‌تواند تولید را از زیان خارج کند و به سمت بهره‌وری و رقابت‌پذیری سوق دهد. در غیر این صورت، تداوم این وضعیت چیزی جز خستگی و فرسایش بنگاه‌های تولیدی در پی نخواهد داشت.

فونیکس

۲۴ دقیقه شارژ - ۸۰ درصد توان بیشتر

ایم‌نی، نهایت تمایز

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات ۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

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



است که خودروهای بازار آمریکا با دیگر بازارها متفاوت عمل می‌کنند. شیرنگ‌های نارنجی روی گلگیر خودروها تنها ویژگی منحصر به فرد خودروهای آمریکایی نیستند؛ چرا که چنین مدل‌هایی فاقد چراغ‌های راهنمای کهریابی هستند و وانت پیکاپ‌ها و شاسی‌بلندهای بزرگ که پهنای بیش از حد معینی داشته باشند، علاوه بر کناره‌ها باید در جلو و عقب نیز از شیرنگ‌ها استفاده کنند. مثال بارز این موضوع نیز خودرو فورد ریپتور است. این شیرنگ‌ها فقط برای بهبود میدان دید خودروهای دیگر به کار می‌رود و طول و جهت حرکت خودرو را نشان می‌دهد. نصب شیرنگ‌ها از سال ۱۹۶۸ در آمریکای شمالی اجباری شد؛ هر چند خودروهای اروپایی اجباری به نصب شیرنگ‌ها ندارند

احتمالاً شما نیز متوجه شده‌اید که خودروهای آمریکایی دارای چراغ‌های شیرنگ روی گلگیر هستند. اما دلیل نصب این شیرنگ‌ها چیست و چرا چنین چیزی در خودروهای اروپایی دیده نمی‌شود؟ خودروهای آمریکایی دارای برخی از ویژگی‌های نورپردازی بسیار جالب هستند و یکی از بهترین مثال‌ها را می‌توان چراغ‌های شیرنگ نارنجی روی گلگیر همه مدل‌های بازار این کشور دانست. نصب این شیرنگ‌ها همواره جای بحث داشته و مخصوصاً زمانی که مدل‌های بازار آمریکا و اروپا با یکدیگر مقایسه می‌شوند، این موضوع برجسته‌تر خواهد شد. قوانین آمریکایی همیشه روی سیستم‌های نورپردازی خودروها تأثیر داشته‌اند و این یکی از دلایلی



دلایل نصب شیرنگ روی گلگیرهای آمریکایی

پیگیری يك موضوع



مهدی طبعانی
نایب رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس

قانون تامین مالی تولید و زیرساخت در مسیر اصلاح

«قانون «تامین مالی تولید و زیرساخت» گامی بسیار مهم در جهت رفع موانع تامین مالی در کشور است. این قانون به تعیین متولی تامین مالی و همچنین پرداختن به فرآیندهایی که پیش‌تر مغفول مانده بودند، از جمله نظام اعتبارسنجی و نقش موسسات تخصصی در این حوزه پرداخته است؛ مسائلی که در واقع نقش «روغن کاری» برای حرکت بهتر نظام تامین مالی کشور دارند. پس از ابلاغ قانون، دستگاه‌های مختلف اجرایی به‌ویژه وزارتخانه‌های بخشی مانند نیرو و نفت، مسائلی را مطرح کردند که فراتر از موارد عمومی پیش‌بینی‌شده در قانون بود؛ از جمله موضوعات مربوط به سرمایه‌گذاری‌های ارزی و مشقوق‌های لازم در این خصوص. همین ضرورت‌ها موجب شد بحث اصلاح و تکمیل قانون در دستور کار قرار گیرد. اصل ماجرای تامین مالی باید معطوف به توانمندسازی بخش خصوصی باشد. هر چند بخشی از تامین مالی قرار است با تسهیل‌گری دولت صورت گیرد، اما سرمایه‌گذاری اصلی را باید فعالان اقتصادی و بخش خصوصی انجام دهند. به همین دلیل هم شناخت دقیق انتظارات و نیازهای فعالان اقتصادی در این مسیر اهمیت بسیار دارد. همچنین هدف از جلسات با صنعتگران، ایجاد تعامل موثر با بخش خصوصی برای تدوین نهایی قانونی است که پاسخگوی نیازهای واقعی سرمایه‌گذاران باشد. باید بتوانیم زمینهای فراهم کنیم که حداقلی که سرمایه‌گذاران در کشور‌های دیگر به اختیار دارند، در ایران هم در دسترس‌شان باشد. همچنین حذف موانع قانونی برای سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی و کارگاهی اجرایی شده است. در گذشته ما تنها شهرک‌های صنعتی را به رسمیت می‌شناختیم و برای آن‌ها تسهیلات، مشوق‌ها و مجوزهای قانونی ارائه می‌دادیم، اما شهرک‌های صنعتی یا کارگاهی که در برخی مناطق به‌صورت کلونی شکل گرفته‌اند، از هیچ‌گونه حمایت یا تسهیلاتی برخوردار نبودند. اکنون در حال بررسی این هستیم که این شهرک‌ها نیز از مزایای مشابه برخوردار شوند. همچنین در حال بررسی پیشنهادی هستیم که رفع تعهد ارزی صادرکنندگانی که از صندوق توسعه ملی تسهیلات دریافت کرده‌اند، از محل ارز حاصل از صادرات آن‌ها انجام شود. این رویکرد می‌تواند ضمن تسهیل فرآیند بازپرداخت، تعهد ارزی را به‌شکل مناسبی تسویه کند. امیدواریم با ادامه این روند اصلاحی و تعاملی، بتوانیم قانونی را به‌تصویب برسانیم که به‌درستی در خدمت توسعه سرمایه‌گذاری و تولید در کشور باشد.



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

طی یک ماه گذشته خبر افزایش بیش از ۱۵ درصدی قیمت خودرو در کارخانه، توجه بسیاری را به خود جلب کرد و موجی از انتقادات به‌سوی خودروسازان سرازیر شد. از منظر افکار عمومی، افزایش قیمت خودرو آن‌هم در شرایط کاهش قدرت خرید مردم، تصمیم درستی نبوده و به‌همین دلیل انتقادات بسیاری را به‌همراه داشت. با این حال سوال این است که آیا این گرانی حقیقتاً به سود خودروسازان تمام شده است؟ همین‌طور این که آیا این افزایش، بیشتر از آن که منفعتی برای تولیدکننده داشته باشد، صرفاً یک واکنش جبرانی به رشد سرسام‌آور هزینه‌ها نبوده است؟ در شرایطی که نرخ مواد اولیه، انرژی، مالیات و سایر مولفه‌های تولید با رشدی فراتر از ۴۰ درصد مواجه شده‌اند، افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو، حتی نمی‌تواند نقش یک مُسکن موقت را نیز بازی کند. بنابراین در این گزارش به بررسی وضعیت خودروسازان با رشد قیمت‌ها و واقعیت‌هایی که نشان می‌دهد نه تنها سودی عاید خودروسازان نشده، بلکه سیاست‌های ناکارآمد، صنعت خودرو را در چرخه‌ای از زیان، فرسودگی و بحران فرو برده است، می‌پردازیم.

نگاهی به وضعیت فعلی صنعت خودرو

صنعت خودرو به‌عنوان یکی از صنایع مادر در اقتصاد کشور، در سال‌های اخیر همواره با مشکلات متعددی مواجه بوده است؛ از قیمت‌گذاری دستوری گرفته تا نوسانات شدید نرخ ارز، مشکلات تامین مواد اولیه، تحریم‌ها، افت سرمایه‌گذاری و مهم‌تر از همه، کاهش قدرت خرید مردم. در چنین شرایطی، تصور این که صرفاً با افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو، همه این معضلات حل می‌شود، برداشتی سطحی و نادرست است.

افزایش قیمت خودرو؛ معلول یا علت؟

افزایش اخیر قیمت خودرو، بیشتر از آن که یک اقدام سودآور برای خودروسازان باشد، در واقع تلاشی برای جبران بخشی از زیان‌های انباشته تولید بوده است. در شرایطی که نرخ تورم عمومی کشور در محدوده ۳۰ تا ۵۰ درصد در نوسان است و هزینه تامین مواد اولیه رشد چشمگیری داشته، این میزان افزایش قیمت نمی‌تواند به‌عنوان راه‌حلی برای تقویت بنیه مالی صنعت خودرو تلقی شود. براساس داده‌های موجود، نرخ بسیاری از مواد اولیه مورد استفاده در صنعت خودرو، مانند فولاد، آلومینیوم، پتروشیمی‌ها، قطعات وارداتی، رنگ و حتی هزینه‌های سربار مانند انرژی، حمل‌ونقل و مالیات‌های ماه‌های اخیر به‌طور میانگین بیش از ۴۰ درصد افزایش داشته است. در این بین، قطعی‌های مکرر برق و گاز نیز به‌توقف خطوط تولید و تحمیل هزینه‌های بیشتر بر خودروسازان منجر شده‌اند. در چنین بستری، افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو، نه تنها سودی برای تولیدکنندگان ایجاد نکرده، بلکه حتی جبران‌کننده هزینه‌های واقعی تولید هم نبوده است.

چرا صنعت خودرو بیشتر در معرض انتقاد است؟

یکی از نکات قابل توجه، تفاوت نگاه جامعه و رسانه‌ها به افزایش قیمت خودرو نسبت به سایر کالاهاست. به‌عنوان مثال در حوزه مواد غذایی شاهد افزایش قیمتی بین نیم تا ۴۶ درصد نسبت به سال گذشته هستیم؛ اما چنین تغییراتی به‌دلیل نیاز روزمره مردم و وجود جریان دائمی خرید، به‌چشم نمی‌آید. در مقابل، خودرو به‌دلیل ماهیت کالای سرمایه‌ای و نیمه‌لوکس، با حساسیت بالاتری رصد می‌شود و هر گونه تغییر قیمتی در آن، بلافاصله بازتاب رسانه‌ای و اجتماعی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، حضور خودرو در سبد تورمی

بررسی واقعیت‌های اصلاح ۱۵ درصدی قیمت خودرو

افزایش قیمت خودرو؛ سودی که به جیب خودروساز نرفت!

افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو در کارخانه، نه تنها موجب بهبود سودآوری خودروسازان نشده، بلکه تنها بخشی از فشار هزینه‌ای موجود را جبران کرده است



راهکارهای پیشنهادی برای حل معضل برای بهبود وضعیت فعلی و خروج صنعت خودرو از دور باطل زیان‌دهی، چند راهکار اساسی پیشنهاد می‌شود: **اصلاح ساختار قیمت‌گذاری:** حذف تدریجی قیمت‌گذاری دستوری و حرکت به‌سمت کشف قیمت از طریق بازار رقابتی می‌تواند تعادل مناسبی میان عرضه و تقاضا ایجاد کند. **حمایت از زنجیره تامین:** تقویت مالی قطعه‌سازان از طریق پرداخت به‌موقع مطالبات، تسهیلات کم‌بهره و حمایت‌های مالیاتی، به‌از تقای کیفیت و کاهش هزینه‌ها کمک خواهد کرد. **شفاف‌سازی در قیمت‌گذاری و هزینه‌ها:** انتشار منظم صورت‌های مالی خودروسازان، هزینه‌های تولید و عوامل موثر بر قیمت نهایی خودرو، اعتماد عمومی را افزایش می‌دهد و از سوءاستفاده‌های احتمالی جلوگیری می‌کند. **تقویت بهره‌وری تولید:** با استفاده از فناوری‌های نوین و کاهش هزینه‌های سربار، می‌توان حاشیه سود تولید را افزایش داد، بدون آن که فشار قیمتی به مصرف‌کننده وارد شود. **بازنگری در سیاست‌های انرژی و زیرساختی:** تضمین تامین پایدار انرژی برای واحدهای صنعتی، به‌ویژه در ایام اوج مصرف، برای تداوم تولید ضروری است.

خودروسازی نیازمند نگاهی واقع‌گرایانه

افزایش ۱۵ درصدی قیمت خودرو در کارخانه، نه تنها موجب بهبود سودآوری خودروسازان نشده، بلکه تنها بخشی از فشار هزینه‌ای موجود را جبران کرده است. در شرایطی که بسیاری از نهادهای تولید با رشد ۴۰ درصدی یا بیشتر مواجه هستند، افزایش محدود قیمت‌ها نمی‌تواند پاسخگوی نیاز واقعی تولید باشد. در عین حال تداوم سیاست قیمت‌گذاری دستوری و نادیده گرفتن واقعیت‌های اقتصادی، تهدیدی جدی برای حیات صنعت خودرو محسوب می‌شود. اگرچه نگرانی از کاهش قدرت خرید مردم قابل درک است، اما راه‌حل آن نه در سرکوب قیمت، بلکه در اصلاح ساختارهای اقتصادی و تقویت نظام حمایتی اجتماعی نهفته است. صنعت خودرو نیازمند نگاهی واقع‌گرایانه، منصفانه و مبتنی بر منطق اقتصادی است؛ نه برخورد‌های هیجانی و سیاست‌زده که تنها به تشدید بحران منجر خواهد شد.

بانک مرکزی نیز این حساسیت را افزایش داده است. در حالی که خودرو عملاً دسترس قشر متوسط و ضعیف خارج شده، هر گونه افزایش قیمت آن به‌عنوان شاخصی از تشدید تورم تلقی می‌شود؛ در حالی که بسیاری از کالاهای ضروری، بدون سروصدا و نظارت جدی، با افزایش چند ده درصدی قیمت مواجه هستند.

قیمت‌گذاری دستوری؛ آفت مزمن صنعت خودرو

یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت خودرو در دهه‌های اخیر، نظام قیمت‌گذاری دستوری بوده است. تجربه نشان داده است این سیاست نه تنها کمکی به حفظ قدرت خرید مردم نکرده، بلکه به‌دلیل ایجاد شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، به‌رانت، واسطه‌گری، کاهش کیفیت و فرار سرمایه از صنعت منجر شده است. در این بین، ذوب شدن نقدینگی صنعت خودرو از طریق فروش زیان‌ده و غیرواقعی، مهم‌ترین ضربه را به‌ساختار مالی خودروسازان وارد کرده است. این مساله، نه تنها مانع توسعه محصولات جدید و ارتقای کیفی خودروها شده، بلکه چرخه تامین مالی قطعه‌سازان را نیز مختل کرده است. قطعه‌سازان به‌عنوان حلقه حیاتی در زنجیره تامین خودرو، به‌دلیل مطالبات معوق، کاهش سرمایه در گردش و عدم امکان توسعه، با خطر تعطیلی یا کاهش ظرفیت تولید مواجه هستند.

مقایسه خودرو با سایر صنایع

اگر بخواهیم صنعت خودرو را با سایر صنایع مشابه در کشور مقایسه کنیم، متوجه می‌شویم که بسیاری از صنایع، به‌واسطه آزادی در قیمت‌گذاری و تطابق با نرخ تورم، توانسته‌اند مسیر پایدارتری برای حفظ سودآوری خود ایجاد کنند. در حالی که خودروسازان به‌دلیل سرکوب قیمتی همواره با بحران نقدینگی، افت کیفیت و افزایش زیان انباشته مواجه بوده‌اند. برای نمونه، تولیدکنندگان لوازم خانگی با وجود کاهش نسبی تقاضا، موفق شده‌اند با تعدیل قیمت‌ها بر اساس واقعیت‌های اقتصادی، مسیر باثبات‌تری برای تداوم تولید و سرمایه‌گذاری فراهم کنند. این در حالی است که خودروسازان با وجود گستردگی شبکه فروش، تنوع محصولات و نقش کلیدی در اشتغال‌زایی، از ابتدایی‌ترین حقوق اقتصادی خود یعنی فروش بر مبنای قیمت تمام‌شده محروم هستند.

زاپاس Spare Tire

چه کسانی موفق به ثبت‌نام خودرو می‌شوند؟



پژو ۲۰۷ به قیمت یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شود. کارگری که حتی نمی‌تواند هزینه‌های روزمره‌اش را تامین کند، چطور می‌تواند چنین خودرویی بخرد؟ یا خودرو شاهین که دو سال پیش با قیمت ۳۶۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شد،

اسد کریمی با اشاره به قیمت‌های نجومی خودروهای داخلی گفت: «پیش‌تر شرکت‌ها از طریق سامانه، ثبت‌نام خودرو انجام می‌دادند؛ اما فرآیند به‌گونه‌ای بود که عملاً دست‌نشانده‌ها موفق به ثبت‌نام می‌شدند. اکنون نیز قیمت‌ها بسیار غیرواقعی است؛ به‌طور مثال

مجید رضا خجسته‌روز
مدیر پروژه برقی‌سازی شرکت کنترل ترافیک
شهرداری تهران

ایستگاه‌های شارژ خودرو بیشتر می‌شود

در جایگاه شارژ بوستان فاطمی، پنج دستگاه شارژ وجود دارد که در حال حاضر دو دستگاه شارژ فعال است و با توجه به این که سه دستگاه دیگر نیاز به دیماند برق از شرکت توزیع تهران بزرگ دارد در حال انجام مراحل اجرایی است. در بحث افزایش جایگاه شارژ خودروهای حمل‌ونقل عمومی برقی، شهرداری تمهیدات لازم را دیده است. ایستگاه شارژ بعثت، ایستگاه شارژ تقی‌آباد در منطقه ۲۰ و ایستگاه شارژ پایانه شرق جدید که دیماند برق آن از طریق خودتامین و از پنل‌های انرژی خورشیدی و باتری تامین می‌شود، مود این موضوع است. همچنین چندین ایستگاه داریم که در حال تجهیز و اجرای زیرساخت برقی‌سازی است؛ مانند ایستگاه قورخانه در میدان امام خمینی (ره)، ایستگاه کیانشهر در منطقه ۱۵، ایستگاه هنگام در منطقه ۴ و ایستگاه جنت‌آباد در منطقه ۵. این ایستگاه‌ها، پروژه‌هایی هستند که یا در ماه اول امسال تجهیز می‌شوند یا تا پایان آذرماه ۱۴۰۴. با این اقدامات مشکلات زیرساختی ما در بحث اتوبوس و تاکسی برقی حل خواهد شد. موضوع بعدی که به‌دنبال آن هستیم، مناطق شهرداری است. قرار بر این شده است در هر منطقه شهرداری دو محله مختص شارژ تاکسی باشد که پوشش ایستگاه‌های کوچک‌مقیاس را هم بتوانیم انجام دهیم. یعنی علاوه بر این که ایستگاه‌های بزرگ‌مقیاس را پوشش می‌دهیم ایستگاه‌های محله‌ای را نیز فعال کنیم. ایستگاه‌های بزرگ‌مقیاس مانند ایستگاه بعثت ۴۰ دستگاه شارژ ۱۲۰ کیلووات و قابلیت فست‌شارژ دارد و ۸۰ دستگاه تاکسی به صورت هم‌زمان می‌توانند ظرف ۴۵ دقیقه خودرو خود را شارژ کامل کنند که این ایستگاه در حال بهره‌برداری است. در ایستگاه تقی‌آباد نیز ۴۰ دستگاه تاکسی به صورت هم‌زمان می‌توانند شارژ شوند. در فاز بزرگ‌مقیاس ایستگاه‌های دیگری نیز در سطح شهر مانند میدان امام خمینی (ره)، ایستگاه قورخانه، کیانشهر، هنگام و جنت‌آباد راه‌اندازی خواهد شد که از لحاظ فاز اولی که بیشتر برای اتوبوس‌هاست و صبح‌ها برای تاکسی‌ها نیز کاربرد دارد، نیاز مخاطبان را به‌طور کامل پوشش می‌دهد. به‌طور مثال ۱۵ مرادماه امسال ایستگاه شارژ قورخانه عملیاتی می‌شود و ۱۶ اسندشارژ که می‌توانند ۳۲ دستگاه تاکسی را به‌طور هم‌زمان شارژ کنند، فعال می‌شود. یکی از بخش‌های ایستگاه هنگام نیز تا ۱۵ مرادماه راه‌اندازی می‌شود. ایستگاه کیانشهر هم تا آخر شهریورماه عملیاتی می‌شود و ایستگاه جنت‌آباد نیز به‌دلیل این که قرار است از انرژی خودتامین استفاده کند، احتمالاً تا آخر آذرماه افتتاح خواهد شد.

صنعت، سازمان تعزیرات و دیگر دستگاه‌های نظارتی باید به شکل جدی وارد عمل شوند تا بازار خودرو از این وضعیت خارج شود. درحقیقت تا زمانی که نظارتی وجود نداشته باشد، نه قیمت‌ها واقعی خواهد شد و نه خودرو با کیفیتی به دست مردم خواهد رسید.»

اکنون به یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسیده است. این افزایش قیمت هیچ توجیهی ندارد؛ نه در طراحی، نه در کیفیت و نه در آپشن هیچ پیشرفتی صورت نگرفته است.» کرمی ضمن تأکید بر این که متأسفانه نبود نظارت، عامل اصلی این هرج و مرج است، گفت: «وزارت



ایده‌ترکیبی فرانسوی‌ها برای شهرهای شلوغ



«آموشن یک چهارچرخه الکتریکی فرانسوی با بدنه بسته، درهای قیچی مانند و قابلیت کج شدن تا ۳۵ درجه است که جابجایی موتورسیکلت با ایمنی خودرو را ارائه می‌دهد. در سال ۲۰۱۴، شرکت فرانسوی AEMotion (حرف AE و نسخه کوچک آن E) در اصل ترکیبی از حروف a و e بوده که در زبان لاتین به عنوان مصوت استفاده می‌شد و به مرور در برخی زبان‌ها به یک حرف مستقل تبدیل شده است؛ این حرف به شکل فته تلفظ می‌شود) در حوزه حمل‌ونقل الکتریکی، با هدف «ترکیب جابجایی موتورسیکلت با ایمنی یک خودرو چهارچرخ» فعالیت خود را آغاز کرد. پس از سال‌ها نمونه‌سازی، این خودرو الکتریکی دوفره با قابلیت کج شدن،

اکنون برای پیش‌سفارش آماده است و تولید آن از سال آینده آغاز خواهد شد. این میکروکار برقی هنوز نام اختصاصی ندارد؛ اما روی چهارچرخ حرکت می‌کند و به فناوری کج شدن مجهز است که به آن اجازه می‌دهد در پیچ‌ها مانند یک موتورسیکلت کج شود. این خودرو جدید فرانسوی می‌تواند به‌سرعت نهایی ۱۱۵ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. زاویه کج شدن حداکثر ۳۵ درجه دارد و به جای فرمان خودرو، با دسته‌های شبیه به موتورسیکلت هدایت می‌شود. مشخصات فنی نشان می‌دهد باتری ثابت آموشن می‌تواند با هر شارژ تا ۲۰۰ کیلومتر برد داشته باشد؛ در حالی که باتری‌های قابل تعویض آن هر کدام ۷۰ کیلومتر برد ارائه می‌دهند.

ویژه‌ها

وزیر اقتصاد: به دنبال خصوصی‌سازی واقعی هستیم



«وزیر اقتصاد گفت: «برنامه شماره یک من، کاهش تصدی‌گری دولت و توسعه بخش خصوصی و افزایش نقش و مشارکت مردم در اقتصاد است.» سیدعلی مدنی‌زاده وزیر امور اقتصادی و دارایی افزود: «در دوره جاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، آن‌چه به صورت جدی دنبال می‌شود، توسعه بخش خصوصی و خصوصی‌سازی واقعی است. به این معنا که دولت و نهادهای عمومی دست از فعالیت‌های اقتصادی بردارند.»

دیگه چه خبر؟

اطلاعیه فروش خودروهای وارداتی تکذیب شد



«مدیر طرح خودروهای وارداتی وزارت صمت با اشاره به بروز خطای سیستمی در خصوص اطلاعیه آغاز ثبت‌نام خودروهای وارداتی گفت: «هنوز تاریخ مشخصی برای واردات اعلام نشده است؛ اما به‌زودی عرضه خواهیم داشت.» تقدسی افزود: «هرگونه تصمیم‌گیری درباره واردات خودرو پس از ارزیابی اطلاعات شرکت‌های واردکننده و تایید مدارک اعلام خواهد شد.»

توئیتر!

بسته حمایتی دولت برای جبران خسارات صنایع آسیب‌دیده زیر ذره‌بین مجلس



«سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس از بررسی بسته حمایتی دولت برای جبران خسارات صنایع آسیب‌دیده به‌ویژه صنایعی که در جنگ تحمیلی آسیب دیدند، در نشست این کمیسیون خبر داد. محمد رستمی اظهار داشت: «یکی از موارد حائز اهمیت این است که در بسیاری از مواقع این بسته‌های حمایتی از سوی دولت‌ها مطرح شده؛ اما ضمانت اجرایی نداشتند. ولی در مورد این بسته حمایتی به نظارت بر حسن اجرای آن توجه شده است.»

آبی‌پوشان جاده‌مخصوص در مسیر ثبات گام برمی‌دارند

استراتژی چندوجهی «ایران خودرو»



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

«در شرایطی که صنعت خودرو کشور با چالش‌های گوناگونی چون نوسانات ارزی، محدودیت‌های بین‌المللی و اختلال در زنجیره تأمین مواجه است، ایران خودرو توانسته با اتخاذ رویکردی متوازن، عملکردی باثبات در سه‌ماهه نخست سال جاری به ثبت برساند. استراتژی ایران خودرو در این دوره مبتنی بر تمرکز بر خودروهای پرتیراژ مانند پژو و سورن، در کنار توسعه محصولات داخلی‌سازی شده‌ای چون دنا و تارا بوده است؛ محصولاتی که امروز دیگر بخشی جدایی‌ناپذیر از هویت برند ایران خودرو به حساب می‌آیند. در این میان، حضور مدل‌هایی نظیر هایما در ترکیب تولیدات نیز نشان از این دارد که شرکت با وجود تمرکز بر بازار خودروهای اقتصادی، همچنان نیم‌نگاهی به بازار خودروهای رده‌بالا دارد. هرچند تیراژ این خودروها پایین است، اما وجود آن‌ها در سبد تولیدی بر اهمیت حفظ تنوع و پاسخ به ذائقه‌های مختلف مشتریان تأکید می‌کند. در سوی دیگر، تولید محدود برخی مدل‌ها مثل رانا نیز به‌نظر می‌رسد ناشی از تصمیم‌گیری بر مبنای واقعیت‌های بازار و اولویت‌بندی خطوط تولید باشد؛ اقدامی که می‌تواند به تخصیص بهینه منابع منجر شود. مجموع این سیاست‌ها، تصویری از یک خودروساز ارائه می‌دهد که در پی استحکام بیشتر جایگاه خود در بازار داخلی است؛ بدون آن‌که از نگاه به آینده و توسعه محصول غافل بماند. در شرایطی که تقاضا برای خودروهای متنوع‌تر، با کیفیت بالاتر و طراحی به‌روز در حال افزایش است، ایران خودرو با سرمایه‌گذاری



به کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحولات بیرونی مانند نوسانات ارزی یا محدودیت‌های واردات مواد اولیه و قطعات منجر می‌شود، بلکه بستر مناسبی برای رشد توان رقابتی درون‌زافراهم می‌کند. درعین حال، نحوه چینش سبد تولیدات نیز نشان می‌دهد ایران خودرو در پی ایجاد تعادلی هوشمندانه میان کمیت و کیفیت است. از یک سو، تداوم تولید مدل‌های اقتصادی‌تر به‌منظور حفظ سهم بازار و پاسخ‌گویی به نیازهای اقشار متوسط و از سوی دیگر، تولید محدود خودروهای مدرن‌تر و با امکانات بیشتر از جمله راهبردهای ایران خودرو محسوب می‌شود.

روی محصولات داخلی‌سازی شده مانند دنا و تارا، عملاً پایه‌گذار نسل جدیدی از خودروهای ملی شده است. این خودروها امروز نماد خوداتکایی صنعتی در بخش خودرو هستند. در ادامه مسیر پیش‌روی ایران خودرو، آنچه بیش از پیش به چشم می‌آید، نوعی بختگی و بلوغ در راهبردهای تولید و توسعه محصول است. این خودروساز با عبور از فاز وابستگی صرف به پلتهای خارجی، امروز در جایگاهی قرار دارد که می‌تواند با تکیه بر توان مهندسی داخلی و استفاده هدفمند از ظرفیت‌های موجود، به خلق ارزش افزوده بپردازد. روندی که نه تنها

اینفوگرافیش

Infography

افزایش درآمد شرکت نور ایستا پلاستیک

درآمد خرد ادماه

71

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد سه ماهه

24%

درآمد سه ماهه

219

میلیارد تومان

شرکت «نور ایستا پلاستیک» در سه‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ فروش ۲۱۹ میلیارد تومانی را به ثبت رساند.

چپ تلند؟

افزایش زبان انباشته خودروسازان بزرگ

«زبان انباشته سه خودروساز بزرگ کشور طی سال گذشته رشد قابل توجهی داشته و از مرز ۲۰۵ هزار میلیارد تومان عبور کرده است؛ این رقم نسبت به دوره مشابه سال ۱۴۰۲، افزایش ۲۲ درصدی را نشان می‌دهد. بررسی دقیق تر دلایل این افزایش نشان می‌دهد مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، اقتصادی و مدیریتی در شکل‌گیری این وضعیت نقش داشته‌اند.

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری عامل تولید زیان

«سیاست قیمت‌گذاری دستوری که سال‌هاست بر صنعت خودرو سایه انداخته، مهم‌ترین عامل زیان‌دهی مداوم خودروسازان به‌شمار می‌رود. دولت با هدف کنترل بازار و حمایت از مصرف‌کننده، قیمت خودرو را پایین‌تر از هزینه تمام‌شده تولید تعیین می‌کند. در نتیجه، شرکت‌ها ناچار هستند محصولات خود را با ضرر عرضه کنند.

برای چه؟

عدم توازن اقتصادی در صورت‌های مالی خودروسازان

«هزینه‌های تولید طی سال گذشته به‌شدت افزایش یافته است. بالا رفتن قیمت مواد اولیه، قطعات وارداتی، انرژی، دستمزدها و همچنین نرخ ارز، همه و همه هزینه تولید هر دستگاه خودرو را به‌شکل محسوسی بالا برده‌اند. اما در مقابل، قیمت فروش همچنان با محدودیت مواجه است. این عدم تعادل باعث شده زیان عملیاتی شرکت‌ها به شکل نگران‌کننده‌ای رشد کند

زده يك

First gear



علی زراندوز
a.zarandoz@autoworld.ir

معاون کیفیت شرکت پارس خودرو از نهایی شدن اس‌ت‌ان‌داردهای کیفی، فنی و ایمنی محصول جدید این شرکت خبر داد و گفت: «پارس‌نوآ مراحل پایانی تولید انبوه را پشت‌سر می‌گذارد و به‌زودی وارد بازار خواهد شد.»

«حاضر جواب: به امید آن که مسئولان شرکت رنو پس از دیدن پارس‌نوآ، کمتر از مسئولان شرکت پژو بعد از دیدن ۲۰۶ صندوق‌دار تعجب کنند!

چرا صنعت خودرو از چشم‌انداز ۱۴۰۴ جا ماند؟

«حاضر جواب: چون برای نوشتن این چشم‌انداز به جای محدودیت‌های بسیار صنعت خودرو کشور، محدودیت‌های اندک چرخش قلم روی صفحه کاغذ حاکم بوده!

افتتاح نخستین نمایشگاه تسلا در هند.

«حاضر جواب: خلاصه همین روزهاست که حتی هندی‌ها هم به جای چرخیدن دور درخت و انجام حرکات موزون، دور مدل‌های جدید تسلا بچرخند و آواز بخوانند!

سایپا روی ریل خصوصی‌سازی...

«حاضر جواب: حالا باید دید این ره که این ریل قرار است برود، آخرش به کجاست؟!

تداوم خروج آرام واسطه‌ها از بازار خودرو.

«حاضر جواب: به قول شاعر: تا باد، چنین بادا!

نایب‌رئیس اول مجلس: با عوامل گرانی خودرو و برنج بر خورد می‌شود.

«حاضر جواب: پس این وسط، جرم کسانی که در صندوق خودروهای گران‌شده، برنج احتکار می‌کنند چقدر سنگین است!

جبران زیان خودروسازان از جیب مصرف‌کننده؟

«حاضر جواب: اگر قرار بود از جیب تولیدکننده یا جیب دیگری جبران شود که تا حالا جبران شده بود و نمی‌شد این همه زیان انباشته!

پروژه ایمن‌سازی خودرو و جاده به کجا رسید؟

«حاضر جواب: به همین جایی که هر روز، اخبار و آمار کشته و زخمی‌هایش را در جراید، سایت‌ها و فضای مجازی می‌خوانید!

مدیر طرح خودروهای وارداتی وزارت صمت با اشاره به بروز خطای سیستمی در خصوص اطلاعیه آغاز ثبت‌نام خودروهای وارداتی گفت: «هنوز تاریخ مشخصی برای واردات اعلام نشده است؛ اما به‌زودی عرضه خواهیم داشت.»

«حاضر جواب: خلاصه که این روزها در بازار خودرو هر کسی فروشنده باشد، ممکن است کمی بعد به این نتیجه برسد که فروشنده نیست و همه تقصیرها هم بیفتد گردن خطای سیستمی!

افت ۱۲ درصدی تولید خودرو کشور در فصل بهار...

«حاضر جواب: به قول قدیمی‌ها: سالی که نکوست، از افت تولید ۱۲ درصدی خودرو بهارش پیداست!

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور: صنعت قطعه‌سازی نیازمند تزریق مستقیم ۲۰۰ همت نقدینگی فوری است.

«حاضر جواب: شما که زحمت کشیدید و مقدارش را مشخص کردید، ای کاش نوع تزیینش را هم مشخص می‌کردید که تورگی باید باشد یا عضلانی؟!



تار تباط نز دیک ZR1X با ZR1 را نشان دهد. پرچم‌دار خانواده کوروت اساسا ترکیبی از ZR1 با پیشرفته V8 تونین توربو با موتور الکتریکی جلو E-Ray است. با استفاده از نام ZR1X، شورولت از تباط این مدل با ZR1 را تقویت کرده و در عین حال نشان می‌دهد که این یک نسخه متمایز و پیشرفته‌تر است. در مورد حرف X هم سخنگوی شورولت تأیید کرد که معنای رمزی یا مخفی مانند اکستریم ندارد؛ بلکه صرفا به عنوان نشانه‌ای از پیشرفت در سلسله‌مراتب کوروت عمل می‌کند. سخنگوی شورولت در این باره گفته است: «تیم ما معتقد بود که پرچم‌دار C8 شایسته نشان ZR1 است و این فرصتی بود تا نشان دهیم اگر چه ZR1 و ZR1X خودروهای متفاوتی هستند، اما شباهت خانوادگی قوی دارند و نما بانگر نهایت عملکرد کوروت هستند.»

شورولت کوروت ZR1X به عنوان قوی‌ترین و پیشرفته‌ترین نسخه پلت‌فرم C8 معرفی شده و با بهره‌گیری از قدرت پیشرفته تونین توربو، سیستم هیبریدی و سامانه چهار چرخ محرک، مرزهای پر فورمنس را به سطحی جدید رسانده است. با این حال، برخلاف گمانه‌زنی‌های مبنی بر نام‌گذاری این مدل هیبریدی به «زورا» (به احترام زورا آرکوس - دانتوف، مهندس جنرال موتورز که گاهی «پدر خانواده کوروت» نامیده می‌شود)، جنرال موتورز نام ZR1X را انتخاب کرد. حالا شورولت دلایل این تصمیم را توضیح می‌دهد. نام ZR1X برای حفظ پیوستگی در خانواده کوروت C8، به ویژه با مدل ZR1 انتخاب شده است. حرف X صرفا نشان‌دهنده تکامل ZR1 است، نه هویتی جداگانه. در واقع شورولت نام زورا را انتخاب نکرد

نام‌گذاری خاص

برای پرچمدار نسل هشتم «کوروت»



نسخه «آلپاین» رالی از «رنو ۵» برقی



مدتی پس از تولد دوباره رنو ۵ در قالب یک خودرو برقی در فوریه ۲۰۲۴، همتای اسپرت آن یعنی آلپاین A290 هم در ژوئن ۲۰۲۴ رونمایی شد. هر دو خودرو مذکور براساس پلتفرم AmpR Small طراحی شده‌اند، که قبلا با نام CMF-BEV شناخته می‌شد. بنابر داده‌های موسسه Jato Dynamics در ۵ ماه نخست سال ۲۰۲۵، ۲ هزار و ۷۸۲ دستگاه آلپاین A290 به فروش رسیده که تقریبا یک‌دهم فروش ۲۷ هزار دستگاهی رنو ۵ در همین مدت است. حالا آلپاین قصد دارد A290 رالی را روانه بازار کند، که البته در کمال تعجب، از نظر فنی با مدل عادی تفاوتی ندارد. قوای حرکتی این مدل از موتور برقی روی محور جلو با ۲۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تأمین می‌شود، که در دو تیپ GT پر فورمنس و GTs از آلپاین A290 نیز موجود است. خروجی این پیشرفته در دو تیپ دیگر یعنی GT و GT پر میوم به ۱۸۰ اسب‌بخار و ۲۸۵ نیوتون‌متر کاش می‌یابد. ظرفیت مجموعه باتری در کلیه تیپ‌ها، ۵۲ کیلووات ساعت اعلام شده است. آلپاین A290 رالی برای تمایز با مدل عادی، دیفرانسیل ZF با قفل خودکار، برنامه‌ریزی جدید سیستم الکترونیکی، رینگ‌های ۱۸ اینچ Evo Corse با تایرهای پابلوت اسپرت A ساخت میشلن و تغییر در صدای مصنوعی موتور شامل اسپیکر خارج از کابین را به همراه دارد.

«فیات ۵۰۰» با پیش‌رانه هیبرید جدید



با افزایش سختگیری قوانین آلاینده‌گی، فیات ۵۰۰ بنزینی از بازار اروپا خارج شد. به مناسبت وداع با قاره سبز، نسخه ویژه‌ای به نام فیات 500C کولزبونه ۱۹۵۷ در تعداد ۱۹۵۷ دستگاه عرضه شد، که به نخستین سال معرفی فیات ۵۰۰ اشاره داشت. اکنون اهالی اروپا فقط به نسخه برقی کوچولوی فیات یعنی 500e دسترسی دارند که البته چندان هم محبوب نیست. بنابر اطلاعات Jato Dynamics، در ۵ ماه نخست ۲۰۲۵ فقط ۹۹۵۹ دستگاه فیات 500e در اروپا به فروش رسیده است، که نسبت به همین مدت در سال ۲۰۲۴، ۸۱ درصد کاهش نشان می‌دهد. به علت تقاضای کم، خط تولید این خودرو چند مرتبه متوقف شده است.

احتمالا به همین علت، استلانتیس قصد دارد فیات ۵۰۰ درون‌سوز را دوباره به حیات بازگرداند. پس از انتشار تصاویر نمونه آزمایشی همراه با روکش‌های استتاری بدنه در می ۲۰۲۵، اکنون تصاویر بدنه و کابین نسخه نهایی به صورت رسمی منتشر شده است. فیات ۵۰۰ هیبرید (Ibrida) در گویش ایتالیایی) براساس مدل برقی 500e شکل گرفته و از نظر ظاهری هم به آن شبیه است. تفاوت میان این دو به جز پنجره کوچک زیر لوگو و البته نامه متفاوت روی در صندوق محدود می‌شود.

«استلانتیس» آینده ایتالیایی‌ها را به خودشان حواله کرد!

«آلفارومئو» و «مازراتی» در بحران فروش

تنها ۱۱ هزار و ۳۰۰ دستگاه در سال گذشته عرضه کرد. لغو نسخه الکتریکی MC20 به‌وضوح نشان داد تحقیقات بازار ناکافی باعث تصمیم‌گیری اشتباه شده است؛ زیرا مشتریان هدف هنوز تمایل به‌موتورهای درون‌سوز دارند. تاخیر تا سال ۲۰۲۸ در عرضه نسل جدید کوآتروپورته و جایگزین گیبلی نیز گواه ضعف در برنامه‌ریزی و استراتژی محصول است. آلفارومئو نیز با تاخیر زیاد در معرفی مدل‌های جولیا و استلویو، بخشی از بازار پریمیوم را از دست داد. تغییرات ناگهانی در استراتژی الکتریکی‌سازی این برند باعث سردرد گمی مشتریان شد و تصویر برند را تحت‌الشعاع قرار داد. فقدان انسجام در کمپین‌های تبلیغاتی و عدم پاسخگویی مناسب به نیازهای مخاطبان هدف، از جمله دلایلی است که منجر به افت تقاضا شده‌اند. این عوامل نشان می‌دهند بازاریابی ضعیف نه تنها به کاهش فروش، بلکه به تضعیف اعتبار تاریخی این دو برند ایتالیایی انجامیده است.



با سابقه‌ای درخشان در ساخت خودروهای لوکس، نتوانست به‌درستی ارزش برند را به‌مخاطبان جدید منتقل کند. در همین حال، آلفارومئو با محصولات اسپرت‌محور خود، به‌دلیل تاخیرهای زیاد در عرضه مدل‌های جدید مانند جولیا و استلویو، فرصت رقابت با سایر برندهای پریمیوم را از دست داد.

هدف‌گذاری نامشخص

هر دو برند به‌جای تمرکز بر تفاوت‌های برجسته و نیازهای مخاطبان هدف، به‌دنبال الکتریکی‌سازی ناقص رفتند که موجب سرد گمی مشتریان شد. لغو نسخه برقی MC20 و تاخیر در معرفی خودروهای جدید نشان می‌دهد تحقیق بازار ضعیف و نبود انسجام در استراتژی بازاریابی باعث تضعیف تصویر برند شده است.

بازتعریف هویت برند، تمرکز بر تجربه کاربر و بازسازی ارتباط عاطفی با مخاطبان، گام‌های حیاتی برای بازگشت به مسیر رشد هستند. اشتباهات بازاریابی برندهای مازراتی و آلفارومئو تاثیرات قابل‌توجهی بر عملکرد فروش آن‌ها داشته‌اند و به افت جایگاه در بازار جهانی منجر شده‌اند. مازراتی به‌دلیل عدم‌تعریف مناسب جایگاه برند و تبلیغات ناهماهنگ، با افت شدید ۵۷ درصدی فروش مواجه شد و

چالش در بازاریابی

درباره دلایل کاهش فروش مازراتی، کارلوس تاولارس، مدیرعامل سابق استلانتیس معتقد بود محصولات این برند مشکلی ندارند؛ اما بازاریابی ضعیف باعث شده جایگاه برند به‌درستی تعریف نشود. در همین حال، ساخت نسخه الکتریکی MC20 به‌طور کامل لغو شده است؛ زیرا شرکت متوجه شد خریداران ثروتمند همچنان موتورهای بنزینی را ترجیح می‌دهند. نسل بعدی کوآتروپورته که قرار است جایگزین گیبلی نیز شود نیز به‌سال ۲۰۲۸ موکول شده است. آلفارومئو هم با چالش‌های خاص خود روبه‌رو است؛ زیرا عرضه نسل بعدی استلویو و جولیا بیش از حد انتظار طول کشیده است. این دو مدل در ابتدا اقرار بود صرفا الکتریکی باشند؛ اما حالا نسخه‌های مجهز به موتور بنزینی هم خواهند داشت که به مهندسی بیشتری نیاز دارد؛ مانند بسیاری از خودروسازان دیگر، آلفارومئو اخیرا از استراتژی تمام‌الکتریکی خود عقب‌نشینی کرده است. اگرچه آلفارومئو و مازراتی از نظر طراحی و اصالت جزو برندهای برجسته صنعت خودرو محسوب می‌شوند، اما اشتباهات بازاریابی طی سال‌های گذشته موجب کاهش چشمگیر فروش و افت جایگاه آن‌ها در بازار شده است. یکی از مهم‌ترین اشتباهات، تعریف نادرست جایگاه برند در ذهن مشتریان بود؛ مازراتی

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

آلفارومئو و مازراتی برای نجات از بحران فروش، همکاری نزدیک‌تری با یکدیگر خواهند داشت. استلانتیس برنامه‌ای برای توسعه مشترک خودروها تدوین کرده، اما ادغام این دو برند لوکس منتفی است.

گروهی که چندان به فکر ایتالیایی‌ها نیست

استلانتیس باید اقدامات فوری برای احیای مازراتی انجام دهد؛ زیرا سال گذشته فروش این برند با کاهش ۵۷ درصدی به تنها ۱۱ هزار و ۳۰۰ دستگاه رسید. استلانتیس شایعات فروش مازراتی را تکذیب و تأکید کرده که هیچ برنامه‌ای برای تعطیلی این نام لوکس تاریخی ندارد. پس راه‌حل چیست؟ کمک به مازراتی از داخل گروه، از طریق همکاری نزدیک‌تر با خودروسازی که تنها حدود ۲۶۰ کیلومتر دورتر است! آلفارومئو که خود نیز اوضاع چندان خوبی ندارد، قرار است با مازراتی متحد شود.

سانتوفیلیچی، مدیرعامل هر دو برند می‌گوید برنامه‌ای برای این همکاری تدوین شده، اما هنوز نیاز به تأیید مدیران ارشد جدید استلانتیس دارد. آنتونیو فیلیوسا، مدیرعامل جدید استلانتیس قرار است به‌زودی با نمایندگان این دو برند ایتالیایی دیدار و جزئیات نهایی را مشخص کند. فیلیچی در گفت‌وگو با مجله استرالیایی دریاو اعلام کرد آلفارومئو و مازراتی در توسعه خودروهای جدید با یکدیگر همکاری خواهند کرد. البته ظاهرا ادغام این دو برند منتفی است؛ زیرا مدیرعامل پیش‌تر گفته بود که این دو در استلانتیس جایگاه‌های متفاوتی دارند و آلفارومئو «پریمیوم» و مازراتی «لوکس» است.

با این حال، انتظار می‌رود این دو شرکت در زمینه‌های دیگر تلاش‌های خود را یکپارچه کنند تا هزینه‌ها را کاهش دهند. او توضیح داد: «البته ما در حال کار روی توسعه خودروها هستیم. این یکی از ستون‌های اصلی برنامه‌ای است که قرار است نهایی کنیم. کار بزرگی در پیش داریم و این برنامه را نهایی خواهیم کرد.»

به‌روزرسانی‌های تابستانی «تسلا»

تسلا نسخه به‌روزرسانی شده از دو مدل S و X را معرفی کرده است، هرچند که تشخیص تغییرات این خودروها نسبت به مدل فعلی، کار آسانی نیست. به هر حال در بازار متنوع خودروهای برقی لوکس، محصولات تسلا هم به‌روزرسانی نیاز داشتند. تسلا ادعا می‌کند که به‌لطف افزایش ضخامت مواد عایق، صدای ناشی از باد و حرکت تایرها در داخل کابین هر دو مدل S و X کاهش یافته است. این شرکت همچنین از تغییراتی در سیستم تعلیق خبر می‌دهد، که به افزایش نرمی سواری منجر شده هرچند که از ذکر جزئیات هم خودداری کرده است. دوربین جدید نمای جلو، دید بهتری از فضای بیرون ایجاد می‌کند، در حالی که یک رنگ جدید به نام ابی F0st نیز قابل سفارش است. بنابر اعلام تسلا، طرح‌های جدید



پیشنهادی برای رینگ‌های مدل S و X نیز برد حرکتی این خودرو را افزایش خواهد داد. در کابین تسلا مدل X جدید با نورپردازی پویا، فضای بیشتر برای ردیف سوم و همچنین گنجایش بیشتر محفظه بار مواجه هستیم. فرمان یوک هم با پرداخت هزار دلار برای ترمیم Plaid قابل سفارش است. تیپ Plaid از تسلا مدل S با برخی تغییرات ظاهری همراه شده است، که بنابر اعلام سازنده، پایداری بیشتری در سرعت‌های بالا فراهم خواهد کرد.

البته در کمال تعجب، حداکثر سرعت این سدان برقی از ۲۲۱ به ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت کاهش یافته است. البته دستیابی به سرعت صد کیلومتر بر ساعت در ۲.۵ ثانیه، همچنان قابل توجه به‌نظر می‌رسد. تیپ لانگ‌رینج از تسلا مدل S با برد حرکتی ۶۶۰ کیلومتر، بیشترین برد حرکتی در میان محصولات این برند ارائه می‌کند. برد ۵۹۳ کیلومتری تیپ Plaid هم نسبت به قبل بهبود یافته است. برد حرکتی تیپ عادی Plaid تسلا مدل X هم به ترتیب ۵۶۶ و ۵۴۰ کیلومتر اعلام شده، که نسبت به مدل فعلی، ۶۱ و ۳۳ کیلومتر افزایش یافته است. با وجود تغییرات جزئی، قیمت نسخه به‌روزرسانی شده از تسلا مدل S و X با ۵ هزار دلار افزایش همراه شده است. تسلا مدل S در تیپ پایه و Plaid با قیمت ۸۶ هزار و ۶۳۰ و ۱۰۱ هزار و ۶۳۰ دلار به‌فروش می‌رسد.

سه تیپ مختلف برای پورشه ۹۱۱ «کرا 4S»

مبلغ اضافه، صندلی‌های عقب را سفارش بدهند. همچون گذشته، کابین دو تیپ کانورتیبل و تارگا به‌صورت چهار نفره چیدمان شده است. از دیگر امکانات پورشه کرا 4S می‌توان به تقسیم‌گشتاور فعال، سیستم آگزوز اسپرت و ترمزهای برگرفته از کرا GTs با دیسک‌های ۴۰۸ و ۳۸۰ میلیمتر در جلو و عقب اشاره کرد. با سفارش مشتری، ترمزهای کربن-سرامیک و تعلیق فعال عقب با امکان کاهش ۱۰ میلی‌متری ارتفاع نیز اضافه خواهد شد. نسخه چهار چرخ محرک کرا 4S همچون قبل، خنک‌کن مایع اتصال محور جلو را به‌همراه دارد و تنها ضرایب دنده در این مدل، به‌روزرسانی شده است. همچون مدل به‌روزرسانی شده کرا S، پورشه کرا 4S هم به پیش‌رانه ۱.۲ لیتر بای توربوشارژ مجهز شده است.

نسل فعلی پورشه ۹۱۱ با کد اتاق ۹۹۲ از سال ۲۰۱۸ تاکنون در بازار حضور دارد. پس از معرفی نسخه به‌روزرسانی شده از کرا S کوپه و روبا در بهار ۲۰۲۴، حالا نوبت به عضو دیگر خانواده یعنی کرا 4S رسیده که در سه فرم کوپه، کانورتیبل و تارگا معرفی شده است. از میان این‌ها، تارگا فقط به‌صورت چهار چرخ محرک عرضه می‌شود، در حالی که دو مدل دیگر به‌صورت محرک عقب نیز قابل خریداری است. چهره پورشه کرا 4S با تغییراتی در سپر جلو و عقب، جزئیات هواکش‌های جلو و چیدمان ماتریسی چراغ‌های جلو از مدل قبل متمایز می‌شود. در فضای کابین هم با روکش چرمی جدید و شلوار بی‌سیم مواجه هستیم. در پشت صندلی‌های کرا 4S کوپه، فضای کوچکی برای لوازم قرار دارد اما خریداران می‌توانند بدون پرداخت





نخستین استیشن برقی «مرسدس بنز»



«مرسدس بنز با معرفی نسل جدید CLA در دو نسخه بنز نی و الکتریک، بار دیگر توانایی خود را در ساخت خودروهای کامپکت جذاب به نمایش گذاشت. پس از رونمایی از نسخه سدان، حالا مدل شوتینگ بریک با همان استیشن به خط تولید این برند آلمانی اضافه شده است. مرسدس در حال حاضر دو نسخه الکتریک از CLA شوتینگ بریک را معرفی کرده و نسخه های بنز نی با سیستم هیبریدی خفیف ۴۸ ولتی قرار است سال آینده به بازار عرضه شوند. مدل پایه، CLA250+ شوتینگ بریک EQ از ۲۶۸ اسب بخار قدرت و ۳۳۵ نیوتون متر گشتاور برخوردار است. نسخه قوی تر،

CLA350 4Matic با ۳۴۹ اسب بخار قدرت و ۵۱۵ نیوتون متر گشتاور عملکردی هیجان انگیز ارائه می دهد. شتاب صفر تا صد در مدل پایه ۶.۸ ثانیه و در مدل قوی تر ۵ ثانیه است و هر دو نسخه حداکثر سرعت ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت دارند. استفاده از گیربکس دو سرعته در این خودروهای الکتریک باعث ارائه قدرت مناسب حتی در سرعت های بالا خواهد شد. مرسدس بنز هنوز قیمت دقیق یا تاریخ عرضه مشخصی برای CLA شوتینگ بریک جدید اعلام نکرده؛ اما انتظار می رود این استیشن تا پایان سال ۲۰۲۵ وارد نمایندگی های فروش شود.

آمریکایی

به روزرسانی ارزان ترین محصول «جنرال موتورز»



«شاید نام شورولت اونیکس را تاکنون نشنیده باشید؛ اما این محصول اقتصادی جنرال موتورز سال هاست که در چین و آمریکای جنوبی عرضه می شود و حالا برای سال ۲۰۲۶ فیس لیفتی را تجربه کرده است.

این خودرو در نسخه های هاچ بک و سدان تولید می شود که با نام های اونیکس و اونیکس پلاس شناخته می شوند. این به روزرسانی طراحی جذاب تر و کابینی مجهز به فناوری های مدرن را بهار مغان آورده است. اونیکس و اونیکس پلاس که در سال ۲۰۱۹ معرفی شدند، برای رقابت با رقبایی مثل فولکس واگن پولو و فیات آرگو به این به روزرسانی نیاز داشتند. کابین اونیکس و اونیکس پلاس با ارتقای فناوری بهبود چشمگیری یافته است. در این جا حالا شاهد صفحه آمپر ۱۸ اینچی و نمایشگر اطلاعات سرگرمی ۱۱ اینچی است که ظاهری منسجم و مدرن به داشبوردمی بخشد. هر دو مدل همچنان از موتور یک لیتری ۳ سیلندر فولکس فیول (سوخت منقطع با قابلیت کار با اتانول) استفاده می کنند که در دو نسخه تنفس طبیعی و توربوشارژ عرضه می شود.

محصول

معرفی جیب واگنیر «سوپر» و «لیمیتد»



«جیب پس از معرفی واگنیر اوورلند در نمایشگاه خودرو نیویورک، حالا دو نسخه ویژه دیگر را رونمایی کرده است که هر دو مدل بر تجممل تمرکز دارند و با قیمتی بیش از ۷۵ هزار دلار عرضه می شوند. واگنیر لیمیتد با هدف جذب خریدارانی طراحی شده که به دنبال نسخهای ارزشمند هستند؛ هر چند قیمت پایه آن ۷۶ هزار و ۵۳۵ دلار است. نسخه دوم، واگنیر سوپر با الگوبرداری از گرند واگنیر، تجهیزات لوکس تری ارائه می دهد. سقف مشکی متضاد، کپچ مشکی رنگ و رینگ های آلومینیومی ۲۲ اینچی با روکش مشکی، ظاهر این شاسی بلند را خاص تر کرده اند. در داخل کابین، سیستم صوتی پریموم ۱۹ بلندگوی مکینتاش توجه عاشقان موسیقی را به خود جلب می کند. سانروف پانورامیک سه تکه و سطوح نرم با روکش باکیفیت از دیگر نقاط قوت این مدل هستند. واگنیر سوپر با قیمت پایه ۸۲ هزار و ۵۳۵ دلار عرضه می شود و به گفته جیب، این نسخه ویژه شامل ۳ هزار دلار تجهیزات اضافی است.

نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو در بازار آزاد ۱۰۰ میلیون تومان ارزان شد

افزایش شانس خریداران واقعی برای تهیه خودرو



از توان خرید جامعه گرفته است.

در این شرایط حتی مصرف کنندگان واقعی نیز کمتر سراغ خرید خودرو می روند؛ چرا که با رشد قیمت خودروهای داخلی به بالای نیم میلیارد تومان از یک سو و افت محسوس درآمد خانوارهای طبقه پایین و متوسط جامعه از سوی دیگر، افراد دیگر توانایی خرید خودرو ندارند. در هر حال بازار خودرو ماه هاست با نوعی ثبات ظاهری و رکود معاملاتی روبه رو است؛ موضوعی که به گفته کارشناسان بازار خودرو به دوران جنگ و بعد از آن، هیچ ارتباطی ندارد و به نظر می رسد بسیاری از خریداران و فروشندگان فعلا تصمیم گیری قطعی برای خرید و فروش ندارند و ترجیح می دهند تا روشن شدن وضعیت سیاسی و اقتصادی منتظر بمانند.

به باور فعالان بازار خودرو، افزایش قیمت کارخانه ای محصولات داخلی و واردات محدود خودرو هیچ کدام رونقی به بازار خودرو نداده است؛ بلکه با تداوم این شرایط و رکود سنگین حاکم بر بازار معاملات، بسیاری از فعالان این حوزه در آستانه ورشکستگی قرار دارند. مرور قیمت های بازار خودرو در روزهای اخیر نشان می دهد با وجود اعلام قیمت های جدید کارخانه ای خودرو سازان، نه تنها نوسانی در بازار ایجاد نشده، بلکه روند نزولی قیمت ها که از شروع آتش بس آغاز شده است، همچنان ادامه دارد.

در طول جنگ ۱۲ روزه، با وجود رکود تقاضا، کمی هیجان قیمت در بازار خودرو وجود داشت؛ اما پس از اعلام آتش بس، منحنی قیمت رفته رفته روندی نزولی به خود گرفت؛ به طوری که بازار خودرو با وجود برخی تعدیل ها در قیمت و کاهش فاصله قیمت کارخانه با نرخ بازار همچنان روزهای آرامی را سپری می کند.

البته به گفته برخی فعالان اقتصادی، ورود بهماه محرم نیز در کاهش تقاضا و به نوعی رکود بازار خودرو تاثیر گذار است. معمولا در ماههای محرم و صفر، معاملات در بازار خودرو افت می کند و این موضوع به کمک تثبیت یا حتی کاهش قیمت و تقاضا می آید. به هر ترتیب این روزها با وجود تعدیل قیمت های کارخانه ای خودرو سازان و رکود حاکم بر بازار، نشانه های اولیه از کاهش هیجان و باز شدن

مرور قیمت های بازار خودرو در روزهای اخیر نشان می دهد با وجود اعلام قیمت های جدید کارخانه ای خودرو سازان نه تنها نوسانی در بازار ایجاد نشده بلکه روند نزولی قیمت ها که از شروع آتش بس آغاز شده است همچنان ادامه دارد

فضا برای مصرف کنندگان واقعی حکایت دارد؛ اتفاقی که در صورت تقویت عرضه خودرو سازان و تداوم کاهش قیمت خودرو در بازار آزاد، می تواند چراغ سبزی برای مصرف کنندگان واقعی باشد.

ریزش قیمت ها در بازار خودرو

خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۴ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پادرا تک کابین (۱۴۰۴) با ۲۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۹۱ میلیون تومان، سایناس اتومات (۱۴۰۴) با ۱۹ میلیون تومان کاهش ۶۴۸ میلیون تومان، رری (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۴۵ میلیون تومان، کوپیک اتومات (۱۴۰۳) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۶۷۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه آپشنال (درچه سیمی) (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۸۱۸ میلیون تومان و شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان کاهش ۸۹۵ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۲۰ تا ۴۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان، اکسپریم وی ایکس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۵ میلیارد و ۷۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۷۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۸ پروکس (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۵۹۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که ارزش نیسان ترا ۲۰۰۰ سی سی توربو (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.

آمریکایی

نخستین برد «کادیلک» در مسابقات استقامتی «WEC»

«کادیلک در مسابقه ۶ ساعته سائو پائولو به نخستین پیروزی خود در مسابقات جهانی استقامتی (WEC) دست یافت. تیم هر تز جوتا با خودرو شماره ۱۲ کادیلک با رانندگی ویل استیونز، الکس لین و تورمن ناتو، در یک عملکرد بی نقص، جایگاه اول را کسب کرد و خودرو شماره ۳۸ این تیم با رانندگی ارل بامبر، جنسون باتن و سباستین بوردایس در رده دوم قرار گرفت. این پیروزی، نخستین برد مطلق کادیلک در WEC از زمان ورود این برند آمریکایی به این رقابت ها در سال



۲۰۲۳ بود و به سلطه فراری که از مسابقه افتتاحیه فصل در قطر بدون شکست باقی مانده بود، پایان داد. اگرچه خودرو شماره ۱۲ کادیلک مسابقه را از جایگاه نخست (پل پوزیشن) آغاز کرد و خودرو شماره ۳۸ پس از جریمه در رده سوم قرار گرفت، هر دو خودرو LMDh کادیلک در ساعت اول مسابقه پشت سرپور شه ۹۶۳ شماره ۵ تیم پنسکه، با رانندگی ژولین آندلاوئر حرکت می کردند. با این حال، در ساعت دوم، آندلاوئر از کادیلک ها عقب افتاد و بامبر با یک سبقت تماشایی از بیرون در پیچ اول، هدایت مسابقه را به دست گرفت. سپس خودرو شماره ۱۲ با استفاده از استراتژی موفق آندر کالت با رانندگی لین، جایگاه نخست را از خودرو شماره ۳۸ گرفت. این دو خودرو جوتا تا پایان مسابقه در همین ترتیب باقی ماندند؛ با این تفاوت که خودرو شماره ۳۸ بیش از یک دقیقه از خودرو شماره ۱۲ که برنده مسابقه شد، عقب افتاد. آندلاوئر و مایکل کریستنسن با پورشه شماره ۵ جایگاه سوم را به دست آوردند؛ در حالی که لورنس وانتور و کوین استره در رده چهارم قرار گرفتند.

تکنولوژی

چرا در کامیون ها از پیشراندهای V8 استفاده نمی شود؟

«پیشراندهای V8 از محبوب ترین موتورها به برای علاقه مندان به خودرو هستند. این پیشراندها قدرت بالایی تولید می کنند و صدایی بی نظیر دارند؛ بنابراین به نظر می رسد که چنین پیشراندهای بزرگی برای کامیون هایی که وظیفه جابه جا کردن بارهای سنگین را بر عهده دارند هم انتخابی ایده آل باشند؛ اما واقعیت چیز دیگری است. در کامیون های سنگین مدرن معمولا از پیشراندهای خطی ۶ سیلندر استفاده می شود و دلایل مهمی برای کنار گذاشته شدن



پیشراندهای V8 در صنعت کامیون سازی وجود دارد. پیشران V8 قدرت بالایی تولید می کند؛ اما برای حمل بارهای سنگین، گشتاور حرف اول را می زند. پیشراندهای خطی ۶ سیلندر که در کامیون های مدرن استفاده می شوند، بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ اسب بخار قدرت تولید می کنند که برای نیازهای کامیون ها کافی است؛ اما چیزی که در این وسایل نقلیه اهمیت بسیار بیشتری دارد، گشتاور است و موتورهای ۶ سیلندر خطی با حجمی بین ۱۳ تا ۱۶ لیتر و توربوشارژر، گشتاورهای عظیمی تا ۲۷۰۰ نیوتون متر تولید می کنند. از دیگر دلایل استفاده از پیشراندهای ۶ سیلندر خطی، محدودیت وزنی کامیون ها در بسیاری از کشورهاست. برخی معتقدند ساختار پیشراندهای ۶ سیلندر به طور ذاتی گشتاور بیشتری نسبت به قدرت تولید می کند؛ اما این درست نیست؛ زیرا این کورس بلندتر پیستون (فاصله حرکت پیستون در سیلندر) و سیلندرهای بزرگ تر است که گشتاور بیشتری تولید می کنند و ارتباطی با چیدمان سیلندر ندارد.



طراحی هوندا همراه است که در نمای عقب چراغ‌های عمودی مزین به LED و حجم بردازی صریح سبب شده که جذابیت این خودرو را دوچندان کند. هرچند که طراحی آگزوزهای دوپل به حس اسپرت بودن در این پیکاپ می‌افزاید. کابین ریج‌لین مشابه CR-V بوده که یک فضای مدرن و لوکسی را القا می‌کند. از نظر مشخصات فنی کمپانی هوندا یک موتور شش سیلندر وی-شکل ۵، ۳ لیتری اتمسفریک، حداکثر می‌تواند ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر ۲۵۵ نیوتون متر گشتاور به ارمغان آورد.

هوندا ریج‌لین که اولین پیکاپ این خودرو ساز ژاپنی به حساب می‌آید، در حال حاضر در نسل دوم قرار دارد. این خودرو که در اواخر سال ۲۰۱۶ میلادی مبتنی بر زبان جدید وقت طراحی هوندا شکل گرفته است، از نظر طراحی بسیار جذاب و اسپرت است. در سال جاری میلادی به دلیل کیفیت ساخت بالا، موتور باکیفیت، سواری نرم و امکانات رفاهی مناسب در لیست بهترین پیکاپ‌های سال جاری قرار گرفته است. این خودرو که اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی دستخوش تغییرات قرار گرفت، در نمای جلو چراغ‌ها و جلو پنجره با آلمان زبان جدید



هوندا «ریج‌لین» یکی از بهترین‌ها

تیراژ تولید خودرو در خرداد ۶۰ درصد ارزش خود

خطر تعدیل ۴۰۰ هزار شاغل و تعطیلی زنجیره قطعه‌سازان



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

قطعه‌سازی ایران این روزها بیش از هر زمان دیگری با چالش‌های جدید مواجه شده؛ از افزایش روند تعدیل نیرو گرفته تا تشدید مشکلات نقدینگی، دغدغه‌های فعالان این حوزه را دوچندان کرده است. در همین راستا، مدیران قطعه‌سازی در نشست با اصحاب رسانه نسبت به احتمال تعدیل ۴۰۰ هزار نفر از مجموع ۵۵۰ هزار نیروی شاغل در نبود نقدینگی و خطر تعطیلی گسترده واحدهای تولید هشدار دادند؛ جزئیات این نشست را در ادامه خواهید خواند:

تشدید مشکلات صنعت قطعه‌سازی پس از جنگ اخیر

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، در نشست خبری این انجمن با حضور اصحاب رسانه، درباره وضعیت فعلی صنعت قطعات اظهار داشت: «اگرچه پیش از آغاز جنگ اخیر رژیم صهیونیستی علیه ایران، صنعت قطعه با مشکلات متعددی مواجه بود، اما به‌ر صورت فعالیت‌ها ادامه داشت. با این حال، وقوع این جنگ ۱۲ روزه موجب تغییری اساسی



در وضعیت صنعت شد و متأسفانه اکنون واحدهای قطعه‌سازی با پدیده تعدیل نیرو روبه‌رو شده‌اند.

وی درباره گسترده‌ی تعدیل‌ها توضیح داد: «در نظرسنجی انجام‌شده توسط انجمن، ۸۰ درصد از قطعه‌سازان یا اقدام

به تعدیل نیرو کرده‌اند یا در حال انجام آن هستند. این موضوع ضربه سنگینی به واحدها وارد می‌کند؛ واحدهایی که برای جذب، آموزش و تربیت نیروها سرمایه‌گذاری کرده‌اند، به‌هیچ‌وجه تمایلی به از دست دادن نیروی انسانی خود ندارند؛ اما متأسفانه شرایط به‌گونه‌ای پیش رفته که ناگزیر به این تصمیم شده‌ایم.»

نجفی‌منش ادامه داد: «اصحاب رسانه در خواست می‌کنیم که یاری کنید تا بتوانیم شرایط خاص فعلی را به مسئولان منتقل کنیم. هر چند مسئولان کشور نیز پیگیر موضوع هستند، اما حجم بالای مشکلات، سبب شده است کمتر فرصت رسیدگی به این مساله را داشته باشند.»

وی در خصوص اقدامات حمایتی اخیر افزود: «روز گذشته جلسهای با معاون برنامه‌ریزی وزارت صمت در اتاق بازرگانی برگزار کردیم که در آن، بسته پیشنهادی دولت برای حمایت از قطعه‌سازان مورد بررسی و تشریح قرار گرفت.»

نجفی‌منش با تأکید بر ضرورت حمایت فوری از صنعت بیان کرد: «تمام تلاش‌هایی که طی این سال‌ها برای حفظ و توسعه صنعت قطعه‌سازی انجام داده‌ایم، اکنون در معرض خطر نابودی است و باید هر چه سریع‌تر برای جلوگیری از این روند چاره‌اندیشی کنیم.»

خوابیدن صنعت خودرو؛ فاجعه‌ای با بازیابی دشوار

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو و کشور نیز اظهار داشت: «این روزها ما بیش از هر زمان دیگری به صدای رسای صنعت نیاز داریم. شرایطی پیش آمده که تخصیص منابع و امکانات محدود کشور به صنایع مختلف، بسته به شدت و وضوح صدای مطالبه‌گری آن صنعت است. تبعات عدم توجه امروز مسئولین به صنایع خاص، نه تنها در حال حاضر، بلکه در آینده نیز اهمیت بسالایی دارد. اگر امروز با هزینه کم یا توجه ویژه بتوانیم از وقوع فاجعه‌ای جلوگیری کنیم، پس از وقوع آن، جبران خسارت‌ها غیر ممکن خواهد شد.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «صنعت خودرو و کشور با ۶۴ صنعت دیگر در ارتباط است و همچون لوکوموتیو، محرک تمامی این صنایع محسوب می‌شود. از این رو هم‌اکنون نشانه‌هایی از بروز بحران در سایر بخش‌ها نیز مشاهده می‌شود. از طرفی مواد اولیه در بازار، حتی توسط شرکت‌های مادر تخصصی، با عرضه‌ای



بیش از نیاز مواجه شده‌اند و در برخی موارد شاهد کاهش نسبی و کاذب قیمت‌ها در بازار آزاد هستیم. همچنین در مواردی، واردات برخی مواد اولیه حتی ارزان‌تر از نمونه‌های داخلی است و به‌علت نبود گردش مناسب

عملیات مالی، انباشت برخی مواد اولیه رخ داده است. با این وجود، بخش عمده صنعت خودرو همچنان با چالش نیاز به مواد اولیه خاص، قطعات ویژه و کمبود نقدینگی روبه‌رو است.»

دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان افزود: «اگر صنعت خودرو و سواری بخواهد که متأسفانه آرزوی خیلی‌ها، به دلیل حمله‌ها علیه این صنعت است، امکان بازیابی آن ساده نخواهد بود و تبعات زاینباری به‌همراه دارد.»

وی با اشاره به صورت‌های مالی حسابرسی نشده منتهی به ۱۳ اسفند ۱۴۰۳ خودرو سازان گفت: «جمع فروش دو خودرو ساز بزرگ ۵۱۹ همت، هزینه مالی پرداختی‌شان ۴۶ همت و سرمایه تبتی پس از افزایش سرمایه ۴۱۹ همت بوده است. زیان انباشته تا پایان سال گذشته، طبق دفاتر خودشان، ۲۶۸ همت است و جمع بدهی جاری فقط دو خودرو ساز اصلی، عدد غیر قابل باور ۵۷۵ همت را نشان می‌دهد.» محبی‌نژاد همچنین تصریح کرد: «جمع بدهی کل دو خودرو ساز ۶۲۳ همت است. تفاوت بدهی جاری و بلندمدت کاهش یافته؛ نه سرمایه‌گذاری بلندمدتی وجود دارد و نه دریافت تسهیلات بلندمدت. در قطعه‌سازی اوضاع بدتر است؛ چرا که توسعه زیرساخت و به‌روزرسانی تکنولوژی محقق نشده، صنعت

پوک شده و دانش فنی و تجهیزات عقب مانده‌اند. با همین وضعیت، ظرفیت تولید قطعه‌سازی کشور ۲،۲ میلیون دستگاه خودرو و سواری ۱،۷ میلیون دستگاه است.»

وی در خصوص برنامه تولید ۳ میلیون دستگاه خودرو و سواری ۱،۷ میلیون دستگاه است. «برای رسیدن به این هدف باید سرمایه‌گذاری کافی می‌شد که محقق نشد. سند ۱۴۰۴ اضافه کرد: «برای رسیدن به نرسیدیم، بلکه پارسال فقط ۱،۳ تا ۱،۴ میلیون دستگاه خودرو و سواری تولید شد.»

دبیر انجمن صنایع همگن در بیان جدیدترین آمارها اظهار داشت: «طبق برآورد خوشبینانه، زیان انباشته امروز دو خودرو ساز بزرگ ۲۸۰ همت است. شکاف بازار به ۶۰۰ همت رسیده و هر روز افزایش می‌یابد. مطالبات تعیین تکلیف‌نشده زنجیره تامین از خودرو سازان به ۱۵۰ همت و مطالبات معوق سررسید گذشته قطعه‌سازان به ۵۵ همت رسیده که بخش عمده آن نیز مربوط به بخش خصوصی است.» وی ادامه داد: «بد نیست بدانید حدود ۱۰۰ همت اوراق گام و چک‌های خرید دین برای تامین مالی زنجیره‌ای صادر شده‌اند و حتی چک‌های خودرو سازان خصوصی هم برگشت می‌خورد. یکی از خودرو سازان بزرگ هم در چک‌های معوق وضع بسیار نامناسبی دارد و بقیه نیز شرایط خوبی ندارند. اعتبار قطعه‌سازان صرف حمایت از این صنعت شده و بدهی جاری دو خودرو ساز بزرگ طبق برآورد امروز ما ۶۰۰ همت است که از پارسال ۲۵ همت افزایش داشته و کمتر نشده است. اگر شکاف بازار ۶۰۰ همت وجود نداشت، نباید این حجم بدهی جاری می‌داشتیم. برآوردهای دیگر حتی تا یک‌هزار و ۲۰۰ همت شکاف بازار را هم بیان می‌کند.»

این مقام صنفی در باره تغییرات ماهه‌ای اخیر در صنعت خودرو سازی نیز بیان کرد: «در خرداد سال جاری، تولید سواری کشور نسبت به سال گذشته ۴۰ درصد افت داشته است. تجمیعی تا پایان خرداد نزول حدود ۱۵ درصدی داشته‌ایم. البته تلاش یکی از خودرو سازان خصوصی باعث شد مجموع تولید کمتر کاهش یابد؛ اما تیراژ کاهشی است و نمی‌توان ثبات یا تداوم آن را تضمین کرد.»

محبی‌نژاد درباره دلایل این فرآیند افزود: «عمق دره زیان انباشته به ۶۰۰ همت رسیده و کف منحنی به ۲۸۰ همت رسیده است. بالادست‌های زنجیره مانند پتروشیمی و مس و آلومینیوم مواد اولیه را در بورس با قیمت آزاد و حتی بالاتر از قیمت جهانی عرضه می‌کنند. اکنون کاهش قیمت مواد اولیه در بورس و آزاد به‌خاطر کاهش تقاضا و رکود تولید است، نه افزایش تولید.»

وی با تبیین نسبت‌سنجی‌ها گفت: «قطعه‌سازان رده‌های یک و دو نهایتاً خودرو ساز در قعر جدول قیمتی قرار می‌گیرند. واسطه‌ها شب‌صودی سود را تجربه می‌کنند. مزیت شرکت‌های مادر تخصصی ناشی از استفاده از منابع کشور است. اقتصاد کلان ما هم آسیب دیده و توان خرید مردم پایین است. هزینه تولید بالا رفته اما مردم توان خرید ندارند.»

این مقام صنفی با شرح سیاست‌های قیمت‌گذاری افزود: «کسانی که واسطه‌اند - که نمی‌خواهیم اسمشان را واسطه بگذاریم - سهم زیادی در بازار دارند؛ ۵۰ درصد طرح جوانی خانواده‌ها، ۲۰ درصد برای خودرو فرسوده، ۳۰ درصد هم رانتی است که دست عده‌ای قرار گرفته که ۱۸ سال دارند و خودرویی به نامشان نیست.»

محبی‌نژاد به سازوکار فاکتور خودرو سازان اشاره کرد: «یک فاکتور با تاریخ اول تیر، حاوی ۱۴ آیتم عوارض و مالیاتی است که از مالیات بر ارزش افزوده با نرخ ۱۰ درصد شروع می‌شود و مجموعاً ۲۰ درصد قیمت فاکتور وصول می‌شود. در تاریخ ۱۴۰۴/۳/۲۱، قیمت کارخانه‌ای یک خودرو و خاص ۶۴۸

میلیون تومان بوده، اما همان خودرو در بازار آزاد تا یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله شده است؛ ۶۰ درصد بالاتر. از این مزاد، ۴۰ درصد به واسطه و ۲۰ درصد به دولت و بیمه می‌رسد. متأسفانه در این بخش سهم دلال و دولت دو به یک تقسیم شده است.»

وی افزود: «در بررسی هزینه مالی، عددی که به شرکت خودرو ساز و زنجیره تامین می‌رسد، حدود ۶ درصد برای ایران خودرو، ۱۲ درصد در زنجیره تامین و نسبت به قیمت فروش خودرویی، در سایپا رقم هزینه مالی نزدیک ۱۴ تا ۱۵ درصد برای خود سایپا و ۱۰ درصد برای زنجیره تامین است؛ در مجموع بالای ۲۰ درصد هزینه مالی پرداخت می‌شود. همچنین بانک‌ها نیز سهم خود را بین ۱۲ تا ۲۵ درصد از قیمت تمام‌شده خودرو برداشت می‌کنند؛ حتی می‌توان گفت بهره موثر ۳۵ تا ۴۰ درصدی دارند. بنابراین ادعای بهره ۲۳ درصد فقط یک شوخی است.»

محبی‌نژاد درباره جلسات انجمن و اصحاب صنعت خودرو را نیز دادیم؛ اما توجه نشد. امروز هم هشدار توضیح داد: «در روزهای آغازین جنگ و با وجود جلسات متعدد سه انجمن قطعه‌سازی و دو خودرو ساز، بسته حمایتی ۴۸ بندی تدوین و به وزیر ارائه شد؛ اما سازمان برنامه و بودجه و بانک‌کزی بسیاری از بندهای آن را حذف کردند و در نهایت بسته ۳۴ بندی تصویب شد که هیچ بار مالی عملی نداشت و تنها یک بندش امیدی برای صنایع خاص گذاشت. بنابراین امیدوارم قطعه‌سازان در همان بند از حمایت قرار گیرند.»

این مقام صنفی ادامه می‌دهد: «ما به‌عنوان صدای بخش خصوصی مطالبه‌گر، دقیق و مستند سخن گفتیم. دو سال پیش هشدار ناترازی انرژی و ریزش نیرو را نیز دادیم؛ اما توجه نشد. امروز هم هشدار می‌دهیم که اگر ۲۰ هزار میلیارد تومان از ۵۰ هزار میلیارد تومان وعده داده شده فوراً به زنجیره تامین تزریق نشود، تولید روز به روز کاهش می‌یابد، تیراژ نزولی خواهد شد و پدیده‌های منفی مانند تضعیف کالای در راه و نقدینگی به بحران می‌انجامد.»

وی بیان کرد: «ریزش نیروی انسانی و کاهش تیراژ تولید رزودتر از انتظارات رخ خواهد داد. مولفه‌هایی چون بدهی‌های دولتی، مالیات، بیمه و ناتوانی در تحقق مطالبات در کنار فشارهای رو به فزونی، آینده زنجیره تامین را به شدت تهدید می‌کند. اگر نقدینگی تزریق نشود و بدهی‌های دولتی تعیین تکلیف نشود، بحرانی جدی دامن‌گیر خواهد شد.»

شکاف ۶۰۰ همتی؛ در دسر تداوم سیاست‌های اشتباه

مهدی مطلب‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز درباره وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی بیان داشت: «لان دیگر اولویت ساخت داخل نیست؛ بلکه بقای صنعت قطعه و خودرو سازی است. بنده به منحنی‌ای اشاره می‌کنم که در آن ۶۰۰ همت اختلاف بین قیمت بازار و کارخانه وجود دارد. جالب این جاست که میزان بدهی خودرو سازان نیز در همین منحنی، ۶۰۰ همت عنوان شده است. این سؤوال پیش می‌آید که اگر سیاست‌های دستوری و غلط اقتصادی وجود نداشت و اجازه می‌دادند خودرو ساز خودرو را در کارخانه به قیمت واقعی بفروشد، آیا الان این وضعیت وجود داشت؟ ما فقط واسطه‌ها را جاق کرده‌ایم و دولت نیز سهم خود را در این میان برداشته است. اما کسانی که زبان دیندن اول مردم عادی هستند، بعد صنعت قطعه و در پایان خودرو سازی.»

فروش ۳۷۹ هزار و ۵۸۹ دستگاه (سال ۲۰۲۳ میلادی ۳۵۵ هزار و ۶۰۶ دستگاه)، در آسیا ۲۳۷ هزار و ۳۵۵ دستگاه (در سال ۲۰۲۳ میلادی ۲۳۶ هزار و ۵۸۷ دستگاه)، در چین ۱۸۱ هزار و ۹۰۶ دستگاه (سال ۲۰۲۳ میلادی ۱۸۱ هزار و ۴۱۱ دستگاه)، شرق آسیا ۴۲ هزار و ۸۷۲ دستگاه (سال ۲۰۲۳ میلادی ۴۳ هزار و ۹۳۰ دستگاه)، در ژاپن ۸۶ هزار و ۵۷۱ دستگاه (سال ۲۰۲۳ میلادی ۹۴ هزار و ۶۴۷ دستگاه)، اروپا ۸۲ هزار و ۵۷۱ دستگاه (در سال ۲۰۲۳ میلادی ۶۹ هزار و ۲۰۲ دستگاه) و در خاور میانه ۴۵ هزار و ۱۳ دستگاه (در سال ۲۰۲۳ میلادی ۴۶ هزار و ۴۷۲ دستگاه) بوده است.

برند لوکس تویوتا اخیرا میزان فروش محصولاتش را به صورت کامل مشخص کرد. بر این اساس نتایج فروش جهانی برای دوره ژانویه تا دسامبر سال ۲۰۲۴ میلادی ۸۵۱ هزار و ۲۱۴ دستگاه بوده است. این عدد به معنای رشد ۱۰۳٫۳ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۳ بوده است. جالب است بدانید که دلیل اصلی این رشد فروش لکسوس در تقاضای قوی به ویژه در آمریکای شمالی و اروپا، بهبود تامین قطعات پایدار و خدمات پس از فروش بسیار با کیفیت خلاصه می شود. همچنین دو مدل LM و LBX علاوه بر فروش قوی مدل های اصلی RX و NX با استقبال خوبی مواجهه شده اند. در آمریکای شمالی



عملکرد فروش عالی
«لکسوس» در ۲۰۲۴



دادماه ۴۰ درصد افت کرد

خودرو در جیب دولت و دلالان!

آینده صنعت خودرو را در هاله ای از ابهام قرار داده است

وی درباره این که این وضعیت چه تاثیری بر تولید دارد؟ تصریح کرد: «متأسفانه به علت عدم نقدینگی و عدم وصول چک های خودرو ساز ها، نه تنها با مشکلات عدیدهای در بانک ها روبه رو شدیم، بلکه در عمل به تعهداتمان در قالب گشایش های LC بابت خرید مواد اولیه نیز لطمه وارد شده و به نوعی جریان نقدینگی تقریبا فریز شده است.»

طی بی درباره وضعیت دو خودرو ساز بزرگ کشور توضیح داد: «دو خودرو ساز بزرگ ما هر کدام یک درخواست ۱۰ همتی از بانک ها داشتند که عملا درباره یکی از آن ها اعلام شد به دلیل خصوصی بودن باید خود چاره ببیند. ۱۰ همت دیگر هم سایپا اعلام کرد که تا آن جا که اطلاع داریم ۷ همت تسهیلات دادند، اما این مبلغ نیز راهگشای مشکلات صنعت ما نخواهد بود. به این خاطر که فکر می کنم ماهانه یا تا پایان سال حدود ۱۶ همت فقط برای حقوق خود دارند.»

محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور نیز در تایید مطالب فوق ادامه داد: «اگر تعطیلی قطعه سازی اتفاق بیفتد، از مجموع ۵۵۰ هزار نیروی شاغل در این صنعت، قریب به ۴۰۰ هزار نفر ناچار به تعدیل خواهند شد. آن ۱۵۰ هزار نفر باقیمانده عمدتاً در واحدهایی فعالیت دارند که قطعه برای بازارهای دیگر یا صنایع غیر خودرویی تولید می کنند؛ هر چند که بعضی از این واحدها نیز ممکن است متاثر شوند. بنابراین، در صورت استمرار تعطیلی قطعه سازان، این ۴۰۰ هزار نفر تا پایان شهر یور ماه شغل خود را از دست خواهند داد.»

وی با تأکید بر اهمیت حمایت فوری از زنجیره تامین یادآور شد: «توقف صنعت قطعه نه تنها تبعات اقتصادی و اجتماعی سسنگینی دارد، بلکه صنایع بالادستی و پایین دستی کشور را نیز تحت تأثیر قرار می دهد.»

طی بی، عضو کمیته نقدینگی انجمن قطعه سازان کشور با اشاره به ارقام مرتبط با نیازهای سازمان های حمایتی تصریح کرد: «نیاز ماهانه تامین اجتماعی ۱۰۳ همت است و ۸۵ همت در ماه از بخش صنعت، صنف و خیلی از صنایع دیگر مانند خودرو سازی و سایر شرکت ها تامین می شود. عملاً اگر این ۴۰۰ هزار نفر به جمع بیکاران اضافه شوند، نه تنها ۳۰ درصد عدد دیگر قابل تامین نخواهد بود، بلکه این ۸۵ همت هم با کاهش مواجه خواهد شد.»

وی درباره بار مالی ناشی از این رویداد بر دولت و صندوق های حمایتی افزود: «در صورتی که ۴۰۰ هزار نفر با میانگین حقوق ۲۵ میلیون تومان به بیمه بیکاری اضافه شوند، عدد قابل توجهی بابت بیمه بیکاری باید پرداخت شود و این تبعات در کشور خیلی بزرگ خواهد بود. به یک نوعی در پرداخت حقوق بازنشسته ها هم دچار مشکل جدی خواهیم شد.»

چک های برگشتی و مطالبات بی جواب

بابک کریمخان، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور نیز درباره وضعیت فعلی صنعت خودرو اظهار داشت: «خودرو سازی خودش در طول این سال ها لنگان لنگان جلو می رفت. حالا با وقوع مسائل اخیر، از جمله جنگ اقتصادی و بحران های جدید، آن روند کند قبلی هم دیگر به چشم نمی آید. تجربیاتی که در این دوره برای ما حاصل شد، باعث شد مردم نسبت به نقدینگی شان و دارایی های سهل الوصول حساس تر شوند و همین امر در خرید ها و کسب و کار ها تأثیرات چشمگیری داشته است.»

وی تأکید کرد: «در خرید خودرو و تأثیرات این حساسیت را به روشنی می بینیم، زمانی تا ۱۵ تا برابر صف فروش برای یک خودرو وجود داشت، اما حالا این صف ها به دو یا سه برابر رسیده است. این تغییر نشان دهنده کاهش تقاضای خودرو روست و به طور طبیعی وقتی این کاهش رخ می دهد، درآمدهای خودرو سازی نیز دچار مشکل می شود.»

کریمخان با اشاره به مشکلات مالی خودرو سازان تصریح کرد: «وقتی درآمدها کاهش پیدا کند، پرداخت بدهی های بانکی و سایر تعهدات هم با مشکل مواجه می شود. تأثیر مستقیم این مساله بر چک های برگشتی است که خودرو سازان نمی توانند به موقع تامین اعتبار کنند و بار آن به زنجیره تامین قطعه ساز منتقل می شود. در حال حاضر، ما چک های بسیاری داریم که از خودرو سازان به زنجیره تامین منتقل شده اما هنوز نقد



نشده و مطالبات ماندگار است. همین مساله باعث ایجاد یک حلقه جبران در کل مجموعه شده است.»

عضو هیات مدیره انجمن با اشاره به ناترازی در زنجیره مالی بیان داشت: «تولید، به ویژه در

بخش قطعات خودرو، به شدت مظلوم واقع شده است؛ زیرا از یک طرف امکان وصول مطالبات را ندارد و از سوی دیگر با بحران انرژی و تعطیلات کارخانه های مواجهه است. شرکت ها مجبور به تعطیلی ۱۲ تا ۱۳ روزه شدند، اما باید حقوق پرسنل را همچنان پرداخت کنند و همین امر بحران نیروی انسانی را به همراه داشته است.»

وی ادامه داد: «بسیاری به تعدیل نیرو رسیدند و آینده پیش رو نیز برای اکثر تولید کنندگان مبهم و غیر شفاف شده است؛ این بلاتکلیفی باعث می شود تولید کنندگان مردد شوند که آیا مواد اولیه خریداری کنند یا خیر. برخی اقالما مواد اولیه در بازار با کاهش قیمت شدید مواجه شده اند و تقاضایی برای آن ها نیست. این وضعیت در صنایع پتروشیمی، فولاد و نساجی نیز مشاهده می شود و آثار منفی آن بر بیش از ۶۴ صنعت وابسته ملموس است.»

کریمخان در خصوص بازار قطعات یدکی نیز افزود: «در این بازار هم همان کاهش تقاضا وجود دارد. قبلاً فروشندگان و توزیع کنندگان سرمایه گذاری کلانی روی موجودی کالا انجام می دادند، اما اکنون ترجیح می دهند کالا را به روز خرید و فروش کنند و نقدینگی شان را به روش های دیگر مدیریت کنند. این امر موجب افزایش چک های برگشتی در بازار قطعات یدکی شده و فشار نقدینگی را بیشتر کرده است. خریداران هم دیگر تمایل سابق برای خرید کالا را ندارند و رکود نسبی در بازار برقرار است.»



افزایش کف تعرفه واردات لازم است.

نفسی قطعه سازان به شماره افتاده است

فرامرز طی بی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور نیز درباره چالش های نقدینگی قطعه سازان بیان داشت: «با یک مثال می خواهم موضوع نقدینگی را توضیح دهم؛ اگر ما غذا نداشته باشیم، به عنوان یک پیکر انسان شاید بتوانیم ۱۵ روز زنده بمانیم، اگر آب نباشد، شاید به سه روز، چهار روز یا یک هفته برسیم، اما اگر اکسیژن نباشد، کاملاً حیاتی است. پس جریان نقدینگی برای هر سازمانی مانند اکسیژن برای انسان و بقای یک موجود زنده است.»

وی اضافه کرد: «متأسفانه در حال حاضر بحث عدم نقدینگی و عدم وصول مطالبات صنعت قطعه از خودرو ساز ها به یک چالش بزرگ تبدیل شده که عملاً جریان یک سازمان را به نوعی دچار بحران کرده است. تا پایان ۲۴ تیر، چیزی بالغ بر ۱۵۰ همت مطالبات تعیین نشده از خودرو ساز های داخلی داریم که بخشی از این مطالبات نیز به بخش خصوصی بر می گردد. از این مبلغ، ۵۵ همت آن عملاً سررسید شده است.»

عضو کمیته نقدینگی انجمن قطعه سازان کشور درباره نحوه گردش نقدینگی تشریح کرد: «عموما در



دل این ارقام، بخشی به صورت خرید دین و غیره در بانک ها، یا به شکل تنزیل اسناد خودرو ساز ها و یا با مدل های دیگر به صورت گشایش LC، اوراق گام یا SCF در جریان است؛ اما این ابزار ها عملاً برای ما دست نیافتنی شده اند. از تاریخ ۲۳

خرداد که این بحران ۱۲ روزه شروع شد، یکی از خودرو ساز ها - که البته سایرین به خصوص خصوصی ها نیز درگیرند - حداقل پنج همت چک برگشتی دارد. همین پنج همت جلوی جریان های اعتباری ما را در بسیاری از بانک ها گرفته است.»

به گفته طی بی، در زنجیره تامین، معمولاً با یک یا چند خودرو ساز کار می کنیم و هر گونه اتفاقی در یکی از بانک ها در قالب حد اعتباری یا عدم وصول چک های خودرو ساز ها، بلافاصله تبعاتی برای سایر خودرو ساز ها دارد؛ چرا که حد اعتباری را به امید باز شدن این چک ها تعریف شده و با وصول آن ها سقف اعتباری واحد تولیدی مجدداً بازمی شود، تسهیلات جدید در یافت می کند و جریان نقدینگی مجدداً به راه می افتد.

وی تأکید کرد: «وضعیتی که اکنون حاکم است منجر به کاهش تولید شده است. کاهش تولید به معنای ریزش نیروی انسانی است. شرکت ها به ناچار حدود ۲۰ درصد از نیروهایشان را تعدیل کرده اند. اگر این روند ادامه یابد، بیم آن داریم تا پایان شهریور، حدود ۴۰۰ هزار نفر از ۵۵۰ هزار نفر اشتغال در صنعت قطعه از بین برود. آیا این مساله به سازمان تامین اجتماعی برای پرداخت بیمه فشار وارد نمی کند؟ از سوی دیگر ۳۰ درصد بیمه ای که تا امروز دریافت می شد، دیگر وصول نخواهد شد.»

مطلب زاده ادامه داد: «این مساله ورشکستگی بسیار گسترده ای را در پی خواهد داشت. سوال این است که به جای کمک، چرا واردات خودرو را با تعرفه های بسیار پایین ۲۰ درصدی تأیید کردند؟ وقتی ۲۰ درصد سی بی یو وارد شود، طبیعتاً قطعه باید تعرفه منفی داشته باشد تا تامین قطعه با مشکل مواجه نشود. اگر بخواهیم تولید کنیم، با این بی برقی موجود چه باید کرد؟ ما ۱۶۰ ساعت کاری در ماه داریم که اگر واقعا تنظیم هم شود و چهار روز را کم کنیم، یعنی ۲۲ ساعت کاهش؛ این فاجعه است.»



وی اضافه کرد: «مساله دیگر واردات خودرو دست دوم است. ما گفتیم خودرو دست اول وارد شود و خیلی هم خوب است؛ هیچ کس مخالفتی ندارد، اگر ارز بود می توانید وارد کنید. اما از برای نیاز های ضروری وجود ندارد،

همه جمع شده اند تا خودرو دست اول و یا دست دوم وارد شود و به این بخش ارز کلان اختصاص داده می شود؛ این سیاست از کجای می آید؟ آیا قرار است همان سیاست هایی اعمال شود که زبان ۶۰۰ همتی و شکاف بازار را رقم زد؟»

محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور نیز در تایید سخنان فوق تصریح کرد: «کف تعرفه واردات خودرو در حال حاضر ۲۰ درصد است و این نرخ برای خودرو های زیر ۱۵۰۰ سی سی اعمال می شود. پیشنهاد انجمن این است که کف تعرفه واردات باید ارتقا یافته و افزایش یابد؛ چرا که وضعیت فعلی به هیچ عنوان منطبق با منطق حمایت از صنعت داخلی نیست. البته ما نمی گوییم که برای همه خودرو ها یک نرخ واحد مانند ۴۰ درصد تصویب شود، اما معتقدیم کف تعرفه واردات باید از ۲۰ درصد به حداقل ۴۰ درصد افزایش پیدا کند.»

وی خاطر نشان کرد: «بر اساس محاسبات ما، تعرفه واردات قطعات خودرو باید بر اساس منطق تورم، نرخ ارز و نرخ بهره بانکی تعیین شود. اکنون کف تعرفه قطعات خودرو طبق این فرمول ۳۲ درصد محاسبه می شود؛ در حالی که نرخ بهره بانکی ۲۳ درصد لحاظ شده که اگر این نرخ را واقعی تر در نظر بگیریم، فراتر از ۲۵ درصد خواهد بود. در عمل اما بهره ۲۳ درصد برای تولید اعمال نمی شود و به همین دلیل



زمان خرید خودرو نیست و عده‌ای معتقدند زمان خرید خودرو همین امروز است و باید وقت را غنیمت شمرد؛ در نهایت این سردرگمی سبب رکود بیشتر بازار شده است؛ زیرا در چنین بازاری، بین پیش‌بینی فروشند و خریدار، فاصله زیادی وجود دارد.

بازار خودرو این روزها تا حد زیادی سردرگم است. برای این اساس عده‌ای متاثر از شرایط سیاسی و اقتصادی کشور، انتظار کاهش قیمت‌ها را در این بخش از بازار دارند و پیش‌بینی عده دیگری افزایش قیمت انواع خودرو در آینده است. برخی بر این باور هستند که اکنون



کساد در بازار خودرو

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

رکود در بازار خودرو، فراگیر است!

ادامه خواهد داشت و آیا خودروسازان و شرکت‌های واردکننده خودرو با توسل به شیوه‌های گوناگون فروش، قادر به عبور از این بحران هستند یا خیر؟

است. به‌طوری که این روزها شاهد فعال شدن و راه‌اندازی مجدد فروش اقساطی اکثر مدل‌های چینی موجود در بازار خودرو، از سوی کمپانی‌های مختلف هستیم. حال باید دید این شرایط تا چه زمانی

طی یک ماه اخیر رکود در بازار خودرو روزافزون بوده و بیشتر شامل حال نسخه‌های صفر کیلومتر وارداتی شده است. در عین حال، به‌مرور این وضعیت دامن خودروهای چینی را نیز گرفته

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۶۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۵۹۰	۲۰	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۵۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۳ میلیون	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۷۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۳۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۴۰	۴۰	▼
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۹۰	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۱۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۵۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۸۵۰	۵۰	▼
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▼
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۰۰	۰	
کیا سلتنوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲ میلیون و ۵۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۱۰۰	▼
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۸۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۵۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۴۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا i-Online DD (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۰	۴۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۲۴	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۳۵	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۹۲	۳	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۷۰	۶۴۸	۱۹	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۲۰	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۳۲	۳	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۰۲	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۷	۶۳۶	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۲۶	۲	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۵	۵۲۶	۱	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۱۴۰۴)	۴۱۹	۵۴۳	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۶	۵۱۹	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۵۰	۵۲۲	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۷۰	۱۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۹۵	۷	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۶۷۱	۹۸۷	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۵۳	۳	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۵۲	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۷۹۰	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۴۰	۸۴۰	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۱۸	۸	▼
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۹	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۱۰	▲
پادرا تک کابین (۱۴۰۴)	۷۳۰	یک‌میلیارد و ۶۹۱	۲۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۵۱	۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۳۶	۷۸۱	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۵	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۵۰	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۸۰	۱	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۹	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۸۰	۸۳۷	۲	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۴	۱	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۲۵	۹۰۱	۴	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۸	۸	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۴۷	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده بدون رینگ (۱۴۰۴)	۸۰۰	یک‌میلیارد و ۵	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده با رینگ (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۲۳	۴	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۱۸	۳	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۶۱	۳	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۱۱۰	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۷۷	۴	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۸۲	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۴۵	۱۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۵۸۲	۲	▼



کشف ۵ میلیارد تومان روغن موتور قاچاق در شور آباد



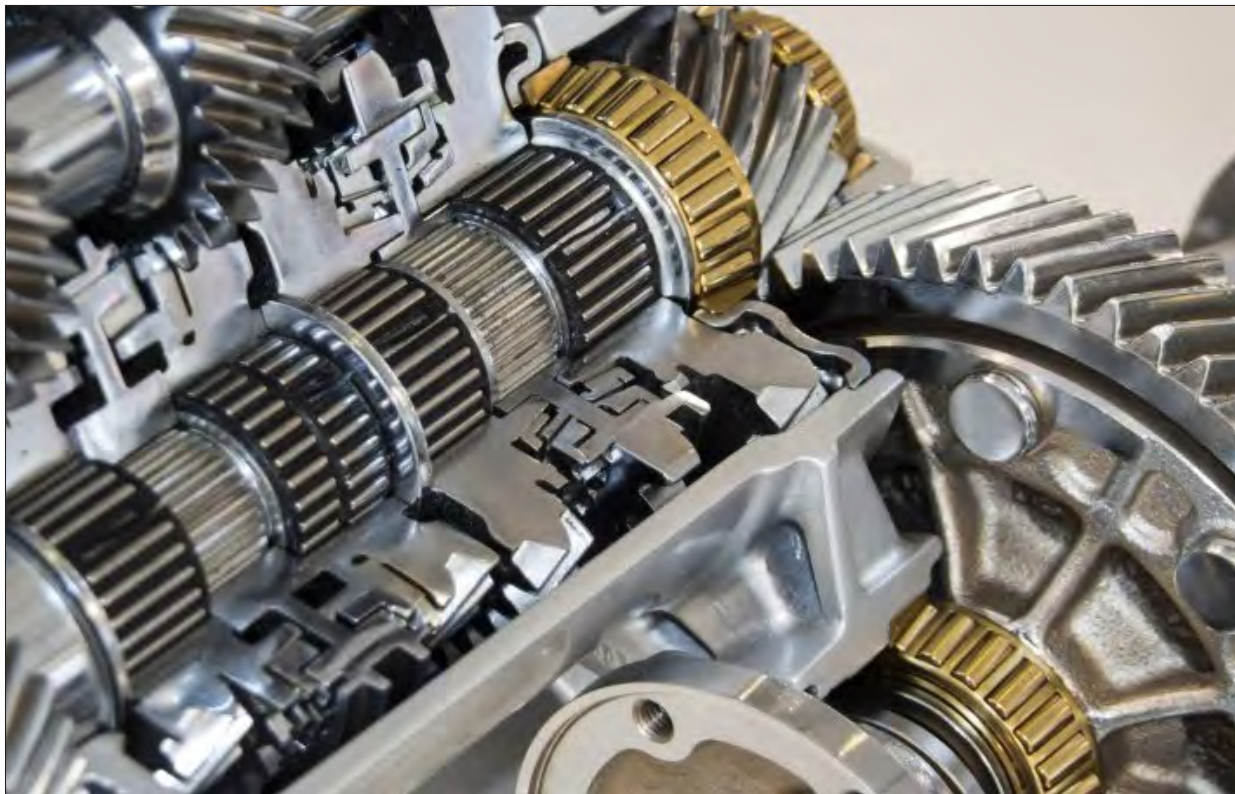
رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۲۵ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش بالغ بر ۵ میلیارد تومان در یک انبار در منطقه شور آباد خبر داد. سرهنگ کار آگاه مهدی افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ در گفت و گو با خبرنگار اجتماعی خبرگزاری تسنیم اظهار کرد: «در پی اقدامات اطلاعاتی و فنی صورت گرفته توسط ماموران پلیس، مشخص شد مقدار قابل توجهی روغن موتور قاچاق خارجی در انباری واقع در منطقه شور آباد پو شده است.» وی افزود: «بررسی هان نشان داد قاچاقچیان این محموله ها را ابتدا با خودروهایی شوتی از شهرهای جنوبی کشور به اطراف تهران منتقل کرده و سپس با وانت به این انبار انتقال داده اند تا در

بازار توزیع کنند.» به گفته سرهنگ افشاری در بازرسی از محل، بیش از ۲۵ هزار لیتر روغن موتور خارجی با برند ZIK کشف شد که فاقد اسناد گمرکی معتبر بودند. بررسی ها نشان داد مدارک ارائه شده مربوط به سال های گذشته بوده و با کالاهای موجود در انبار هم خوانی نداشته است. این مقام انتظامی ادامه داد: «در مجموع ۲۵ هزار و ۷۹۳ لیتر روغن موتور قاچاق کشف و ضبط شد و در این رابطه یک متهم دستگیر و برای سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با اشاره به آسیب های اقتصادی ناشی از ورود کالای قاچاق تاکید کرد: «سرما به گذاری در زمینه قاچاق کالا و ارز، به ناپودی تولید داخلی منجر می شود.»

فرآیند احتراق به کمک روغن موتورهای فناورانه بهینه می شود

کاهش ۳۳ درصدی آلاینده ها با روانکار نانویی

تحقق یافت. کریگ نیکول، مدیرعامل و مدیر اجرایی شرکت جی ام جی در این باره گفت: «روانکار G@ نه تنها بهره وری سوخت را افزایش می دهد، بلکه موجب کاهش ذرات آلاینده نیز می شود. البته هنوز نیاز داریم آزمایش های بیشتری انجام دهیم تا عملکرد بلندمدت آن را دقیق تر بسنجیم.» او همچنین تاکید کرد که بررسی های تکمیلی در حال انجام است تا محدوده کامل عملکرد این روانکار گرافنی مشخص شود. این بررسی ها شامل ارزیابی دوام، اثرات بلندمدت، سازگاری با انواع مختلف موتورها و میزان بهینه دوز گرافن خواهد بود. جک پرکوسکی، رئیس هیات مدیره و عضو هیات مدیره جی ام جی نیز افزود: «اخبار بسیار خوبی است. داده های آزمایش روانکار G@ بسیار امیدبخش هستند. تیم ما کار فوق العاده ای انجام داده است. این روانکار می تواند به راهکاری عملی برای کاهش هزینه سوخت و آلاینده گی در صنعت چندین تریلیون دلاری سوخت های مایع تبدیل شود.» شرکت جی ام جی با استفاده از فناوری پیشرفته گرافن، تلاش دارد محصولات نوآورانه در زمینه انرژی، بهینه سازی مصرف و کاهش اثرات مخرب محیط زیستی ارائه کند. روانکار G@ یکی از محصولات شاخص این شرکت است که می تواند نقش موثری در گذار جهانی به سمت بهره وری بیشتر انرژی ایفا کند. این شرکت اعلام کرده است روند تست های بیشتر همچنان ادامه دارد و به زودی نتایج کامل تری از تاثیر این روانکار در سناریوهای مختلف عملیاتی منتشر خواهد شد.



شرکت جی ام جی اعلام کرد آزمایش های داخلی انجام شده روی روانکار گرافنی اختصاصی این شرکت منجر به بهبود چشمگیر در عملکرد موتورهای دیزلی شده است. این روانکار موفق شده است مصرف سوخت را و به تبع آن میزان آلاینده های ذرات معلق را به طور قابل توجهی کاهش دهد. در یک آزمایش که به صورت داخلی توسط شرکت جی ام جی انجام شده است، روانکار G@ Lubricant به یک موتور دیزل ۲۲ کیلووات-امپری ساخت شرکت کاترپیلار (Caterpillar) و در شرایط بار ۸۰ درصدی افزوده شد. این روانکار حاوی گرافن با دوز حداکثری ۰.۰۳ درصد بود و در سه مرحله به روغن استاندارد موتور اضافه شد. به گزارش acnnewswire نتایج به دست آمده نشان می دهد افزودن G@ Lubricant باعث افزایش ۱۰ درصدی بهره وری انرژی (بر حسب کیلووات-ساعت به ازای هر لیتر سوخت مصرفی) شده است. همچنین میزان ذرات معلق آلاینده در گازهای خروجی موتور دیزل به میزان قابل توجه ۳۳ درصد کاهش یافته است. این ارقام در صورت تایید نهایی می توانند تحولی اساسی در حوزه مصرف بهینه سوخت و کاهش اثرات محیط زیستی موتورهای دیزلی رقم بزنند. براساس اطلاعات ارائه شده، موتور مورد آزمایش پیش از افزودن این روانکار در شرایط عملکردی قرار نداشت و به ویژه در بارهای بالا دچار افزایش دما می شد. به همین دلیل، پس از نخستین دژ روانکار، دو دژ دیگر نیز به روغن موتور اضافه شد تا شرایط پایدارتری برای عملکرد موتور ایجاد شود که این هدف تا حد زیادی



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



آرایش وی‌شکل به حجم ۵.۵ لیتری تنفس طبیعی را جا داده است. این موتور می‌تواند حداکثر ۶۷۹ اسب‌بخار قدرت و ۶۲۴ نیوتون‌متر گشتاور را به ارمان آورد. بنابراین کورت C8 جدید در فهرست بهترین خودرو سال ۲۰۲۳ موتور ترند قرار گرفته است. این مجله خودرویی درباره کورت C8 نوشته است: «کورت جدید، چابک، سبک‌وزن‌تر، پویاتر و سریع‌تر شده که می‌تواند رقابتی اصلی اروپایی خود از جمله فراری F8، لامبورگینی هوراگان EVO و پورشه ۹۱۱ را از سر راه بردارد. فرمان‌پذیری عالی و شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲.۶ ثانیه‌ای کورت Z06 را به هیولا تبدیل کرده است.»

کورت نماد ویژگی‌های خاص و سرعت بالای شورولت است. این سوپراسپرت که سال ۲۰۲۰ با تغییرات بسیار گسترده در طراحی و پیش‌رانه آن مواجه شد، این کوپه‌های - پر فور منسی را به یکی از بهترین‌های این عرصه بدل کرده است. کورت نسل هشتم موسوم به C8 با ساختار پیش‌رانه میانی و استایل بدنه کاملاً آوانگارد به یک سوپراسپرت تمام‌عیار تبدیل شده تا رقبای اروپایی خود را از سر راه بردارد. نسخه اسپرت و محبوب این سوپراسپرت با نام Z06 شناخته می‌شود که از همان استایل جذاب و فوق‌زیبای عضلانی بر خوردار است. کورت C8 Z06 در بخش میانی خود یک موتور ۸ سیلندر با

«کورت» خودرو سال ۲۰۲۳ «موتور ترند»

تلگرام

بازگشت پر قدرت کوپه‌ها

از سال ۲۰۱۰ میلادی به بعد استقبال از مدل‌های کوپه در بازار خودرو چشمگیر بوده است. در همین زمینه حدود یک سال است مرسدس بنز کوپه جدیدش با نام CLE را به بازار عرضه کرده و بامو نیز در حال به‌روزرسانی Z4 و سری ۸ است. این موضوع به‌خوبی نشان می‌دهد جایگاه کوپه‌ها در بازار در حال تقویت است. حال سوال این است که آیا سدان‌ها و کوپه‌ها می‌توانند بار دیگر به جایگاه سابق‌شان در بازار بازگردند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را می‌خوانید

این که تصور شود کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها قرار است پس از گذشت دو دهه به یک‌باره حذف شوند، تصویری کاملاً اشتباه است. در عین حال شاید امروزه استراتژی جدید خودروسازان بر این اساس باشد که بیشتر از حد استاندارد به بلندقامتان اهمیت بدهند، اما بهتر است برای برقراری توازن در بازار، کلاس محبوب سدان‌ها و کوپه‌ها را نیز مورد توجه قرار دهند. همین مساله سبب می‌شود تا بازار خودرو جهانی نیز رقابتی‌تر باشد.

اسدیان

اشغال فضای پارک کمتر، مصرف سوخت بهینه‌تر و قابلیت حرکت در سرعت‌های بالا، سبب تحکیم جایگاه سدان‌ها و کوپه‌ها در بازار خودرو جهان شده است. همچنین بررسی‌های مجله حمل و نقل بریتانیا حکایت از آن دارد که در یک دهه آینده، شاهد رشد تقاضا برای سدان‌ها و ام‌پی‌وی‌ها خواهیم بود.

فلاحی

صدای ملتتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

تبعات جدی گرفتن فضای مجازی!

خودرو خارجی مدل ۲۰۱۴ دارم و چندی پیش و در زمان خروج از پارکینگ، گلگیر جلو سمت راست آن به دیوار پارکینگ برخورد کرد و تورفتگی شدیدی در آن قسمت به‌وجود آمد. پس از آن با الگو قرار دادن محتوای یک ویدئو که چندی پیش در فضای مجازی منتشر شده بود، یک دستگاه مکند پلاستیکی را خریداری کردم؛ با این هدف که تورفتگی بدنه خودرویم را با استفاده از آن برطرف کنم. اما پس از استفاده از این دستگاه، رنگ بخشی از گلگیر کاملاً تخریب شد و تنها بخشی از تورفتگی ایجادشده برطرف شد. در نهایت با مراجعه به صافکاری، تکنسین تشخیص داد گلگیر خودرویم نیاز به‌رنگ دارد و در صورتی که بخواهم این قطعه به‌حالت اول بازگردد، باید آن را تعویض کنم.

۰۹۳۶**۹۹۲۹

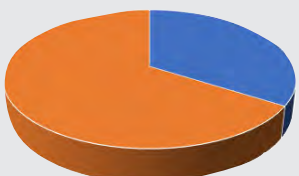
نظرسنجی

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۳۵۶

گزینه ۱ ۳۴ درصد

گزینه ۲ ۶۶ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما با وجود گران شدن هزینه برق مصرفی خودروهای برقی در کشور استفاده از این خودروها در طولانی‌مدت مقرون به صرفه خواهد بود؟ در پاسخ به این پرسش ۳۴ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۶۶ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۳۵۷
قبل از انجام سفرهای تابستانی، برای عیب‌یابی احتمالی و چک کردن خودرو کدام روش مفیدتر است؟

- ۱- مراجعه به تعمیرگاه‌های موجود در سطح شهر
- ۲- مراجعه به مراکز معاینه‌فنی خودرو
- ۳- مراجعه به نمایندگی مربوطه خودرو

چگونه «تویوتا» بازار خودرو آمریکا را در دست گرفت؟ «TRD PRO»؛ سکویا با چاشنی اسپرت



سکویا از جمله اس‌یووی‌های فول‌سایز آفرودی به حساب می‌آید که کمپانی تویوتا به‌منظور کسب سهم بیشتر از بازار ایالات متحده آن را به تولید رساند. در حقیقت سکویا بعد از لند کرورز به‌عنوان محبوب‌ترین اس‌یووی فول‌سایز تویوتا شناخته می‌شود. تا به‌امروز سه نسل از سکویا روی خط تولید تویوتا قرار گرفته و تویوتا ۲۵ ژانویه سال ۲۰۲۲ میلادی به صورت رسمی از سومین نسل آن رونمایی کرد.

فضای داخلی مدرن و لوکس

در زمان ورود به کابین سکویا جدید نخستین ویژگی که بسیار جلب توجه می‌کند، سبک طراحی جدید این خودرو است. یک نمایشگر ۱۱۴ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر)، فضای کاملاً مدرنی را در کابین این خودرو فراهم آورده است. استفاده از مواد با کیفیت و چرم و تلفیق چوب و نورپردازی داخلی و سقف پانوراما، فضای داخلی این خودرو را بسیار دلنشین جلوه می‌دهد. طراحی داشبورد مینیمال با درجه‌های عمودی سیستم تهویه مطبوع، بسیار جذاب و جدید است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی سکویا می‌توان به: سیستم تهویه مطبوع دوگانه (مجزا برای سرنشینان عقب)، ۱۰ ایرپگ، سیستم هشدار نقاط کور، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سامانه پیشرفته جلوگیری از برخورد، دوربین ۳۶۰ درجه، باز شدن در عقب به‌صورت اتوماتیک، سیستم پارک هوشمند، راهنمایی خودرو روی گوشی تلفن همراه و... اشاره کرد.



مشخصات فنی

پنوماتیکی نیز سواری این خودرو را با کیفیت و نرم کرده است. سواری اس‌یووی‌های آفرودی، اغلب خشک و با کوبش بسیار است، اما با طراحی دامپرهای پنوماتیکی، سواری این خودرو نسبت به نسل قبل با کیفیت‌تر و نرم‌تر است. باتوجه به کیت قابل سفارش TRD PRO این امکان در اختیار مشتریان قرار گرفته تا با رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج‌شده بتوانند خودرو خاص و اسپرتی را خریداری کنند. علاوه بر این موارد، کیت آفرودی TRD PRO نیز در دسترس مشتریان است. سکویا جدید از زشی برابر با ۵۰ هزار دلار دارد که اگر کیت TRD PRO را نیز سفارش دهید، باید ۷۸ هزار و ۳۹۵ دلار هزینه کنید.

استایل تنومند و اسپرت

نسل سوم این خودرو فول‌سایز اس‌یووی بر پایه پلت‌فرم جدید TNGA GA-F شکل گرفته است. زبان جدید طراحی کمپانی تویوتا به‌خوبی در این بلندقامت فول‌سایز دیده می‌شود. از نظر طراحی پروفیل خودرو با خطوط تیز روی گل‌گیرهای جلو و عقب، حجم خاصی را ایجاد کرده است. این ویژگی در کنار سطوح و فرم‌های تخت و رینگ‌های ۲۰ اینچی فورج TRD کاراکتر جذاب و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. سکویا در ظاهر بسیار مشابه پیکاپ آفرودی محبوب تویوتا یعنی تاکوما می‌باشد. به بیان دیگر فرم پوزه جلو این خودرو، مشابه تاکوماست. پوزه متورم، چراغ‌های بزرگ مشابه قطره اشک، فرم LED (که مشابه حرف L است) و جلوپنجره ۶ ضلعی عریض، چهره تهاجمی از سکویا را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب نیز بر خلاف نسل قبلی، دیگر شاهد طراحی کسل‌کننده نیستیم؛ زیرا چراغ‌های کشیده با فرم L، LED شکل بسیار زیبا به‌نظر می‌رسد.



قلب تپنده تویوتا سکویا را یک موتور ۶ سیلندر با آرایش وی‌شکل ۳.۵ لیتری توپین‌توربوشارژر تشکیل می‌دهد. این موتور بنزینی با هماهنگی موتور الکتریکی و سیستم هیبریدی می‌تواند ۴۴۳ اسب‌بخار قدرت و ۷۹۰ نیوتون‌متر گشتاور به‌ارمان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک جعبه‌دنده ۱۰ سرعته دایرکت‌شتت اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. سیستم چهارچرخ‌محرك مبتنی بر مدیریت سیستم توزیع گشتاور می‌تواند پر فور منس خودرو را بهبود بخشد. از سوی دیگر سیستم تعلیق این خودرو در محور جلو با ساختار دابل‌ویسیون و در محور عقب با اهرم‌مبندی پنج‌ضلعی همراه است. البته استفاده از دامپرهای

پیامک

SMS

کوپه جذاب مزدا

با توجه به شرایط سوخت عرضه‌شده در کشور، قصد خرید یک خودرو کوپه یا کروک دونفره اسپرت با موتوری را دارم که برایم مشکل‌ساز نشود. با جست‌وجوی بسیار متوجه شدم مزدا MX-5 گزینه مناسبی است. آیا این خودرو با شرایط فعلی سوخت کشور سازگار است؟ همین‌طور این خودرو از نظر مشخصات فنی چگونه است؟

MX-5 یکی از معدود کوپه‌های موفق بازار است. طراحی بدنه این خودرو بسیار جذاب و متناسب با استایل آن است. از طرفی در نمای عقب شاهد طراحی زیبایی هستیم. به‌روزرسانی گرافیک چراغ‌ها و قرارگیری دو آگزوز کروی شکل در یک طرف، از تغییرات جدید ایجاد شده در نمای عقب این خودرو است.

کابین خودرو به دور از شلوغی، فضای مدرنی دارد. استفاده از چرم‌روی داشبورد و پارچه کتان برای صندلی‌ها از جمله موارد برجسته در کابین MX-5 است. نسخه‌های ۲۰۲۱ این کوپه محبوب مزدا با طیف گسترده‌ای از ویژگی‌های فنی برای مشتریان در دسترس است. به‌شما پیشنهاد می‌دهیم که نسخه اسپرت ونچر را خریداری کنید؛ زیرا این نسخه جزو قوی‌ترین نسخه‌های مزدا MX-5 است. یک پیش‌رانه ۴ سیلندر به حجم ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی، قلب تپنده این رودستر را تشکیل می‌دهد.

این موتور موسوم به اسکای-اکتیو است. با توجه به قرارگیری ۱۶ سوپاپ در سرسیلندر و سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، این پیش‌رانه حداکثر می‌تواند ۱۳۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. برای این که این کوپه رودستر چابک مزدا بتواند شتاب بهتری داشته باشد، گیربکس ۶ سرعته دستی با ضرایب ثابت و فواصل کوتاه برای انتقال قدرت، روی آن نصب شده است. این گیربکس، قدرت و گشتاور تولیدی را به‌محور عقب می‌رساند. همچنین سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود LSD برای MX-5 اسپرت ونچر تعبیه شده است. این سیستم، عملکرد خودرو را بهبود داده و سبب کاهش اتلاف انرژی نیز می‌شود. این کوپه رودستر جذاب ژاپنی تنها در ۷.۱ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. از طرفی مهندسان کمپانی مزدا با استفاده از تیتانیوم، سیستم آگزوز اسپرت این خودرو را طراحی کرده‌اند.

این سیستم آگزوز سبب افزایش حجم صدای خروجی و بهبود رانندمان موتور شده است. سیستم تعلیق MX-5 اسپرت ونچر همانند سایر نسخه‌های دیگر، در محور جلو از ساختار دابل‌ویسیون و در محور عقب از ساختار مولتی‌لینک با فنرهای مارپیچی بهره می‌برد. همچنین نسخه اسپرت ونچر با رینگ‌های ۱۶ آلایزی به بازار عرضه می‌شود.

مزدا مدل MX-5 اسپرت ونچر را به‌صورت اختصاصی برای بازار بریتانیا در نظر گرفته است.

به‌همین منظور تنها رینگ ۱۶ اینچی آلایزی برای این کوپه جسور ژاپنی قابل نصب است. همانند هر سال، مزدا MX-5 در فهرست بهترین کوپه اسپرت‌های جهان قرار دارد. سیستم کروز کنترل، سیستم دیفرانسیل با لغزش محدود LSD، سیستم پایش نقاط کور، سیستم آنالیز آنلاین ترافیک، نمایشگر مجهز به اندروید اتو و اپل کارپلی، سنسور پارک، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، فرمان برقی و سیستم ترمز خودکار اضطراری از مهم‌ترین آپشن‌های MX-5 اسپرت ونچر هستند.

این کوپه رودستر چابک مزدا در این نسخه حدود ۳۷ هزار و ۸۹۰ دلار قیمت دارد که باید هزینه‌های گمرکی و عوارض را نیز به آن اضافه کنید و همچنین در نظر داشته باشید که نگهداری از این خودرو باید به‌بهترین شکل ممکن صورت گیرد؛ زیرا این خودرو در کشورمان هیچ‌گونه قطعاتی نداشته و هزینه نگهداری بالایی خواهد داشت.



کشف بیش از ۱۲۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در اهواز

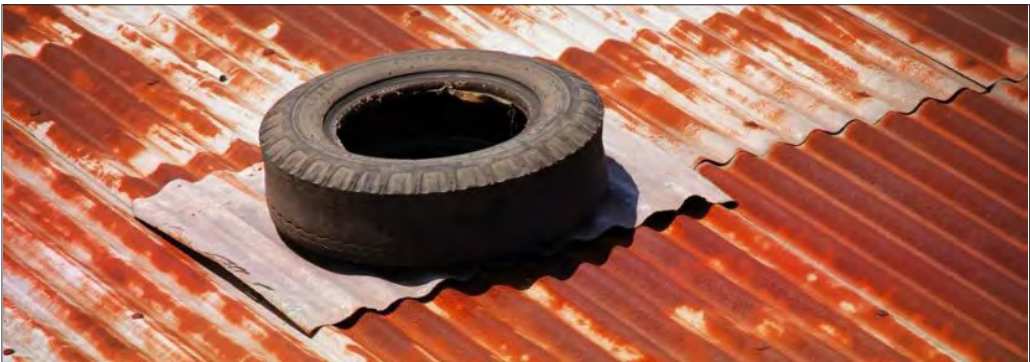
هماهنگی با مقام قضائی به محل مورد نظر عزیمت و پس از بازرسی تعداد یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک در مارک های مختلف خارجی قاچاق و فاقد هرگونه مجوز گمرکی کشف کردند. «سردار میرقیضی با اشاره به این که کارشناسان اقتصادی این فرماندهی ارزش مالی کالای کشف شده را بالغ بر ۳۲۰ میلیارد ریال عنوان کردند، تصریح کرد: «در این رابطه یک تن قاچاقچی دستگیر و با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی تحویل مرجع قضائی شد.»

«فرمانده انتظامی استان خوزستان از کشف یک هزار و ۲۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی به ارزش ۲۳۰ میلیارد ریال در شهرستان اهواز خبر داد. به گزارش «مهر» سردار سیدمحمود میرقیضی گفت: «در ادامه طرح مقابله با کالای قاچاق، ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان اهواز در پی انجام کار اطلاعاتی از دپوی کالا در یکی از محلات شهرستان مطلع و پیگیری موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان اهواز ضمن

دلایل قرار دادن لاستیک کهنه روی پشت بام چیست؟

تایر خودرو روی سقف خانه؛ نمادی از خلاقیت

جمع شدن آب و در نتیجه، جذب پشه و حشرات شوند. برای مقابله با این مشکل، برخی ساکنان حفره هایی در لاستیک ها ایجاد می کنند تا آب خارج شود. برخی از آن ها با افزودن قرص های ضدپشه از تبدیل شدن لاستیک ها به محل تخم گذاری حشرات جلوگیری می کنند. در کنار کارکرد عملی استفاده از لاستیک های فرسوده روی سقف خانه های پیش ساخته، این اقدام بازتابی از خلاقیت مردمی در مواجهه با کمبود منابع و بی توجهی نهادهای رسمی به نیازهای اقشار کم درآمد است. زمانی که امکان دسترسی به مصالح مقاوم یا نصب سازه های تقویتی وجود ندارد، ابتکارهای محلی مانند بهره گیری از لاستیک مستعمل به عنوان وزنه ای برای مهار سقف، نقش مهمی در حفظ امنیت خانوارها ایفا می کند. این روش، اگرچه فاقد استانداردهای مهندسی رسمی است، اما نشان دهنده سازگاری فرهنگی و انعطاف پذیری اجتماعی در برابر تهدیدات طبیعی است. از منظر زیست محیطی نیز می توان آن را نوعی بازیافت و بهره گیری دوباره از مواد غیرقابل استفاده تلقی کرد که در حالت معمول ممکن است به منابع آلاینده تبدیل شوند. البته در بلندمدت، چالش هایی همچون جذب حشرات و زشتی ظاهری باید مدنظر قرار گیرد و طرح های حمایتی دولتی برای ارتقای ایمنی و زیبایی این سازه ها لازم به نظر می رسد. به بیان دیگر، لاستیک روی سقف نمادی از پیوند بین نیاز، خلاقیت و نابرابری زیربنایی در جوامع مدرن است.



آسیب یا سوراخ، فشار لازم را برای ثابت نگه داشتن سقف فراهم کنند. سقف های فلزی موج دار در برابر بار شدید مستعد جابه جایی، صدا یا حتی کنده شدن هستند؛ اما با کمک لاستیک ها تا حد زیادی ایمن تر می شوند. بسیاری از خانواده ها این لاستیک ها را به صورت دائمی روی پشت بام نگه می دارند. البته استفاده از لاستیک روی سقف معایب خودش را نیز دارد. لاستیک ها پس از بارندگی می توانند تبدیل به محل

کرده اند؛ اما بیشتر ساکنان به سراغ لاستیک های قدیمی می روند که می توان آن ها را به راحتی از کنار جاده، گاراژها یا ضایعاتی ها پیدا کرد. این روش استاندارد نیست؛ اما براساس نیاز و محدودیت شکل گرفته و در برابر شرایط اقلیمی سخت پاسخ گو بوده است. نصب لاستیک نیازی به ابزار تخصصی یا مهارت فنی ندارد. وزن و نرمی لاستیک ها باعث می شود روی ورق های فلزی نامنظم به خوبی بنشینند و بدون ایجاد



قرار دادن لاستیک خودرو روی سقف برخی خانه ها شاید رایج و معمول باشد، اما دلیل این کار چیست؟ در مناطق توفان خیز آمریکا، به ویژه در خانه هایی با سقف فلزی سبک، دیده شدن لاستیک خودرو روی پشت بام منظره عجیبی نیست. این روش ساده و کم هزینه، برای بسیاری از ساکنان خانه های متحرک به راهکاری برای مقابله با آسیب های ناشی از بادهای شدید تبدیل شده است. حدود ۲۰ میلیون آمریکایی در خانه های پیش ساخته یا متحرک زندگی می کنند؛ عمدتاً در جوامع کم درآمد جنوب کشور که توفان و تندباد در آن ها رایج است. سقف فلزی موج دار یکی از مصالح رایج این خانه هاست؛ اما اغلب بدون پشتیبانی یا مهاربندی مناسب نصب می شود. در نبود منابع مالی یا ابزار لازم برای ایمن سازی حرفه ای، استفاده از لاستیک های فرسوده خودرو به عنوان وزنه نگهدارنده به راهکاری ابتکاری و در دسترس تبدیل شده است. برخی مردم از سنگ های بزرگ برای این منظور استفاده

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و 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
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		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-ساندرواستپ 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		245/70R17	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-کوران دو
	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 کولیبوس-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 8S-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



نیوتون متر گشتاور و را در ۵۲۰۰ آرمی ام تولید کند. این پیشرانه با قدرت نسبتا بالای خود از نظر کیفیت نیز در سطح بالایی قرار دارد. همچنین مجله خودرو در سال ۲۰۲۱ پیشرانه MZAA10 لکسوس UX200 را مورد بررسی قرار داده که به لحاظ استهلاک در کمترین سطح، از لحاظ کیفیت و دوام قطعات از ۱۰ امتیاز ۸.۹ و از نظر عملکرد سیستم‌های الکترونیکی موتور از ۱۰ امتیاز ۹.۵ را به خود اختصاص داده است. بر این اساس پیشرانه MZAA10 بر اساس ZZR-FE طراحی و تولید شده که به لحاظ کیفیت و عملکرد سیستم‌های الکترونیکی در سطح بالاتری قرار گرفته است.

لکسوس UX را می‌توان کوچکترین جزو خانواده بلندقامت این برند لوکس ژاپنی دانست. این خودرو که در کلاس ساب کامپکت لاکچری کراس اوور اس یووی قرار می‌گیرد، از سال ۲۰۱۸ به‌عنوان یکی از اعضای جدید خانواده بلندقامت لکسوس، توانسته در بازار بسیار موفق ظاهر شود. این خودرو در زیر کاپوت یک پیشرانه چهار سیلندر خطی دولیتری تنفس طبیعی را جا داده است. این پیشرانه با سیستم پاشش سوخت مستقیم و زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاها همراه است که حداکثر می‌تواند ۱۷۴ اسب بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرمی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۰۹



موتور «لکسوس»
در سطح بالای کیفیت!

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

بحران تولید خودروهای سنگین در اروپا

افت تولید و کاهش ثبت‌نام کامیون‌های سنگین در اروپا تنها یک نشانه ظاهری از تحول عمیق در مدل صنعتی این قاره است

ون و کامیون، در سال ۲۰۲۴ در اتحادیه اروپا از نظر ارزش واردات و صادرات کاهش یافته است. واردات اتوبوس افزایش یافته، اما صادرات آن با کاهش شدید ۱۹.۲ درصد همراه بوده است.

کاهش صادرات کامیون‌ها از اروپا، نشانه‌ای از کاهش رقابت‌پذیری تولیدکنندگان اروپایی در بازارهای جهانی است. افزایش قیمت‌ها، نوسانات ارزی، رقابت تولیدکنندگان آسیایی و آمریکای جنوبی و الزامات سخت‌گیرانه زیست‌محیطی، از جمله دلایل عمده این کاهش محسوب می‌شوند.

کاهش صادرات کامیون از اروپا و هم‌زمان افزایش تولید در مناطقی چون آمریکای جنوبی (افزایش ۳۷.۱ درصد) نشانه‌ای است از کاهش رقابت‌پذیری اروپا در صنعت کامیون‌سازی، در حالی که تولیدکنندگان اروپایی درگیر انبوهی از استاندارد، مقررات، و هزینه‌های مالیاتی زیست‌محیطی هستند، رقبای جنوبی و شرقی با انعطاف بیشتر، هزینه پایین‌تر و حمایت دولتی قوی‌تر در حال افزایش سهم بازار جهانی خود هستند. این روند، زنگ خطری جدی برای آینده جایگاه بین‌المللی برندهای اروپایی محسوب می‌شود.

پیشنهادهای راهبردی برای نجات صنعت کامیون اروپا انجمن خودروسازان اروپا در موضع‌نامه اخیر خود چند راهبرد مهم را برای برون‌رفت از وضعیت بحرانی کنونی پیشنهاد کرده است:

تمرکز بر کاهش مستقیم انتشار گازهای گلخانه‌ای با ابزارهایی نظیر بهینه‌سازی موتورها، ارتقای بازده سوخت و توسعه سوخت‌های جایگزین.

پرهیز از مقررات تکراری و هزینه‌بر که ممکن است مزایای زیست‌محیطی قابل توجهی نداشته باشند. استفاده از چارچوب‌های هماهنگ بین‌المللی مانند دستورالعمل‌های A-LCA سازمان UNECE برای تسهیل همکاری بین‌کشوری می‌تواند راهگشا باشد. همچنین روی بحث زیرساخت‌های شارژ و سوخت جایگزین برای کامیون‌های برقی و هیدروژنی، با کمک دولت‌ها و نهادهای عمومی باید سرمایه‌گذاری شود. درعین حال برقراری سیاست‌های فناورانه بی‌طرف که همه فناوری‌ها (برقی، هیدروژنی، سوخت‌های زیستی و...) را به صورت برابر بررسی و پشتیبانی کند، در این رابطه ضروری به نظر می‌رسد. همچنین پاسخ انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) نسبت به فشارهای سیاسی، به شکل هشدار دهنده بوده است؛ این انجمن معتقد است رویکرد «یک نسخه برای همه» در مورد LCA جوابگو نیست؛ هزینه‌های پیاده‌سازی چنین مدل‌هایی بسیار بالا و اثربخشی آن در کاهش واقعی CO2 پایین است؛ باید بر اقدامات مستقیم کاهش آلاینده‌گی تمرکز کرد؛ سیاست‌گذاری باید فناوری‌محور، بی‌طرف و غیردستوری باشد.

این موضع‌گیری نشان از تقابل رو به افزایش میان سیاست‌گذار اقلیمی و صنعت گر و واقع‌گرا دارد؛ موضوعی که اگر به درستی مدیریت نشود، می‌تواند موجب فرسایش سرمایه‌گذاری و مهاجرت تکنولوژی از اروپا شود.

آینده‌ای نامطمئن، نیازمند تصمیم‌گیری هوشمندانه صنعت خودروهای سنگین در اروپا امروز در نقطه عطفی قرار دارد. از یک سو باید با سرعتی روزافزون به سمت فناوری‌های پاک حرکت کند و از سوی دیگر، باید واقعیت‌های صنعتی، فنی و اقتصادی را در نظر بگیرد. کاهش تولید، افت صادرات، مقررات پیچیده و زیرساخت‌های ناکافی همگی هشدارهایی هستند که نیازمند بازنگری در سیاست‌گذاری و بازتعریف نقش دولت‌ها، صنعت و نهادهای مالی در آینده این بخش هستند. اگر اروپا می‌خواهد جایگاه خود را به‌عنوان یکی از رهبران صنعت خودروهای تجاری در جهان حفظ کند، باید سیاستی هوشمند، منعطف و مبتنی بر مشارکت همه ذی‌نفعان اتخاذ کند؛ سیاستی که بین اهداف اقلیمی، منافع اقتصادی و توان عملیاتی تعادل برقرار کند. افت تولید و کاهش ثبت‌نام کامیون‌های سنگین در اروپا تنها یک نشانه ظاهری از تحول عمیق در مدل صنعتی این قاره است. گذار به حمل‌ونقل سبز و کم‌کربن امری اجتناب‌ناپذیر است؛ اما اگر این گذار بدون ملاحظات عملیاتی، اقتصادی و فناورانه اجرا شود، نه تنها موجب اختلال در تولید می‌شود، بلکه موقعیت استراتژیک اروپا در بازار جهانی را نیز تضعیف خواهد کرد.



به‌قابلیت اطمینان، شعاع پیمایش بالا و زیرساخت موجود نیز مربوط می‌شود. در این میان، سیاست‌گذاران اروپایی با چالش تعادل بین اهداف اقلیمی و واقعیت‌های عملیاتی ناوگان مواجه هستند. تمرکز صرف بر حذف دیزل، بدون ارائه گزینه‌های مقرون به صرفه و پایدار، می‌تواند به کاهش بهره‌وری در حمل‌ونقل جاده‌ای و افزایش هزینه‌های اقتصادی منجر شود. در حالی که اتحادیه اروپا برای رسیدن به ناوگان جاده‌ای بدون آلاینده‌گی در افاق ۲۰۵۰ تلاش می‌کند، دیزل هنوز در قلب ناوگان تجاری سنگین می‌تپد. داده‌های سال ۲۰۲۴ نشان می‌دهد دیزل همچنان سوخت غالب برای خریداران کامیون‌های جدید است.

این مسأله نه تنها یک تناقض بلکه نوعی «واقعیت اقتصادی-فنی» است. کامیون‌های برقی با شعاع پیمایش محدود، هزینه اولیه بالا و وزن باتری سنگین، هنوز نتوانسته‌اند به‌طور واقعی جایگزین دیزل شوند. به‌عبارت دیگر، بازار بر اساس «عملکرد» و «هزینه تمام‌شده» تصمیم می‌گیرد، نه «آرامان‌های زیست‌محیطی».

تجارت بین‌المللی و تأثیر آن بر صنعت اروپا طبق داده‌های ACEA، تجارت وسایل نقلیه تجاری، به‌ویژه

واقع‌بینانه یا مشقوق‌های مالی گسترده، شرکت‌ها را به تنگنا کشانده است. هرچند در شعارها و اسناد رسمی، حمل‌ونقل سبز اولویت یافته، اما در عمل زیرساخت شارژ کامیون‌های برقی، شبکه برق کافی و ایستگاه‌های سوخت جایگزین در بسیاری از کشورهای اروپایی وجود ندارد. این عدم هماهنگی میان «هدف» و «امکانات»، صنعت را در وضعیتی بلا تکلیف و پرهزینه نگه داشته است. زنجیره تولید در اروپا متأثر از اختلال در زنجیره تامین جهانی از بحران انرژی پس از جنگ اوکراین گرفته تا کمبود نیمه‌هادی‌ها و مواد اولیه باتری، بار دیگر شکنندگی خود را نشان داده است. هزینه‌های بالا، نوسانات نرخ ارز و رقابت شدید با بازگرن آسیایی (چین، هند) و آمریکای جنوبی، سودآوری این صنعت را با تهدید جدی روبه‌رو کرده است.

نقش دیزل در آینده ناوگان سنگین اروپا برخلاف انتظارات برای برقی‌سازی گسترده، آمارها نشان می‌دهد دیزل همچنان سوخت غالب در خودروهای سنگین اروپاست. در سال ۲۰۲۴، دیزل سوخت ترجیحی برای خریداران جدید باقی ماند. این امر نه تنها به دلیل قیمت پایین‌تر نسبت به سوخت‌های جایگزین است، بلکه

به گفته کارشناسان، کامیون‌های سنگین برقی نه تنها به باتری‌های بزرگ‌تر نیاز دارند، بلکه بارگذاری و نگهداری آن‌ها نیز به زیرساخت‌های سنگین‌تر و پیچیده‌تری نیاز دارد.

اختلال در زنجیره تامین و هزینه‌های تولید بحران‌های جهانی زنجیره تامین، به‌ویژه در تامین مواد اولیه باتری، قطعات الکترونیکی و فولاد، موجب افزایش هزینه تولید وسایل نقلیه سنگین شده است. این افزایش هزینه در ترکیب با تقاضای پایین‌تر، به کاهش تولید و سودآوری تولیدکنندگان منجر شده است. شاید بتوان گفت جمعیت چند بحران ساختاری و مقطعی باعث شده تولید کامیون در اروپا به جای حرکت روبه جلو، در مسیر عقب‌گرد قرار گیرد. فشارهای اقلیمی و الزامات قانونی در اتحادیه اروپا که پیش‌بینی‌های گزافی‌های اقلیمی در سطح جهانی است، با ابزارهایی نظیر مقررات جدید CO2 و چارچوب‌هایی مانند ارزیابی چرخه عمر (LCA)، عملاً تولیدکنندگان را به بازطراحی محصولات خود بر مبنای فناوری‌های کم‌کربن وادار کرده است. اما اجرای این سیاست‌ها بدون زیرساخت، زمان‌بندی



در حالی که بازار جهانی وسایل نقلیه تجاری با نوسانات جدی در تولید و تقاضا مواجه است، اروپا با کاهش چشمگیر در تولید و ثبت‌نام کامیون‌های سنگین روبه‌رو شده است. این بخش، نه تنها در انتقال کالا و مسافر نقش کلیدی دارد، بلکه به‌عنوان شاخصی برای سنجش پویایی‌های اقتصاد صنعتی اروپا نیز عمل می‌کند. با این حال، داده‌های جدید منتشر شده از سوی انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) و نهادهای آماری، تصویری نگران‌کننده از وضعیت تولید، فروش و تجارت این بخش ارائه می‌دهند. در ادامه نگاهی به چالش‌های تولید این محصولات در قاره سبز خواهیم داشت؛

صنعت خودروهای سنگین، یکی از ستون‌های حیاتی زنجیره تامین و اقتصاد حمل‌ونقل در اروپا به‌شمار می‌رود. این بخش، نه تنها در انتقال کالا و مسافر نقش کلیدی دارد، بلکه به‌عنوان شاخصی برای سنجش پویایی‌های اقتصاد صنعتی اروپا نیز عمل می‌کند. با این حال، داده‌های جدید منتشر شده از سوی انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) و نهادهای آماری، تصویری نگران‌کننده از وضعیت تولید، فروش و تجارت این بخش ارائه می‌دهند. در ادامه نگاهی به چالش‌های تولید این محصولات در قاره سبز خواهیم داشت؛

افت محسوس تولید و ثبت‌نام کامیون‌ها در اتحادیه اروپا

بر اساس آخرین آمار منتشر شده، ثبت‌نام کامیون‌های جدید در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۴ با کاهش معنادار به ۳۲۷ هزار ۸۹۶ دستگاه رسید که نسبت به سال ۲۰۲۳، ۶.۳ درصد افت را نشان می‌دهد. این در حالی است که فروش ون‌های جدید در اروپا با ۸.۳ درصد افزایش همراه بوده و بخش اتوبوس نیز رشد ۹.۲ درصد را تجربه کرده است. این تناقض میان کاهش تقاضای کامیون‌ها و رشد سایر بخش‌ها، نیازمند بررسی ریشه‌ای‌تر است.

از سوی دیگر، تولید جهانی کامیون‌ها در سال ۲۰۲۴ با کاهش ۸.۳ درصد مواجه شد؛ اتفاقی که هم‌راستا با افت تولید ون‌ها (۴.۶ درصد) و در تضاد با رشد ۱۰.۳ درصدی تولید اتوبوس‌ها در سطح جهانی است. اگرچه در برخی مناطق مانند آمریکای جنوبی رشد تولید کامیون‌ها به ۳۷.۱ درصد رسید، اما در اتحادیه اروپا، تصویر کاملاً متفاوت است: کاهش تقاضا، سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و عدم تطابق زیرساخت‌ها با فناوری‌های نوین، تولید را در مسیر این صنعت قرار داده است.

چرا کامیون‌های سنگین در اروپا با بحران مواجه هستند؟

دلایل متعددی را برای کاهش تولید و تقاضای کامیون‌های سنگین در اروپا می‌توان برشمرد. مهم‌ترین این دلایل عبارت‌اند از؛

۱. فشارهای محیط‌زیستی و قوانین سخت‌گیرانه اروپا همواره در خط‌مقدم سیاست‌های اقلیمی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای قرار داشته است. در همین راستا، مقررات اتحادیه اروپا در تحت عنوان ۲۰۲۴/۱۶۱۰ توسعه یافته‌اند که هدف آن‌ها تنظیم استانداردهای سخت‌گیرانه برای انتشار CO2 از وسایل نقلیه سنگین است. اما اجرای این مقررات بدون در نظر گرفتن واقعیت‌های فنی و تولیدی، به گفته انجمن خودروسازان اروپا می‌تواند به پیچیدگی‌های غیرضروری و هزینه‌های گزاف برای تولیدکنندگان منجر شود.

در مواضع رسمی ACEA این گونه آمده است که روش‌شناسی ارزیابی چرخه عمر (LCA) برای وسایل نقلیه سنگین در شرایط کنونی مناسب استفاده به‌عنوان ابزار سیاست‌گذاری نیست. دلیل این امر، پیچیدگی ذاتی خودروهای سنگین، تنوع کاربردهای آن‌ها و دشواری در محاسبه دقیق کل چرخه انتشار CO2 است.

۲. عدم آمادگی زیرساخت‌ها برای گذار به وسایل نقلیه بدون آلاینده‌گی

اگرچه اتحادیه اروپا با فشار زیادی برای برقی‌سازی ناوگان سنگین وارد می‌کند، اما نبود ایستگاه‌های شارژ کافی، عدم توسعه شبکه برق‌رسانی و محدودیت‌های فنی در خودروهای برقی سنگین باعث شده است تا صنعت نتواند به سرعت خود را با تغییرات هماهنگ کند.

فوت ۱۲ تن عابر پیاده در تصادفات رانندگی ماه جاری پایتخت



«مهر: معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ، از جان باختن ۱۲ تن عابر پیاده در تیرماه طی تصادفات رانندگی خبر داد. سرهنگ فیروز کشیر در توضیح این خبر اعلام کرد: «در بازه زمانی ۱۷ تا ۲۰ تیرماه ۱۴۰۴، بیش از ۱۴ هزار فقره تخلف رانندگی در شهر تهران به ثبت رسیده که شامل یک هزار و ۲۸۹ فقره تخلف استفاده از تلفن همراه هنگام رانندگی، ۱۱ هزار و ۲۳۴ فقره تخلف عدم استفاده از کمربند ایمنی، یک هزار و ۳۸۵ فقره عدم استفاده از کلاه ایمنی توسط موتور سواران و ۷۰۹ فقره سرعت غیرمجاز است.»



استمرار خدمت‌رسانی در مراکز در تمامی ایام و همچنین مدیریت نحوه پذیرش اینترنتی و حضوری، خوشبختانه در حال حاضر در هیچ‌یک از مراکز صف نداریم و شهروندان در صورت سلامت خودرو می‌توانند در کمتر از نیم ساعت نسبت به دریافت معاینه‌فنی خودرو خود اقدام کنند.» گفتنی است پذیرش در مراکز سراج، دماوند و نیایش صرفاً اینترنتی و در مراکز دیگر علاوه بر اینترنتی، حضوری نیز انجام می‌شود. البته توصیه می‌شود شهروندان تا حد امکان به شکل اینترنتی نوبت بگیرند.

وی با اشاره به تفاوت ساعت کاری و نحوه پذیرش مراکز معاینه‌فنی و به‌ویژه فعالیت تعدادی مراکز منتخب در روزهای تعطیل گفت: «از شهروندان درخواست می‌شود برای اطمینان از آخرین وضعیت کاری مراکز به‌سایت ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران به‌نشانی inspection.tehran.ir مراجعه کنند. همچنین شهروندان می‌توانند در صورت داشتن هرگونه سوال، موضوع را با کارشناسان سامانه پاسخگوی ۹۶۰۶۰۰۰ مطرح کنند.»

«خدمت‌رسانی به مسافران سفرهای تابستانی میرزایی قمی با اشاره به آغاز سفرهای تابستانی و اهمیت انجام معاینه‌فنی پیش از سفر اظهار کرد: «در ایام تابستان، مراکز معاینه‌فنی شهر تهران علاوه بر انجام معاینه‌فنی و کنترل وضعیت ایمنی خودروها آمادگی دارند تا نسبت به پاسخگویی سوالات و ارائه خدمات مشاوره فنی برای آماده‌سازی خودرو پیش از سفر، در میزهای خدمتی که به‌همین منظور پیش‌بینی شده است، اقدام کنند.» وی در توضیح الزامات داشتن معاینه‌فنی برای تردد در راهور گفت: «معاینه‌فنی یکی از مدارکی است که در جاده توسط پلیس راهور کنترل می‌شود. از شهروندان درخواست می‌کنیم برای رعایت الزامات قانونی و همچنین اطمینان از سلامت فنی و ایمنی خودرو، پیش از سفر به مراکز معاینه‌فنی مراجعه کنند.» مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی با تأکید بر این موضوع که داشتن معاینه‌فنی سالانه شرط کافی برای حفظ شرایط ایمن خودرو در یک بازه یک‌ساله نیست، گفت: «توصیه می‌شود اگر یک ماه از انجام معاینه‌فنی خودرو می‌گذرد، راکبین برای اطمینان از وضعیت سلامت ایمنی، پیش از سفرهای برون‌شهری، مجدداً به مراکز برای کنترل خودرو مراجعه کنند. مراجعه حداقل سالی یک‌بار یک بحث قانونی برای ساماندهی وضعیت خودروهاست که پس از تولید به‌صورت کلان برنامه‌ریزی شده؛ اما خودروها نیاز دارند پس از هر تعمیر اساسی در بخش‌های ایمنی یا پیش از سفر که ایمنی خودرو حائز اهمیت است، به مراکز معاینه‌فنی مراجعه کنند.»

اعلام ساعت کاری مراکز معاینه‌فنی تهران در تابستان آلاینده‌گی، بیشترین مشکل خودروها در معاینه‌فنی است



افزایش است. همچنین برای رفاه حال و تسهیل در خدمت‌رسانی به شهروندان به‌ویژه در ایام تعطیل که مشتریان با فراغت خاطر بیشتری می‌توانند از خدمات مراکز استفاده کنند، این مجموعه بنا بر تقاضای مراجعه‌کنندگان، نسبت به ارائه خدمات در چند مرکز در ایام تعطیل اقدام کرده است. در روزهای جمعه مراکز شهید آشناسان، دماوند، خاوران، امام رضا (ع)، شهدای زمان آباد، فدائیان اسلام و واحدهای سیار معاینه‌فنی مستقر در داهمان، جیحون، بوتان، یاس فاطمی، گیلان و اتحاد از ساعت ۱۷ الی ۱۴ آماده خدمت‌رسانی به شهروندان هستند.» مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی با اشاره به مراجعه روزانه به طور متوسط ۵ هزار دستگاه خودرو به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران تصریح کرد: «با توجه به توسعه خطوط معاینه‌فنی، افزایش ساعت کاری مراکز،

مراجعه‌کننده به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران دارای معاینه‌فنی برتر هستند.» براساس مصوبه شورای اسلامی شهر تهران در سال ۱۴۰۴ وسایل نقلیه دارای گواهی معاینه‌فنی برتر از مراکز شهر تهران، مشمول تخفیف ۲۰ درصدی هزینه عوارض تردد در محدوده‌های طرح ترافیک و کنترل آلودگی هوا هستند

«نحوه فعالیت مراکز معاینه‌فنی شهر تهران در ایام تابستان میرزایی قمی در توضیح جزئیات نحوه فعالیت مراکز معاینه‌فنی تهران در ایام تابستان ۱۴۰۴ گفت: «کلیه مراکز معاینه‌فنی شهر تهران و واحدهای سیار به مدت ۱۱ ساعت، از ساعت ۷ الی ۱۸ فعال هستند. البته ساعت کاری مراکز معاینه‌فنی ثابت نبوده و افزایش آن براساس تقاضا و میزان مراجعات قابل



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«چندی پیش رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از اعمال قانون بیش از ۲۰ هزار خودرو به دلیل آلاینده‌گی و دودزا بودن در پایتخت خبر داد. سردار موسوی‌پور در این باره بیان کرده بود: «برخورد با خودروهای دودزا و فاقد معاینه‌فنی یک اقدام مقطعی نیست، بلکه یک وظیفه مستمر و قانونی پلیس راهور است. حفظ ایمنی شهروندان و کاهش آلودگی هوا از اولویت‌های ماست و در تمام طول سال، نظارت بر وسایل نقلیه آلاینده و اعمال قانون بر متخلفان ادامه دارد.» همچنین روز گذشته مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در گفت‌وگویی، آخرین آمارها و اخبار مرتبط با مراکز معاینه‌فنی خودروهای پایتخت را تشریح کرد که در ادامه، بخش‌هایی از آن را می‌خوانید.

«معاینه‌فنی برتر برای ۱۲ درصد از خودروهای مراجعه‌کننده سیدمحمد مهدی میرزایی قمی، مدیرعامل ستاد معاینه‌فنی خودروهای تهران در خصوص وضعیت مراجعات خودروهای سبک از ابتدای امسال تا ۲۰ تیرماه توضیح داد: «در این بازه زمانی در حدود ۴۸۴ هزار دستگاه خودرو به‌مراکز معاینه‌فنی شهر تهران مراجعه کرده که در مقایسه با سال گذشته، میزان مراجعات تغییر چندانی نداشته است. از این آمار ۳۸۲ هزار دستگاه خودرو مربوط به مراجعات اول بوده است. نقص مربوط به آلاینده‌گی ۴۳ هزار خودرو، عدم هم‌راستایی چرخ‌های ۲۰ هزار خودرو، مشکل کم‌فتر ۲۱ هزار خودرو، تست ترمز ۲۹ هزار خودرو و وضعیت ظاهری ۴۰ هزار خودرو مراجعه‌کننده به مراکز معاینه‌فنی شهر تهران شناسایی و در نهایت برای اخذ معاینه‌فنی، توسط راکبین آن‌ها رفع ایراد شده است.» میرزایی قمی افزود: «در مجموع ۲۷ درصد از خودروها به علت نقص فنی موفق به اخذ معاینه‌فنی در مراجعه اول نشده‌اند که تعدادی از این خودروهای مردود، دارای چند نقص بوده‌اند.» وی در خصوص تعداد گواهی معاینه‌فنی صادره از مراکز شهر تهران به تفکیک معاینه‌فنی برتر و معمولی تصریح کرد: «از ابتدای سال تا ۲۰ تیرماه حدود ۳۶۹ هزار گواهی معاینه‌فنی صادر شده که از این تعداد، در حدود ۴۵ هزار گواهی مربوط به معاینه‌فنی برتر است. در مجموع در حدود ۱۲ درصد از خودروهای



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲۵ تیر ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۵۷

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبوردها

Billboard

«آینده، نگرش است»!

سال ۲۰۲۰ میلادی بود که آتودی خاورمیانه واقع در ابوظبی امارات توسط یک اژانس تبلیغاتی بسیار خلاق که با هواپیمایی امارات (Fly Emirates) همکاری داشته است، بیلبوردها بسیار جذابی را طراحی و در سطح شهرهای امارات و کشورهای حاشیه خلیج فارس به نمایش گذاشت. در بیلبوردها این گونه آمده «آینده، نگرش است». آتودی سه گانه ۸ را تجربه کنید». منظور از سه گانه ۸ سدان A8L کراس کوپه Q8 و سوپراسپرت معروف و محبوب این کمپانی، RB بود.



بی توجهی برخی موتورسواران به قوانین!

در شهر شلوغ و پرترافیک تهران، عبور موتورسواران از چراغ قرمز، نادیده گرفتن خط عابر پیاده و رعایت نکردن فاصله ایمن با خودروها، به امری عادی و روزمره بدل شده است. این بی توجهی ها نه تنها نظم ترافیکی شهر را مختل کرده، بلکه جان عابران و حتی خود موتورسواران را نیز تهدید کرده و در معرض خطر قرار می دهد.

بسیاری از موتورسواران هنگام رسیدن به تقاطع ها، به چراغ قرمز توجهی ندارند و بدون توقف از تقاطع عبور می کنند. این رفتار که به نوعی نادیده گرفتن قوانین پایهای راهنمایی و رانندگی است، در کنار سرعت غیرمجاز، احتمال بروز تصادف های شدید و منجر به جرح و فوت را افزایش می دهد از سوی دیگر، خط عابر پیاده حریمی امن برای عبور شهروندان محسوب می شود؛ اما این حق، عملاً از سوی بسیاری از موتورسواران نادیده گرفته می شود و به تبع آن امنیت عابران پیاده نیز تهدید شده و زیر سوال می رود. همچنین متأسفانه در بسیاری از موارد، موتورسیکلت سواران نه تنها تهاجی خط عابر متوقف می شوند، بلکه برخی از آن ها به حریم پیاده راه ها نیز توجهی ندارند و حین مواجه شدن با ترافیک، برای صرفه جویی در وقت، وارد پیاده راه می شوند! رعایت نکردن فاصله ایمن با سایر وسایل نقلیه نیز از معضلات دیگر در این بخش است. بر این اساس بسیاری از موتورسواران برای فرار از ترافیک، از شکاف میان خودروها عبور می کنند و به فاصله ایمنی توجه چندانی ندارند. نتیجه چنین رفتارهایی نیز بروز تصادفات، آسیب رسیدن به بدنه خودروها و حتی برخورد موتورسوار با بدنه خودروهای کناری است. در نهایت بی اعتمادی به رعایت قانون، افزایش تنش در رانندگی و کاهش حس امنیت شهری، تنها بخشی از پیامدهای این بی نظمی است. با این حال، برخورد قاطع پلیس راهور، اجرای مستمر قوانین و فرهنگ سازی گسترده از طریق رسانه ها و آموزش های عمومی، راهکارهایی هستند که می توانند در کاهش رفتارهایی از این دست تا حد زیادی موثر باشند.



روزنامه نگار



نکته آموزشی

نکات ضروری برای نگهداری ایمن خودروهای برقی در پارکینگ



استفاده از شارژرهای استاندارد و تایید شده توسط شرکت سازنده در این زمینه اهمیت زیادی دارد. بر این اساس اتصال خودرو به پریزهای غیراستاندارد یاسیم کشی نامناسب در پارکینگ های مسکونی می تواند خطر آتش سوزی یا آسیب به سیستم برق خودرو را در پی داشته باشد. همچنین بهتر است سطح پارکینگ خشک و فاقد رطوبت باشد؛ زیرا رطوبت می تواند به اتصالات الکتریکی آسیب بزند.

با گسترش استفاده از خودروهای برقی در کشور، نگهداری صحیح و اصولی از این خودروها اهمیت ویژه ای پیدا کرده است. یکی از مهم ترین نکات، انتخاب پارکینگ مناسب برای توقف و شارژ ایمن خودرو است. نخست باید توجه داشت که پارکینگ خودروهای برقی باید مجهز به سیستم تهویه مناسب باشد. چراکه در هنگام شارژ، باتری ممکن است گرما تولید کند و تهویه نامناسب می تواند منجر به افزایش دما و کاهش عمر باتری شود. همچنین

شرایط فروش نقدی و اعتباری پیکاپ کره ای موسو «گرنند-خان»



صنایع خودرو سازی ایلیا

شرایط پیش فروش محصولات شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا

آغاز طرح: ۱۴۰۴/۰۴/۱۶ - پایان اعتبار: ۱۴۰۴/۰۴/۳۱

تاریخ بالا: ۱۴۰۴/۰۴/۱۱

شرایط پیش فروش نقدی و اعتباری خودروی موسو گرنند - خان KGM (محصول شرکت سنگ پلگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا											
کد طرح فروش	تیم	قیمت قبلی (ریال)	پیش پرداخت (ریال)	مرحله دوم پرداخت (ریال)	مرحله سوم پرداخت (ریال)	مرحله چهارم پرداخت (ریال)	نوع پرداخت	مبلغ قسط پرداخت (ریال)	سود مشارکت (سالانه)	سود تأخیر (سالانه)	رنگ های قابل عرضه
SK-KGM-4403	SIGNATURE	۴۲,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقسطی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۲۲ درصد	مشکی - سفید - سیاه
SK-KGM-4404								۱۲ ماهه			
SK-KGM-4405								۲۴ ماهه			
SK-KGM-4406								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4407	SAHARA	۳۷,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	تقسطی	زمان صندوق	۲۱ درصد	۲۲ درصد	مشکی - سفید - سیاه
SK-KGM-4408								۱۲ ماهه			
SK-KGM-4409								۲۴ ماهه			
SK-KGM-4410								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4411								۳۶ ماهه			
SK-KGM-4412								۳۷ ماهه			

مبلغ تسهیلات: ۱۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می باشد.

تاریخ چک ها: تاریخ اولین پیش پرداخت منتهی به سلسله تاریخ چک های دریافتی بوده، لذا چک های مراحل دوم، سوم و چهارم پرداخت در زمان عقد قرارداد دریافت می گردد.

مرحله پنجم پرداخت: اقسالی، مبلغ خودرو در زمان صندوق تسهیلات منتهی به و پس از کسر سود مشارکت پیش از تحویل خودرو قابل پرداخت می باشد.

مقتضات معمول: حجم موتور ۲ لیتر کروپلار - موتور ۶ - قدرت موتور ۲۲۵ اسب بخار - گیربکس ۶ - هنده اوتوماتیک ساخت AISIN - وین - محور محرک دو در هارسیل (4WD).

مقتضات خرید می تواند جهت معامله لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو، امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، تمایز، ۱۰ - نصب طرح فروش در بلبلو امکانات نمایندگی افراسی می باشد. ۱۱ - ملات تحویل خودروهای اقسالی، ارسال نامه توجیه مدارک و مستندات ارائه شده متعلقه خرید از سوا. ۱۲ - مبلغ چک به شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا می باشد.

ملاحظات:

۱- مدت زمان گارانتی خودرو پنج سال ۱۵۰,۰۰۰ کیلومتر می باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) ۲- تخفیف و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ تکمیل وجه می باشد. ۳- متعلقه خرید سلف است کلیه وجه پرداختی را به یکی از حساب های اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا واریز نموده، در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متعلقه نخواهد داشت. ۴- هزینه های شماره گذاری، لسانط خودروی فرسوده، عوارض قانونی و مالیات بر ارزش افزوده مورد سلسله قرار گرفته و در فاکتور فروش لحاظ خواهد شد و چنانچه در زمان تحویل تقریری توسط مراجع اطلاع شود تسبیه به سلسله و دریافت مبلغ قطاعات اقدام می گردد. ۵- حق ارضه نمایندگی های مجاز توسط شرکت تسلیت و پرداخت هر گونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. ۶- بعد خودروی تحویلی ۱۴۰۴ می باشد. ۷- صاحب امتیاز نمایندگی مجاز به ثبت نام بوده و کد ملی وی در لیست ممنوعیت ثبت نام می باشد. ۸- پرداخت سود تقسیر در تحویل طی عهت روز کاری انجام و مدت وجه اصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. ۹- سود تقسیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می یابد که بر اساس این تعیین شده و در زمان مقرر اسناد، مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه نمودت را پرداخت نموده باشد. ۱۰ - نصب طرح فروش در بلبلو امکانات نمایندگی افراسی می باشد. ۱۱ - ملات تحویل خودروهای اقسالی، ارسال نامه توجیه مدارک و مستندات ارائه شده متعلقه خرید از سوا. ۱۲ - مبلغ چک به شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا می باشد.

"در وقت افرم روزو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودرو سازی ایلیا به آدرس: https://ila-auto.com/sale/ اقدام می شود."



کتابخانه SAHARA



کتابخانه SIGNATURE



کتابخانه SIGNATURE

جدول شرایط فروش پیکاپ کره ای موسو گرنند-خان

