



عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس
در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:
بحران صنعت خودرو ایران؛
نوسانات ارزی، تحریم‌ها
و ضعف مدیریت

صفحه ۳



حضور پررنگ گروه خودروسازی
«سایپا» در نمایشگاه خودرو مشهد

صفحه ۷

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

چراغ خاموش کارخانه‌ها، چراغ سبز واردات راروشن خواهد کرد

زمان و هزینه کمتر، سود بیشتر و رفع دغدغه تامین، مسیر خودروسازان را از خطوط تولید داخلی به اسکله‌های واردات خواهد کشاند. وقتی واردکننده ارز آسان‌تر و ارزان‌تر می‌گیرد..

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد:

**شفافیت، حلقه
مفقوده در پرداخت
خسارت بیمه خودرو**

صفحه ۲

انتظار ۱۰ تا ۱۳ هزار خودرو در گمرکات
برای ترخیص

**کاهش تعرفه واردات،
اوضاع بازار خودرو را
تغییر می‌دهد؟**

صفحه ۷

جای خالی «حمل و نقل فوق سبک»

در معابر کلانشهرهای کشور

**ناوگان حمل و نقل استان
تهران یکپارچه می‌شود**

در روزهای اخیر دبیر شورای عالی ترافیک، برخی از
طرح‌های ترافیکی مهم در تهران و سایر کلانشهرهای...

صفحه ۱۵

با درج نماد «کی‌ام‌سی» در فهرست نرخ‌های فرابورس ایران؛

«کرمان موتور» آماده عرضه اولیه سهام در فرابورس شد

صفحه ۵



۱۶ اول شهریور، سالروز تأسیس گروه صنعتی «آمیکو»

۲ تولیدانبوه کمک‌فتر «شاهین» در ایندامین سایپا کلید خورد

۷ دست پر «گروه بهمن» در نمایشگاه خودرو مشهد



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

**کمر صنعت خودرو زیر فشار
سه‌گانه خم شد!**

وضعیت بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر تا حدی
نگران‌کننده شده است. افزایش نرخ ارز، مشکلات
ساختاری خطوط تولید و تعطیلی‌های مکرر...

صفحه ۲

تیتلهای امروز

Titles

روی ناخوش بازار به سوپراسپرت‌های برقی

**دلایلی که درون‌سوزها را
ماندگار می‌کند**

صفحه ۶

وضعیت برگزاری نمایشگاه‌های

خودرو در کشور

صفحه ۱۰

**روایت صنعت تایر از
سخت‌گیری‌های بی‌نمر**

صفحه ۱۳

«دنیای خودرو» از مصرف جهانی

گازوئیل گزارش می‌دهد:

استانداردهای سختگیرانه و آیرودینامیک

عامل کاهش مصرف سوخت

صفحه ۹



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



W
مدیران خودرو ۷۷۷

رونمایی از جدیدترین محصول
صنایع خودروسازی ایلیا



صنایع خودروسازی ایلیا

بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد

زمان: سه‌شنبه ۴ شهریور ۱۴۰۴ - ساعت ۱۷

مکان: سالن مفاخر - غرفه A4



برای سال ۲۰۲۷ و یک خودرو اسپرت چهار نفره با نام A310 است. یکی از دو مدل باقی‌مانده تا پایان دهه، شاسی‌بلند بزرگی خواهد بود که در کلاس D یا E قرار خواهد گرفت و با خودروهایی مانند بامو iX، لوئوس الترا و پورشه کاین الکتریکی رقابت خواهد کرد. هر چند هنوز تصاویر رسمی از A590 منتشر نشده، اما آلپین اعلام کرده است زبان طراحی یکسانی در تمام خودروهای الکتریکی خود به کار خواهد برد. این زبان شامل چهار چراغ جلو با آرایش V شکل، شیشه عقب منحنی و پروفیل جانبی گرد است. این عناصر طراحی، هویت ظاهری منسجمی را برای محصولات الکتریکی آلپین ایجاد خواهند کرد.

آلپین در حال توسعه یک شاسی‌بلند الکتریکی لوکس در سگمنت E است که با پورشه کاین، بامو iX و لوئوس الترا رقابت خواهد کرد. آلپین در حال گسترش سبد محصولات الکتریکی خود است و پس از معرفی هاج یک داغ A290 و شاسی‌بلند A390، برنامه‌ای بزرگ برای عرضه یک شاسی‌بلند پرچم‌دار در کلاس E دارد. این برند قصد دارد تا سال ۲۰۳۰ سبد محصولات الکتریکی خود را به هفت مدل افزایش دهد و یکی از این مدل‌ها، شاسی‌بلند لوکسی خواهد بود که احتمالاً با نام A590 معرفی می‌شود. علاوه بر A290 (بر پایه رنو ۵) و A390 که سال آینده عرضه می‌شوند، آلپین در حال توسعه جانشین الکتریکی A110، یک مدل کانور تیبل



پورشه «کاین» رقیبی از فرانسه خواهد داشت

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

شفافیت، حلقه مفقوده در پرداخت خسارت بیمه خودرو



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«پرداخت خسارت بیمه خودرو؛ مساله‌ای که بسیاری از رانندگان پس از حادثه با آن دست به‌گriپان می‌شوند و اغلب تجربه‌ای پر از انتظار، ابهام و سردرگمی به‌همراه دارد. کارشناسان معتقدند ریشه این مشکلات بیش از هر چیز در نبود شفافیت و نظارت کارآمد نهفته است؛ جایی که طولانی شدن فرآیندها، تفاوت رویه میان شرکت‌ها و ناآگاهی از سقف خسارت‌ها، اعتماد بیمه‌گذاران را خدشه‌دار کرده و نارضایتی عمومی را افزایش داده است. مهدیه فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر این که فرآیند رسیدگی به خسارت هنوز شفاف و یکسان نیست گفت: «مدارک مورد نیاز در شرکت‌های مختلف متفاوت است؛ زمان رسیدگی اغلب بیش از انتظار بیمه‌گذاران طول می‌کشد و حتی مبالغ پرداختی در بسیاری از پرونده‌ها با برآورد اولیه تفاوت دارد.»

او مهم‌ترین مصداق این مشکل را در پرداخت خسارت بدون کרוکی دانست و گفت: «روندی که هر سال تغییر می‌کند اما اطلاع‌رسانی روشن و منسجمی درباره آن وجود ندارد و همین موضوع، سردرگمی و نارضایتی مردم را افزایش داده است.»

این کارشناس بیمه افزود: «راه برون‌رفت از مشکلات موجود، شفاف‌سازی فرآیندها و قابل‌رهگیری کردن آن‌ها برای مشتریان است.» وی توضیح داد: «همان‌طور که یک بسته پستی را می‌توان مرحله به مرحله پیگیری کرد، زبان دیده نیز باید بداند پرونده خسارتش در چه مرحله‌ای است و اگر خسارت رد یا تعدیل می‌شود، دلیل آن به‌طور شفاف اطلاع‌رسانی شود.» او گفت: «ایجاد بانک جامع قیمت قطعات و

کمر صنعت خودرو

زیر فشار سه‌گانه خم شد!

مصرف‌کنندگان را تأمین می‌کنند، با کاهش تولید مواجه شده‌اند و در نتیجه قیمت‌ها به شکل غیرمنطقی افزایش یافته‌اند. از سوی دیگر، واردات خودرو به دلیل فشارهای ارزی و محدودیت‌های جدید کاهش یافته و دسترسی مردم به خودروهای با کیفیت و متنوع محدود شده است. مصرف‌کنندگان ناچارند با انتخاب محدود و قیمت‌های بالاتر، نیاز خود را تأمین کنند؛ وضعیتی که به‌وضوح نشان‌دهنده اثرگذاری مستقیم بحران تولید بر زندگی روزمره مردم است. این فشارها نه تنها صنعت خودرو، بلکه کل اقتصاد را تحت تأثیر قرار می‌دهد. کاهش تولید باعث افت اشتغال، افزایش نقدینگی سرگردان در بازار و تشدید تورم می‌شود. به‌همین دلیل، سیاست‌گزاران و مسئولان صنعتی باید به صنعت خودرو نگاه جامع و راهبردی داشته باشند. مدیریت نرخ ارز، ایجاد ثبات در تولید، کاهش تعطیلی‌های مکرر، تقویت زنجیره تأمین و حمایت از تولیدکننده داخلی در کنار هم می‌تواند منجر به تداوم و ثبات تولید، کاهش تورم و در نهایت دسترسی هرچه بیشتر و آسان‌تر مردم به خودرو شود. تجربه تاریخی نشان داده است ترکیب فشارهای ارزی، مشکلات ساختاری و تعطیلی‌های مکرر با یکدیگر چرخه معیوبی را ایجاد می‌کند که کاهش عرضه و افزایش قیمت‌ها، از پیامدها و تبعات حتمی و غیر قابل انکار آن است. در نهایت صنعت خودرو به‌عنوان نماد قدرت صنعت و اقتصاد، زودتر از دیگر بخش‌ها تحت تأثیر این چرخه قرار می‌گیرد و بازتاب آن روی زندگی اقشار مختلف جامعه کاملاً محسوس است. بنابراین تصمیم‌های راهبردی و هماهنگ در این زمینه با هدف خروج صنعت و بازار خودرو از بحران، می‌تواند به رشد تولید و عرضه محصول در این بخش منجر شود که این امر ثبات و بهبود قیمت و کیفیت انواع خودرو را نیز به دنبال خواهد داشت. به بیان ساده‌تر با افزایش روزافزون بهای ارز، تولید کاهش یافته و تعطیلی‌ها تکرار می‌شوند، بازار خودرو دچار کمبود و نوسان قیمت می‌شود که محروم شدن مردم از دسترسی به خودرو از پیامدهای آن خواهد بود. در نهایت تنها با حمایت واقعی از تولیدکننده و سیاست‌گذاری هوشمند می‌توان از این چرخه معیوب عبور کرد و هم تولید را زنده نگه داشت و هم بازار را به تعادل بازگرداند.

وضعیت بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر تا حدی نگران‌کننده شده است. افزایش نرخ ارز، مشکلات ساختاری خطوط تولید و تعطیلی‌های مکرر کارخانه‌ها ناشی از ناترازی انرژی، ترکیبی از فشارها را ایجاد کرده که نه تنها تولیدکنندگان را تحت تأثیر قرار می‌دهد، بلکه دسترسی مردم به

خودروهای داخلی و وارداتی را محدود و قیمت‌ها را به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش داده است. در این میان، صنعت خودرو به‌عنوان یکی از شاخص‌های مهم اقتصاد، به شکل ملموسی از بحران‌های ارزی، مدیریتی و تولیدی ضربه دیده است. نوسانات شدید نرخ ارز، نخستین عامل فشار بر تولیدکنندگان خودرو است. قطعات و مواد اولیه‌ای که بخش عمده خطوط تولید را تشکیل می‌دهند، عمدتاً وارداتی هستند و رشد بهای دلار، هزینه تولید را به‌طور مستقیم افزایش می‌دهد. تولیدکنندگان به دلیل ناتوانی در تعدیل سریع هزینه‌ها، ناگزیر به کاهش تولید یا تعطیلی موقت خطوط تولید می‌شوند. نتیجه این روند، کاهش عرضه در بازار، ایجاد صف خرید و شکل‌گیری قیمت‌های غیر واقعی است که سبب رشد پرشتاب تورم و کاهش محسوس قدرت خرید مردم می‌شود. مشکلات ساختاری صنعت خودرو نیز نقش مهمی در تشدید بحران ایفا می‌کند. خطوط تولید مستهلک و فاقد به‌روزرسانی، کمبود نیروی انسانی متخصص، ضعف در زنجیره تأمین و نبود برنامه‌ریزی بلندمدت، ظرفیت تولید را محدود کرده و هرگونه شوک بیرونی را تشدید می‌کند. وقتی این ضعف‌ها با تعطیلی‌های مکرر کارخانه‌ها در اثر ناترازی انرژی یا مسائل ارزی ترکیب می‌شوند، تولیدکنندگان در شرایطی قرار می‌گیرند که نه می‌توانند پاسخگوی تقاضای بازار باشند و نه برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه داشته باشند. پیامد مستقیم این فشارها در بازار خودرو کاملاً مشهود است. خودروهای داخلی که بخش عمده نیاز



استارت

start

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



فونیکس



F8 PRO MAX IE
2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official

در طراحی به‌عنوان نسل سوم تیگو ۷ در چین عرضه خواهد شد. اومودا C7 فقط برای صادرات در نظر گرفته شده و در کشورمان هم قرار است توسط مکت‌موتور با نام اکودا E7 عرضه شود. طراحی نسل سوم تیگو ۷ در نمای جلو با جلوینچره‌ای که تقریباً کل دماغه را پوشانده، تا حدودی یادآور X33 کراس است. در واقع، تنها تفاوت ظاهری تیگو ۷ پلاس با اومودا C7 در همین قسمت است و در نمای جانبی و عقب دو خودرو تقریباً یکسان هستند. این یعنی در تیگو ۷ پلاس نیز همان درهای ساده و چراغ‌های عقب سراسری را می‌بینیم.

نسل سوم چری تیگو ۷ که بر پایه اکودا E7 ساخته شده، با طراحی مدرن‌تر و ابعاد بزرگ‌تر، به‌زودی راهی بازار خواهد شد. نسل کنونی یا دوم تیگو ۷ که در کشورمان هم عرضه می‌شود، از سال ۲۰۲۰ در بازار حضور دارد و با چندین فیس‌لیفت در انواع مختلفی ساخته شده است. حالا اما چری برای عرضه نسل سوم کراس‌اوور محبوب خود آماده می‌شود و نخستین تصاویر آن در وب‌سایت وزارت صنعت چین منتشر شده است. این خودرو قرار است با مدل ۲۰۲۶ و نام تیگو ۷ پلاس در بازار چین عرضه شود. این خودرو اما در واقع همان اومودا C7 است که با تغییراتی جزئی



نسل جدید «تیگو ۷» در یک قدمی بازار چین



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران طی سال‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌ها مواجه شده است که قیمت، کیفیت و تنوع محصولات را تحت‌تأثیر قرار داده است. نوسانات ارزی، تحریم‌های بین‌المللی و ضعف مدیریت داخلی فشار زیادی بر خودروسازان وارد کرده و بسیاری از تولیدکنندگان را در مسیر دشواری قرار داده است. محمد بیاتیان، عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» ابعاد این بحران و راهکارهای مقابله با آن را بررسی کرد. بیاتیان معتقد است: «بدون اصلاح ساختار مدیریت، توجه به نوآوری و ایجاد رقابت سالم، صنعت خودرو ایران نمی‌تواند به ثبات و رشد پایدار دست پیدا کند.»

با توجه به شرایط کنونی، چه عواملی باعث ایجاد بحران در صنعت خودرو شده‌اند؟

صنعت خودرو ایران همواره تحت‌تأثیر شرایط اقتصادی و سیاسی بوده است. نوسانات ارزی و تحریم‌های بین‌المللی فشار زیادی بر تولیدکنندگان داخلی وارد کرده و هزینه‌های تولید را افزایش داده است. این وضعیت باعث شده تولیدکنندگان داخلی در تأمین قطعات و فناوری‌های مورد نیاز با محدودیت مواجه شوند و کیفیت محصولات کاهش یابد. از سوی دیگر، مصرف‌کنندگان نیز با قیمت‌های بالا و کمبود گزینه‌های متنوع مواجه شده‌اند که این موضوع نارضایتی عمومی را تشدید کرده است. علاوه بر این، ضعف مدیریت و برنامه‌ریزی نامناسب در صنعت خودرو، بحران را تشدید کرده است. وابستگی



به‌واردات قطعات، عدم توسعه زنجیره تأمین داخلی و نبود سیاست‌های بلندمدت، تولیدکنندگان را با چالش‌های جدی مواجه کرده است. نبود سازوکارهای مناسب برای کنترل هزینه‌ها، ضعف در مدیریت پروژه‌های تولید و تأخیر در تحویل خودروها از دیگر عوامل بحران محسوب می‌شوند. کارشناسان بر این باورند که بدون اصلاح ساختار مدیریتی و تقویت تولید داخلی، بهبود پایدار این صنعت امکان‌پذیر نخواهد بود.

برخی از فعالان حوزه خودرو معتقدند واردات خودرو از چین نمی‌تواند پاسخگوی نیاز متقاضیان باشد؛ به نظر شما واردات خودروهای صاحب‌نام جهانی چه تأثیری بر بازار خودرو خواهد داشت؟ واردات خودروهای معتبر جهانی می‌تواند تنوع محصولات

عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بحران صنعت خودرو ایران؛ نوسانات ارزی، تحریم‌ها و ضعف مدیریت

ارتقای کیفیت خودروهای داخلی داشته باشد. این فرآیند باعث انتقال دانش فنی و نوآوری به تولیدکنندگان داخلی می‌شود و آن‌ها را ترغیب می‌کند برای ارتقای استانداردها و

لوربال



محدودیت‌های ارزی و گمرکی اصلی‌ترین موانع واردات خودرو هستند. برای رفع این محدودیت‌ها نیاز به سیاست‌های ارزی شفاف و پایدار است که واردکنندگان را در دسترسی آسان‌تر به واردات خودرو و تسهیل فرآیندهای گمرکی و کاهش بوروکراسی اداری می‌تواند روند واردات خودرو را تسریع و به‌عرضه بیشتر محصولات متنوع در بازار کمک کند. استفاده هوشمندانه از ارزهای حاصل از صادرات نیز می‌تواند به تأمین مالی واردات خودرو و قطعات مورد نیاز کمک کند. اگر این منابع مالی به‌درستی مدیریت شوند و به چرخه اقتصادی بازگردند، امکان خرید خودروهای باکیفیت و ارتقای تولید داخلی فراهم خواهد شد. در غیر این صورت، فرصت‌های مهم برای بهبود صنعت خودرو از دست خواهد رفت. علاوه بر این، ایجاد هماهنگی بین بانک‌ها، وزارت صمت و سازمان‌های گمرکی می‌تواند موانع ارزی و بوروکراسی را کاهش داده و مسیر واردات خودرو را به‌شکل عملیاتی هموار کند.

و رقابت در بازار را افزایش دهد و تولیدکنندگان داخلی را وادار کند کیفیت محصولات و خدمات پس از فروش خود را بهبود دهند. در شرایطی که تولید داخلی محدود و ناکافی است، واردات خودروهای خارجی می‌تواند به پاسخگویی بهتر به نیاز مصرف‌کنندگان و افزایش رضایت آن‌ها کمک کند. این موضوع همچنین باعث می‌شود بازار خودرو از انحصار و قیمت‌های غیرمنصفانه خارج شود و رقابت سالم شکل بگیرد. تجربه کشورهای دیگر نشان می‌دهد واردات خودروهای باکیفیت، فناوری و نوآوری را به صنعت داخلی منتقل می‌کند و تولیدکنندگان را به بهبود کیفیت محصولات و کاهش هزینه‌ها تشویق می‌کند. با این حال، کارشناسان تأکید دارند که باید تعادل بین واردات و حمایت از تولیدکنندگان داخلی رعایت شود تا منابع مالی و انسانی به‌سمت تقویت خودروسازان داخلی هدایت شود و وابستگی به بازارهای خارجی کاهش یابد. همچنین وجود خودروهای خارجی می‌تواند استانداردهای جدیدی برای خدمات پس از فروش ایجاد کند و مصرف‌کنندگان را با سطح بالاتری از کیفیت آشنا سازد؛ موضوعی که فشار لازم برای اصلاح تولیدات داخلی را فراهم می‌کند.

آیا واردات خودروهای خارجی می‌تواند به بهبود کیفیت خودروهای داخلی کمک کند؟ بله؛ واردات خودروهای باکیفیت می‌تواند نقش موثری در



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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



شاهین نقطه عطفی برای این شرکت محسوب می‌شود و نشان می‌دهد ایندամین توانایی ایفای نقش موثر در تولید قطعات جدید و باکیفیت صنعت خودرو را دارد.» وی افزود: «این دستاورد نتیجه تمرکز بر دانش فنی، مهندسی و تلاش تیمی بوده و بیانگر عزم شرکت برای توسعه محصول، ارتقای توان فنی و کاهش وابستگی به واردات است.»

با این اقدام، ایندَامین تا مین ۱۰۰ درصدی کمک‌فتر مورد استفاده در خطوط تولید گروه خودرو سازی سایپا را بر عهده گرفته است.

«به گزارش «سایپانیوز» پروژه تولید انبوه کمک‌فتر شاهین که طی یک دوره سسه‌ماهه و پس از اخذ تمامی تاییدیه‌های کیفی به سرانجام رسیده، اکنون با ظرفیت از سال روزانه ۸۰۰ قطعه وارد فاز عملیاتی شده است.

داخلی سازی این قطعه علاوه بر تأمین مستمر و یکپارچه نیاز خطوط تولید و خدمات پس از فروش سایپا، به جلوگیری از خروج نقدینگی از گروه و افزایش تنوع سبد محصولات ایندَامین کمک خواهد کرد.

رضا عبیدی، معاون اجرایی ایندَامین در این باره اظهار داشت: «تولید کمک‌فتر



تولید انبوه کمک‌فتر «شاهین» در ایندَامین سایپا کلید خورد

روایت متفاوت قائم مقام ایران خودرو از آنچه زیر پوست سیاست‌های دولتی در صنعت خودرو می‌گذرد

«ایران خودرو» علیه پوپولیسم صنعتی

سیاست تعیین سقف قیمتی برای خودروها میراث دولت محمود احمدی‌نژاد بود که بیش از یک دهه جامعه و اقتصاد را درگیر سونامی ثب‌نام کرد و منجر به ظهور بزرگ‌ترین مسابقه بخت‌آزمایی تاریخ کشور شد



می‌شود که در ایام انتخابات اوج می‌گیرد؛ اما واقعیت این است پوپولیسیم اقتصادی نیز از دوقطبی ارتزاق می‌کند. دولت‌های پوپولیست همواره تلاش کرده‌اند با برچسب‌زدن به کارشناسان، تولیدکنندگان، سرمایه‌داران بخش خصوصی و ... همچنین ترسیم سیمای قهرمان از خود، حمایت توده مردم را برای پیشبرد سیاست‌های خود به دست آورند.

اگرچه قائم مقام مدیرعامل ایران خودرو درباره سهم دولت از عرضه خودرو به یک اشاره اکتفا کرد، اما این اشاره در کنار برخورد تعزیراتی وزارت صمت علیه ایران خودرو با عنوان اتهامی «گران‌فروشی» و القای این که بخش خصوصی فقط دنبال کسب سود است، خواسته یا ناخواسته دوقطبی مردم -ایران خودرو را متبادر کرد.

اما آیا تداوم سیاست‌های پوپولیستی صنعت خودرو از سوی دولت‌ها و وزرای صمت انتخابی، آگاهانه و مغرضانه است؟

بعید است جواب این سوال مثبت باشد؛ اما واقعیت این است که نیت و انگیزه تصمیم‌گیران فرقی در نتیجه سیاست‌های پوپولیستی ندارد.

خودروسازی در کشور ما مانند تمام کشورهای جهان در دامن دولت متولد شد و نزدیک دهه مدیریت دولتی و خصولتی، اداری تصمیمات پوپولیستی و هزینه سیاسی و اجتماعی مخالفت با برنامه‌های عامه‌پسند سبب شده است این دور باطل تا امروز ادامه داشته باشد.

در این میان واگذاری بزرگ‌ترین خودروسازی کشور به بخش خصوصی و تغییر ریل ایران خودرو از سیاست‌های پوپولیستی به مسیر کارشناسی و واقع‌بینانه، فرصتی برای شناسایی و رهایی صنعت خودرو از اشتباهات موروئی را فراهم ساخته است و می‌توان ادعا کرد دوگانه واقعی امروز

نه ایران خودرو - وزارت صمت بلکه عقلانیت - پوپولیست است. علاوه بر آزادسازی قیمت‌ها، حذف سهمیه‌های غیرمنطقی، اجرای تمام‌وکمال قوانین، کاهش مداخلات دولتی و محور قرار گرفتن عقلانیت و تخصص، پادزهر مضللات امروز صنعت و بازار خودروسازی کشور است.

احتمالاً ایران خودرو مسیر همواری را برای اصلاح صنعتی کشور در عرصه خودروسازی پیش‌رو نداشته باشد، اما راه‌حل دومی نیز متصور نیست. مثلی می‌گوید برای رسیدن به بهشت، باید از جهنم عبور کنید و حال باید منتظر ماند و دید ایران خودرو از خان‌های بعدی چگونه عبور خواهد کرد؟

به ظهور بزرگ‌ترین مسابقه بخت‌آزمایی تاریخ کشور شد. «افت تولید»، «کاهش کیفیت»، «ایجاد صف»، «سهمیه‌بندی»، «خلق بازار زیرزمینی» و در نهایت پر کردن جیب دلالان نتایج بیش از یک دهه تعیین سقف قیمتی بود که آواربرداری آن از روی صنعت و بازار خودرو سال‌ها طول خواهد کشید.

۲. پوپولیسیم توزیعی

قائم مقام مدیرعامل ایران خودرو در بخشی از سخنانش به تخصیص اجباری ۷۰ درصدی خودرو (۵۰ درصد به مادران و جوانان و ۲۰ درصد به خودروهای فرسوده) اعتراض و اعلام کرد این سیاست‌ها تنها به ۳۰ درصد از تولیدات اجازه می‌دهد روانه بازار آزاد شود. رویکردی که از یک طرف باعث می‌شود بخشی از مشمولان این سهمیه به طمع کسب سود از مابه‌لتفاوت قیمت رسمی و بازار آزاد «مقتضای» دریافت خودرو باشند و نه مصرف‌کننده آن و از طرف دیگر احتمال دسترسی مصرف‌کننده واقعی و غیرسهمیه‌ای را ۷۰ درصد کاهش می‌دهد.

۳. برخورد گزینشی با قانون

یکی از ویژگی‌های مشترک تصمیمات و رویکردهای پوپولیستی، نادیده گرفتن قوانین یا اجرای گزینشی قوانین است. آن‌گونه که جمشید ایمانی گفت، عدم اجرای دستورالعمل‌های شورای قایت، همچنین عدم اجرای ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ (پرداخت مابه‌التفاوت قیمت واقعی و ابلای به خودروسازان) بخشی از قوانینی است که در رابطه وزارت صمت و خودروسازان مورد غفلت قرار گرفته است.

۴. پوپولیسیم مالی

جنگالی‌ترین بخش سخنان مدیر ارشد ایران خودرو، سهم مالی دولت از عرضه هر خودرو است. به گفته ایمانی، بین ۲۰ تا ۴۰ درصد از ارزش هر خودرو به شکل‌های مختلف توسط دولت دریافت می‌شود. نکته قابل تامل این جاست که دولت‌ها نه درباره این سهم حرفی می‌زنند و نه حاضر هستند به نفع شهروندان و در راستای کاهش قیمت از عایدی خود صرف‌نظر کنند.

۵. دوقطبی سازی

در نگاه اول «دوقطبی سازی» تعبیری سیاسی تلقی

فرناز علیزاده

f.alizadeh@autoworld.ir

«کش و قوس میان وزارت صمت و «ایران خودرو» بر سر «قیمت‌گذاری دستوری» با رأی شورای رقابت متوقف شد؛ اما آیا ختم این غائله به معنای نقطه پایان چالش میان خودروسازان و سیاست‌های صنعتی دولت است؟

توضیحات «جمشید ایمانی»، قائم مقام ایران خودرو در گفت‌وگوی ویژه خبری اخیر به معنای یک «نه» قاطع به این سوال بود. او در قابت تلویزیون از مشکلات مزمن و ریشه‌داری گفت که سال‌هاست صنعت و بازار خودرو را در چنبره خود گرفتار و شرایط امروز را به خودروهای وطنی، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان تحمیل کرده است. مجموعه برنامه‌هایی که اگر چه عموماً به عنوان سیاست‌های دولتی نامیده و خطاب می‌شود، اما «تصمیمات پوپولیستی» تعبیر دقیق‌تری برای آن به شمار می‌آید.

پوپولیسیم چیست و چه نتیجه‌ای دارد؟ «پوپولیسیم» با عوام‌گرایی تعریفی ساده و نتایج پیچیده‌ای دارد و شامل رویکردهایی است که برای جلب نظر و حمایت عموم شهروندان، شعارهای غیر واقعی اما دلچسب و مردم‌پسند می‌دهد. سیاست‌های پوپولیستی اغلب با هدف جذب رضایت کوتاه‌مدت مردم، مشکلات را بیش از اندازه ساده جلوه داده و راه‌حل‌های غیر کارشناسی ارائه می‌دهد که در طولانی مدت خود به بحران بدل می‌شود. مانند سیاست‌هایی که دولت ونزوئلا در دوران هوگو چاوز یا نیکولاس مادورو در پیش گرفت و با شعار «تولید خودرو ارزان» و «قیمت‌گذاری دستوری» ظرف ۱۰ سال تولید خودرو در این کشور را از ۲۰۰ هزار دستگاه، به کمتر از ۱۰ هزار دستگاه خودرو رساند. نمونه دیگر آئر پروژه «توگ» در ترکیه با شعار «تولید انبوه خودروهای برقی ارزان قیمت» بود که اگر چه همچنان از آن حمایت می‌شود، اما از برنامه اعلام‌شده عقب است و از نقطه مطلوب فاصله دارد. با این اوصاف آیا می‌توان ادعا کرد بخشی از عارضه‌های صنعت خودروسازی کشور نیز برآمده از نگاه یا سیاست‌های پوپولیستی است؟ پاسخ به این پرسش را می‌توان در توضیحات قائم مقام مدیرعامل «ایران خودرو» یافت.

۱. قیمت‌گذاری پوپولیستی؛

جمشید ایمانی در گفت‌وگوی خود افشا کرد وزارت صمت مصوبه افزایش ۲۷ درصدی را نادیده گرفته و سقف اصلاحات قیمت را روی ۱۵ درصد نگه داشت.

او با بیان این که مدیریت ایران خودرو بسا قانون و نظام قیمت‌گذاری مشکل ندارد، تاکید کرد مشکل آن جاست که دستورالعمل‌ها رعایت نمی‌شود.

قیمت‌گذاری روی خودرو، رایج‌ترین تصمیم پوپولیستی دولت‌هایی است که می‌خواهند از این اهرم برای «نمایش مهار تورم» و نه مهار واقعی تورم استفاده کنند.

قیمت‌گذاری دستوری با تعیین قیمتی پایین‌تر از هزینه تمام‌شده مانند فردی عمل می‌کند که برای کاهش دمای هوا، دماسنج را بشکند!

سیاست تعیین سقف قیمتی برای خودروها، میراث دولت محمود احمدی‌نژاد بود که بیش از یک دهه جامعه و اقتصاد را درگیر سونامی ثب‌نام کرد و منجر

در شرایطی که مصرف‌بزن و واردات آن همواره یکی از دغدغه‌های اقتصادی کشور است، تولید خودروهای دوگانه‌سوز می‌تواند نقش موثری در کاهش فشار بر منابع ارزی و یارانه‌های انرژی ایفا کند. با این حال، اجرایی شدن مصوبات و طرح‌های مرتبط با این صنعت همواره با چالش‌هایی مواجه بوده است. محسن جوهری، رئیس انجمن س‌ای‌چی کشور در خصوص تأثیر مثبت خودروهای گازسوز به بیان نظرات خود پرداخت.

تولید خودروهای دوگانه‌سوز می‌تواند صرفه‌جویی قابل توجهی در مصرف بنزین داشته باشد؟

بله؛ تولید ۵۵ هزار دستگاه خودرو دوگانه‌سوز می‌تواند در یک سال صرفه‌جویی ۳۳۰ میلیون لیتری بنزین را به همراه داشته باشد. این اقدام اگر عملیاتی شود، تأثیر مثبتی بر کاهش واردات و مصرف یارانه بنزین خواهد داشت. اما شرط اصلی این است که پشت این وعده‌ها اقدام عملی وجود داشته باشد. متأسفانه در کشور ما بسیاری از صحبت‌ها در حد حرف باقی می‌ماند و به‌درستی اجرایی نمی‌شود.

وضعیت فعلی خودروهای دوگانه‌سوز چگونه است؟

در حال حاضر تعداد دوگانه‌سوزها در کشور حدود ۴۰۲ میلیون دستگاه است؛ اما بسیاری از این خودروها فعال نیستند. اصلی‌ترین دلیل، فرسوده شدن مخازن است. از این رو حمایت از دارندگان خودروهای دوگانه‌سوز برای تعویض مخزن‌ها ضروری است؛ زیرا هزینه تعویض بسیار بالاست و بسیاری از مالکان توان پرداخت آن را ندارند. در مصوبه جدید درخواست شده که این هزینه‌ها توسط دولت تأمین شود.

درباره تبدیل رایگان خودروها به س‌ای‌چی چه اطلاعاتی در اختیار دارید؟

طبق مصوبه سال ۱۳۹۸ شورای اقتصاد، قرار بود سیستم سوخت‌رسانی ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو به‌صورت رایگان به س‌ای‌چی تبدیل شود؛ اما تاکنون تنها درصد بسیار کمی از این میزان تحقق یافته است. در فاز اول، خودروهای عمومی باید به‌صورت رایگان مشمول این قانون شوند، اما درخواست شده که خودروهای شخصی نیز جزو اولویت‌ها قرار گیرند. نسخه به‌روزرسانی شده مصوبه، از ابتدای سال ۱۴۰۳ خودروهای شخصی با اولویت سال ساخت بالای ۱۳۹۷ را شامل می‌شود.

پیگیری يك موضوع follow up



محسن جوهری
رئیس انجمن س‌ای‌چی کشور

صرفه‌جویی ۳۳۰ میلیون لیتری بنزین با تولید خودروهای گازسوز

نگاه View



آرش محبی‌نژاد
دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازی خودرو

دو عاملی که صنعت خودرو را تهدید می‌کند!

«سال‌هاست نسبت به قیمت‌گذاری

دستوری هشدار داده‌ایم. این شیوه نادرست، جز خسارت و زیان برای مردم و تولیدکنندگان زنجیره تأمین هیچ دستاوردی نداشته و تبعات آن امروز گریبان همه را گرفته است. تنها تا پایان سال ۱۴۰۳، قیمت‌گذاری دستوری باعث زیان ۱۳۰ هزار میلیارد تومانی ایران خودرو و ۱۴۰ هزار میلیارد تومانی سایپا شد. اجرای روش جدید قیمت‌گذاری، هرچند ممکن است سود چشمگیری نداشته باشد، اما امید خروج از زیان را زنده کرده و مانع از افزایش زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور خواهد شد. ذکر این نکته ضروری است که روند انباشت زیان، دو اثر بسیار مخرب به همراه دارد؛ نخست این که آسیب جدی به صورت‌های مالی و ساختار اقتصادی خودروسازان و در نتیجه مشمولیت ماده ۱۴۱ قانون تجارت وارد می‌کند و همچنین از بین رفتن منابع مالی که خودروساز را مجبور به استقراض، پیش‌فروش‌های بدون پشتوانه و آینده‌فروشی می‌کند، از دیگر مضرات آن است؛ اقدامی که فقط توان پرداخت بدهی‌های کلان به قطعه‌سازان را کاهش می‌دهد. این درحالی است که آمارها نشان می‌دهد ایران خودرو در ماه‌های اخیر در پرداخت تعهدات به قطعه‌سازان موفق‌تر عمل کرده که این موضوع ناشی از افزایش قیمت‌ها و کاهش فشار ناشی از قیمت‌گذاری دستوری بوده است. از سویی خسارت

سیاست قیمت‌گذاری دستوری برای بیش از یک‌هزار و ۷۰۰ شرکت قطعه‌ساز مشخص است. مردم نیز در دو حوزه متضرر می‌شوند؛ نخست خریدارانی که امکان خرید مستقیم از کارخانه را ندارند و مجبور هستند خودرو را در بازار آزاد ۶۰ درصد بالاتر از قیمت کارخانه تهیه کنند که از این میزان ۲۰ درصد مستقیماً به حساب دولت می‌رود، نه خودروساز و نه قطعه‌ساز. دوم، خریدارانی که به دلیل سیاست‌های اشتباه با قرعه‌کشی و تقاضای کاذب مواجه شده‌اند. آیا این حمایت از مصرف‌کننده است؟ اگر چنین است، چرا مردم باید خودرو داخلی را با نرخ دلار آزاد و حتی بالاتر از قیمت کارخانه در بازار آزاد بخزند؟ همچنین تا امروز حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان فقط به دلیل اختلاف قیمت کارخانه و بازار به عنوان سوبسید سیاه در اقتصاد توزیع شده است. اگر این رقم به چرخه تولید تزریق می‌شد، امروز شاهد زیان انباشته خودروسازان و مطالبات معوق قطعه‌سازان نبودیم.

زاپاس Spare Tire

جزئیات گارانتی محصولات جدید «ایران خودرو» اعلام شد



همچنین در صورت بروز ایراد در گیربکس، تعویض کامل مجموعه گیربکس آن خودرو در پیمایش کم‌تر از ۱۰ هزار کیلومتر در دستور کار قرار گرفته است. این اقدامات نشان‌دهنده عزم جدی ایران خودرو در مسیر ارتقای کیفیت، پای‌بندی به حقوق مشتریان و هم‌سوایی با استانداردهای بین‌المللی صنعت خودرو است.

کیلومتر پیمایش عرضه خواهند شد. بر اساس این برنامه، همچنین در راستای گسترش دامنه گارانتی تمامی محصولات این خودروساز، در صورت بروز ایراد موتور تا پیمایش پنج هزار کیلومتر مطابق ضوابط، خودرو به‌طور کامل تعویض خواهد شد و در صورت بروز ایراد موتور تا کارکرد ۱۰ هزار کیلومتر، مجموعه موتور خودرو به‌صورت کامل تعویض می‌شود

جلب رضایت بیش‌تر آن‌ها حرکت کند.

بر این اساس، گارانتی محصول جدید تارا با موتور توربوشارژ این شرکت که به‌زودی وارد بازار می‌شود، به مدت سه سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر تعیین شده است. همچنین برخی دیگر از محصولات جدید این شرکت که تولید آن در دستور کار قرار دارد، با گارانتی پنج سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر پیمایش و پنج سال یا ۱۵۰ هزار

گروه صنعتی ایران خودرو در ادامه رویکرد راهبردی خود برای ارتقای کیفیت محصولات و افزایش رضایت مشتریان، از مجموعه اقدامات ویژه در حوزه گارانتی و خدمات پس از فروش خبر داد.

ایکوپرس - ایران خودرو در خصوص دامنه گارانتی محصولات جدیدش جزئیات جدیدی ارائه کرده است که باعث می‌شود سطح خدمات به مشتریان به سمت



سرعت گیری ۱۶۰ کیلومتر بر ساعتی «اسکوتر توربو»



«شرکت بریتانیایی BO با اسکوتر الکتریکی توربو که سرعت آن به بیش از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، قصد دارد رکورد جهانی گینس را بشکند. این اسکوتر مجهز به دو موتور است و از ترندهای طراحی الهام گرفته از فرمول یک بهره می‌برد. حتی بنیان‌گذار این شرکت مهندسی روی خودرو رکوردشکن سرعت زمینی بلادهاوند با سرعت ۱۶۰۰ کیلومتر بر ساعت کار کرده و سابقه همکاری با تیم ویلیامز فرمول یک را دارد. در نتیجه، این اسکوتر حساسی سریع خواهد بود. آن قدر سریع که به دنبال شکستن رکورد جهانی گینس برای سریع‌ترین اسکوتر الکتریکی روی کره زمین است. هدف سازندگان توربو، رسیدن سرعت سرگیجه‌آور

۱۶۰ کیلومتر بر ساعت است؛ آن هم روی یک اسکوتر. توربو بر پایه شاسی مونوکور و BO ساخته شده که از قطعات تراش خورده CNC و روکش آلومینیوم هوافضایی تشکیل شده است. سپس دو موتور ۲۴۰۰۰ واتنی از شرکت فرانسوی Rage Mechanics به کار گرفته شده‌اند که سیستمی اختصاصی برای رساندن توربو به سرعت بیش از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت دارند. این موتورها از باتری ۱۸۰۰ وات ساعتی تغذیه می‌کنند که به برد ۲۴۰ کیلومتری رافراهم می‌کند. طراحی ورودی‌های هوای رم ایر اسکوتر از سیستم ورودی خنک‌کننده ترمزهای ماشین‌های فرمول یک الهام گرفته تا خنک‌سازی بهتری برای پیش‌رانه پر قدرت فراهم کند.

ویژه‌ها

گام نهایی برای خصوصی سازی «سایپا»؛ تعیین قیمت پایه به زودی آغاز می‌شود



رئیس سازمان خصوصی سازی گفت: «دولت تصمیم گرفته است سهام شرکت سایپا را واگذار کند و امیدواریم با رفع موانع حقوقی بتوانیم ظرف دو هفته آینده قیمت پایه را تعیین و اقدامات لازم را برای واگذاری انجام دهیم.» وی افزود: «به محض این که مصوبه واگذاری به ما ابلاغ شود، فرآیند آزادسازی سهام سایپا و سپس برنامه ریزی برای واگذاری انجام می‌شود.» عالی‌پور درباره زمان شروع فرآیند خصوصی سازی سایپا گفت: «از سال قبل برای واگذاری تصمیم گرفتیم و در حال حاضر به محض این که بتوانیم بحث‌های حقوقی را نهایی کنیم، اقدامات نهایی انجام می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

رفع انحصار در صدور مجوز مراکز اسقاط



«معاون وزیر صمت گفت: «رفع انحصار در صدور مجوز مراکز اسقاط و حذف دلالان از بازار گواهی اسقاط، مسیر تامین مستقیم و شفاف گواهی اسقاط برای تولیدکنندگان و واردکنندگان را هموار کرد.» فرشاد مقیمی درباره مهم‌ترین اقدامات انجام‌شده در حوزه خودروهای فرسوده اظهار کرد: «در دوره فعلی با وجود افزایش ۷۰ درصدی تکالیف ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل (اضافه شدن صدور مجوز شماره گذاری خودروهای تولیدی) به ازای هر نیروی انسانی در سال ۱۴۰۳، تعداد ۲۹ هزار دستگاه خودرو از رده خارج شده است.»

بادرج نماد «کی‌ام‌سی» در فهرست نرخ‌های فرابورس ایران؛

«کرمان موتور» آماده عرضه اولیه سهام در فرابورس شد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

دسترسی به تسهیلات تکمیلی را تسهیل می‌کند. نقدشوندگی بالاتر دارایی‌ها از دیگر آثار حضور در بازار سرمایه است. با قابلیت معامله سهام، امکان تبدیل سریع سرمایه به وجه نقد برای سهامداران ایجاد می‌شود. این ویژگی انعطاف‌پذیری بیشتری برای مدیریت دارایی‌های شرکت و سهامداران عمده فراهم می‌کند. علاوه بر



این، عرضه عمومی سهام باعث ارتقای برند کرمان موتور در میان افکار عمومی و بازار سرمایه می‌شود. این اقدام می‌تواند زمینه ورود سرمایه‌گذاران کلان و شرکای استراتژیک داخلی و خارجی را فراهم کند. چنین همکاری‌هایی نه تنها منبع مالی جدید به شرکت تزریق

«شرکت کرمان موتور پس از گذراندن مراحل قانونی و تکمیل الزامات افشای اطلاعات، از ۲۹ مرداد ۱۴۰۴ به عنوان سیصد و شصت و ششمین نماد معاملاتی و دویست و پنجاهمین شرکت بازار دوم فرابورس ایران در فهرست نرخ‌های این بازار قرار گرفت. پذیرش رسمی این شرکت پیش‌تر در ۱۶ اسفند ۱۴۰۲ انجام شده بود و اکنون با درج نماد «کی‌ام‌سی» در سامانه معاملات، مقدمات عرضه اولیه سهام در روزها یا هفته‌های آینده فراهم شده است. ورود کرمان موتور به بازار سرمایه، به‌ویژه بازار فرابورس، فرصت‌های متعددی برای این شرکت به همراه دارد. نخستین و شاید مهم‌ترین مزیت، امکان تامین مالی شفاف و پایدار از طریق جذب سرمایه عمومی است. این شیوه نسبت به روش‌های سنتی مانند دریافت تسهیلات بانکی، کم‌هزینه‌تر و کارآمدتر بوده و منابع مالی لازم برای توسعه خطوط تولید، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و ورود به حوزه‌هایی مانند خودروهای برقی را در اختیار شرکت قرار می‌دهد. از سوی دیگر، الزام به انتشار گزارش‌های مالی دورهای و افشای اطلاعات با اهمیت، سطح شفافیت در عملکرد شرکت را افزایش می‌دهد و اعتماد سرمایه‌گذاران، سهامداران و حتی مشتریان را تقویت می‌کند. شفافیت مالی همچنین جایگاه کرمان موتور را نزد بانک‌ها و نهادهای اعتباری ارتقا می‌دهد و

اینفوگرافیک

Infography

کاهش سودآوری شرکت آهنگری «تراکتورسازی ایران»

میزان سود ناخالص
سه ماهه



میزان کاهش
سود خالص

میزان سود خالص
سه ماهه

22

میلیارد تومان

88%

میلیارد تومان

15

شرکت آهنگری «تراکتورسازی ایران» در ۳ ماهه منتهی به تیرماه ۱۴۰۴، سود خالصی معادل ۱۵ میلیارد تومان را محقق کرد.

برای چه؟

صنعت خودرو روی ریل خصوصی سازی

«خصوصی سازی در صنعت خودرو در حال گسترش است و واگذاری سهام تودلی را نیز در این راستا می‌توان ارزیابی کرد. این درحالی است که کارشناسان صنعت خودرو تأکید می‌کنند خصوصی سازی تنها زمانی موفق خواهد بود که همراه با اصلاحات ساختاری، آزادسازی قیمت‌گذاری دستوری و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو باشد.

چرا؟

قانون برنامه هفتم باید اجرا شود

«در این رابطه محمدمهدی مفتاح، عضو کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای اسلامی با تأکید بر الزامی بودن اجرای قانون تأکید کرد: «آن چه به تصویب رسیده، باید اجرا شود. حتی اگر نماینده‌ای موافق یا مخالف باشد، اجرای قانون برای دستگاه‌های اجرایی ضروری است. تا زمانی که اصلاحی صورت نگرفته، هیچ توجیهی برای عدم اجرای قانون پذیرفته نیست.»

چند تلتد؟

سرانجام سهام تودلی خودروسازان

«موضوع واگذاری سهام تودلی خودروسازان یکی از محورهای اصلی در اصلاح ساختار مالکیتی و مدیریتی صنعت خودرو به‌شمار می‌رود و در برنامه هفتم توسعه به‌صراحت مورد تأکید قرار گرفته است. کارشناسان معتقدند این تصمیم به نفع شفاف سازی و کارآمدسازی صنعت خودرو است و دستگاه‌های اجرایی به انجام آن موظف هستند.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رقابت خودروسازان چینی و هندی برای تسخیر بازار آفریقای جنوبی.

«حاضر جواب: هر وقت رئیس جمهور آفریقای جنوبی هم مثل رئیس جمهور ونزوئلا که سوار خودرو تولید داخل ما شد، سوار خودروهای تولید هندی و چین شد، آن وقت بایبید و پُرش را بدهید!

خودرو برقی کوچک جیلی فقط ۴۷۰ میلیون!

«حاضر جواب: کم کم داریم به این نتیجه می‌رسیم که برخی از این خودروسازان خارجی در بخش R&D (تحقیق و توسعه) خودشان، اتاق فکری هم برای ساخت خودروهای ارزان و خوب در راستای انهدام اعصاب مردم ایران دارند!

براساس مصوبه جدید شورای رقابت نحوه قیمت گذاری خودروها بر اساس فرمول کاست پلاس خواهد بود.

«حاضر جواب: آن وقت مرحوم اینشتین به جای دنبال این‌طور فرمول‌های مفید گشتن، سال‌های زیادی از عمرش را به دنبال فرمول نسبیت عام بود که الان نه به درد خودرو خریدن عوام می‌خورد و نه خواص!

برزیل به کام خودروساز چینی شیرین آمد.

«حاضر جواب: فعلا که بازار خودرو بیشتر کشورهای جهان برای چینی‌ها، حکم نقل و نبات و شکلات را پیدا کرده است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «تولید خودرو در پنج ماه امسال در مقایسه با مدت مشابه پار سال، بیش از ۲۰ درصد کاهش داشته است.»

«حاضر جواب: ولی با یک حساب سرانگشتی می‌توان متوجه شد که وعده‌های خودرویی مسئولان در این مدت حداقل ۲۰۰ درصدی رشد داشته است.

تعرفه واردات خودرو، منبع درآمد دولت یا سد راه بازار رقابنتی؟

«حاضر جواب: حالا چرا شما فکر می‌کنید با یک تیر، نمی‌توان دو تا هدف را زد؟!

مقررات جدید واردات خودرو ابلاغ شد.

«حاضر جواب: البته اگر فرصت اجرا پیدا کند و خیلی زود، باز قوانین جدیدی از راه نرسند!

خاموشی ویت‌ترین نمایشگاه‌های خودرو....

«حاضر جواب: خیلی نگران نباشید؛ احتمالاً به دلیل ناترازی‌های انرژی در مصرف برق صرفه‌جویی می‌کنند!

تسهیل واردات در دستور کار دولت...

«حاضر جواب: راستش خود واردکنندگان خودرو و مصرف‌کنندگان بازار خودرو هم راضی به ارائه این همه تسهیلات برای واردات خودرو نیستند و معتقدند مقداری سختی و بلاتکلیفی و سیاست‌های چندگانه و متناقض هم بالاخره، نمک واردات خودرو است!

وزیر راه و شهرسازی گفت: «حدود ۶۰۰۰ ناوگان مسافری در کشور کم داریم.»

«حاضر جواب: کلا در هیچ زمینه‌ای دست‌مان به کم نمی‌رود؛ حتی در زمینه کمبودهای جاده‌ای و ناوگان مسافری‌مان!

بر اساس اطلاعات شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، طی مردادماه سال جاری کیفیت هوای تهران طی ۱۵ روز در شرایط قابل قبول قرار داشت.

«حاضر جواب: این حجم و مقدار هوای پاک تنفس کردن، کار ریه‌های شهروندان تهرانی برای تنفس در ماه‌های آلوده سال را خیلی سخت می‌کند که!



نسخه پیکاپ و شاسی بلند می‌شود؛ هر چند که تفاوت میان این دو نسخه بسیار ناچیز است و نسخه شاسی بلند هانمر EV همچنان بیشتر شبیه یک وانت است تا یک شاسی بلند معمولی. در هر حال، هر دو خودرو در پس فورد ۱۵۰-۱۴۰ پنتونینگ قرار دارند که با فروش ۵ هزار و ۸۴۲ دستگاه، بار دیگر پر فروش ترین وانت الکتریکی در آمریکا شد. البته فروش فورد نیز به کمترین میزان سه ماهه خود رسیده است. رویان نیز با وانت الکتریکی R1T خود با مشکلاتی مواجه بوده است. این شرکت در سه ماهه گذشته تنها یک هزار و ۷۵۲ دستگاه R1T فروخت که نسبت به ۳ هزار و ۳۰۹ دستگاه در مدت مشابه سال قبل کاهش چشمگیری نشان می‌دهد؛ اما سایبر تراک بزرگ‌ترین افت را تجربه کرده است.

فروش تسلا سایبر تراک در سه ماهه دوم ۲۰۲۵ به شدت افت کرده و به تنها ۴ هزار و ۳۰۶ دستگاه رسیده تا هانمر EV با فروش ۴ هزار و ۵۰۸ دستگاه از آن پیشی بگیرد. فروش تسلا سایبر تراک از اوج خود در سال گذشته به شدت کاهش یافته و به جایی رسیده که فروش جی‌ام‌سی هانمر EV، پیکاپ الکتریکی بزرگ و گران قیمت جنرال موتورز، در سه ماهه دوم ۲۰۲۵ از این خودرو جنجالی پیشی گرفته است. تسلا در سه ماهه دوم سال جاری تنها ۴ هزار و ۳۰۶ دستگاه سایبر تراک فروخته؛ در حالی که جی‌ام‌سی در همین دوره ۴ هزار و ۵۰۸ دستگاه هانمر EV به فروش رسانده است. البته لازم به ذکر است، هر چند هانمر EV در فروش سایبر تراک را پشت سر گذاشته، اما آمار فروش این خودرو شامل هر دو

هانمر «EV» از تسلا «سایبر تراک» پر فروش تر شد



نیسان «تیانا» جدید یا «التمیای» طویل شده برای بازار چین



نیسان تیانا در سال ۲۰۰۳ معرفی شد. نسل دوم این خودرو که در فاصله سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ در خط تولید قرار داشت، مدتی در ایران هم عرضه می‌شد. البته کارخانه نیسان در تایوان، این خودرو را تا سال ۲۰۱۸ تولید می‌کرد. اما کاهش چشمگیر تقاضا برای تیانا، باعث شد که پرونده این مدل بسته شود. نسل سوم تیانا چیزی نبود جز همان خودرویی که با نام آلتیما در ایالات متحده عرضه می‌شد. اما براساس اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، نیسان قصد دارد نسخه تغییر یافته از آلتیما بازار چین را به عنوان نسل چهارم تیانا معرفی کند. تیانا به همراه مدل فعلی آلتیما توسط دانگ فنگ نیسان

تولید خواهد شد. در نمای جلو با فرم جدید جلوپنجره و چراغ‌های جلو روبه‌رو هستیم، که به جای جزئیات کروم، حالا در کنار قطعات مشکی قرار دارند. در پایین چراغ‌های جلونیز می‌توان دیلایت با جزئیات سه‌تایی را مشاهده کرد. علاوه بر این‌ها باید به طراحی جدید سپرها و فرم پیکارچه چراغ‌های عقب اشاره کرد. نیسان تیانا را می‌توان با سقف فلزی یا پانوراما سفارش داد. در تیپ‌های گران‌تر، بدنه با تزئین دو رنگ هم قابل انتخاب است.

تویوتا «وایلدلندر» بدون پیش‌رانه هیبرید عرضه می‌شود



نسل چهارم تویوتا راوفور با کد اتاق XA50 در اواخر سال ۲۰۱۸ رونمایی شد. این خودرو به تازگی به بازار ایران راه پیدا کرده، در حالی که در سایر کشورها، جای خود را به نسل ششم داده است. تویوتا راوفور XA50 پس از رونمایی در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۱۹، به خط تولید فاو تویوتا در چین وارد شد. اما مشابه کرولا، این مدل هم با ظاهر نسبتاً متفاوت و با نام وایلدلندر (Wildlander) توسط شریک دیگر تویوتا یعنی جی‌ای‌سی (GAC) نیز تولید می‌شود. اتحاد جی‌ای‌سی-تویوتا در سال ۲۰۰۴ شکل گرفته و علاوه بر تولید خودرو، در پروژه‌های مشترک فناوری از جمله استفاده از آمونیاک به عنوان سوخت نیز ادامه داشته است. پس

از انتشار تصاویری از نسل جدید تویوتا وایلدلندر توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، حالا این خودرو توسط سایت اتوهوم نیز معرفی شده است. برخلاف راوفور بازار آمریکا که در دو تیپ هیبرید و پلاگین-هیبرید عرضه می‌شود، تویوتا وایلدلندر در سه تیپ شامل یک مدل درونسوز و دو تیپ هیبرید، قابل خریداری است. تیپ پایه تویوتا وایلدلندر، پیش‌رانه ۲ لیتر تنفس طبیعی با ۱۵۰ اسب‌بخار قدرت را به همراه دارد، در حالی که دو تیپ هیبرید با پیش‌رانه ۲ یا ۲٫۵ لیتر به ترتیب ۱۵۰ یا ۱۸۲ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارند.

روی ناخوش بازار به سوپراسپرت‌های برقی

دلایلی که درون سوزها را ماندگار می‌کند

حتی چینی‌ها هم موفق نبودند

در سال‌های اخیر، برخی خودروسازان چینی نیز تلاش کرده‌اند با ورود به حوزه سوپراسپرت‌های برقی یا هیبریدی، جایگاهی در بازار جهانی پیدا کنند، اما همه این تلاش‌ها با موفقیت همراه نبوده است.

برای مثال، NIO EP9 با توان ۱۳۴۱ اسب‌بخار و رکورد شکنی در پیست نوربرگ‌رینگ، هر چند از نظر فنی شاهکاری محسوب می‌شد، اما به دلیل قیمت بسیار بالا و محدود بودن شبکه خدمات پس از فروش، تنها در تیراژ بسیار محدود فروخته شد. یا Qiantu K50 که با طراحی چشم‌نواز و بدنه فیبر کربنی معرفی شد، به دلیل ضعف در بازاریابی بین‌المللی و رقابت شدید از سوی برندهای اروپایی و حتی تسلا نتوانست فروش قابل‌توجهی تجربه کند. همچنین BYD E-SEED GT که در نمایشگاه‌های بین‌المللی توجه زیادی جلب کرده بود، هرگز به تولید انبوه نرسید و عملاً بازار حذف شد. این نمونه‌ها نشان می‌دهند که حتی با وجود عملکرد فنی چشمگیر، نبود برندینگ قوی، شبکه فروش گسترده و هویت متمایز، می‌تواند باعث شکست یک سوپراسپرت چینی در بازار جهانی شود. بازار سوپراسپرت‌های برقی در نقطه‌ای حساس از تاریخ خود قرار گرفته است؛ جایی که مزیت سنتی آن‌ها یعنی شتاب و قدرت، دیگر به‌تنهایی عامل تمایز محسوب نمی‌شود. با پیشرفت فناوری موتورهای الکتریکی، خودروهای خانوادگی و کراس‌اوورهای نسبتاً ارزان قیمت نیز به سطحی از عملکرد رسیده‌اند که تا چند سال پیش تنها در ابر خودروها دیده می‌شد. این هم‌سطح شدن توان فنی، باعث شده خریداران متمول که به دنبال تجربه‌ای منحصر به فرد هستند، کمتر به سراغ مدل‌های برقی بروند و همچنان به خودروهای بنزینی یا هیبریدی با خصوصیات صوتی و حسی خاص وفادار بمانند. از سوی دیگر، نبود صدای موتور، حس مکانیکی و هویت متمایز، بخشی از جذابیت احساسی این کلاس را از بین برده است، حتی برندهای مطرحی چون ریماک، کوئیک‌زگ و پگانی نیز اذعان کرده‌اند که فروش ابر خودروهای تمام‌برقی با چالش جدی روبه‌روست. آینده این بخش از بازار، به توانایی خودروسازان در بازتعریف ارزش وابسته است؛ چه از طریق نوآوری در طراحی و تجربه کاربری، چه با ایجاد معیارهای جدیدی مانند بردرکتی، فناوری‌های نرم‌افزاری و قابلیت‌های شخصی‌سازی دیجیتال.



طریق دیجیتالی‌سازی خودرو و احتمالاً می‌توان هر خودرویی را طوری تنظیم کرد که حس، رفتار و صدای مدل‌های دیگر برندها را داشته باشد. در نهایت، اگر خودروهای الکتریکی پیروز شوند، برخی از سازندگان سوپراسپرت ممکن است نتوانند از این گذار جان سالم به‌در ببرند. با گسترش فناوری‌های نوین و ورود گسترده خودروهای برقی به بازار، معیارهای سنتی قیمت‌گذاری که عمدتاً بر پایه قدرت موتور، شتاب و برند شکل گرفته بودند، در حال دگرگونی اساسی هستند. در گذشته، هر چه یک خودرو قدرت بیشتری تولید می‌کرد یا زمان شتاب صفر تا صد کمتری داشت، ارزش بالاتری پیدا می‌کرد. اما امروز، با برقی شدن پیش‌رانه‌ها و دسترسی آسان به توان‌های بالا حتی در مدل‌های اقتصادی، این شاخص‌ها دیگر تمایز چندانی ایجاد نمی‌کنند. اکنون عواملی مانند بُرد حرکتی با یک بار شارژ، سرعت شارژ مجدد، دوام و ایمنی باتری، کیفیت نرم‌افزارهای مدیریت انرژی و حتی قابلیت‌های به‌روزرسانی از راه دور، به مولفه‌های کلیدی در تعیین قیمت تبدیل شده‌اند. علاوه بر این، تجربه کاربری دیجیتال، امکانات هوشمند رانندگی خودکار و طراحی داخلی مبتنی بر راحتی و فناوری نیز نقش پررنگ‌تری یافته‌اند. در چنین شرایطی، خودروسازان لوکس و سازندگان سوپراسپرت‌ها ناچارند برای توجیه قیمت‌های بالا، به جای تکیه صرف بر اعداد وارقام شتاب، بر ویژگی‌های منحصر به فرد طراحی، مواد اولیه ممتاز و حس و هیجان خاص رانندگی تمرکز کنند. این تغییر رویکرد، نه تنها ساختار بازار را دگرگون می‌کند، بلکه تعریف «ارزش» در ذهن خریداران را نیز به کلی بازنویسی خواهد کرد.

جلب کرده است. تونی روما، رئیس بخش کوروت اخیراً در مصاحبه‌ای اذعان کرد که یک کوروت الکتریکی باید به روش‌های جدیدی جذاب باشد، زیرا زمان شتاب صفر تا صد در خودروهای الکتریکی معیاری بی‌معنی است. علاوه بر این، مت ریماک، بنیان‌گذار ریماک، سال گذشته گفت که این شرکت در فروش هایپر کارنورا با مشکل مواجه است. کوئیک‌زگ و پگانی نیز نظر مشابهی دارند و می‌گویند مشتریانشان یک ابر خودروی الکتریکی نمی‌خواهند. این موضوع منطقی است. خودروهای الکتریکی فاقد شخصیتی هستند که ما عاشق آن در خودروهای درون‌سوز هستیم. بو، صدا، حس، چیزهایی که هر مدل را منحصر به فرد می‌کنند. این‌ها همان چیزهایی هستند که اشتیاق بسیاری از خریداران را برای این ماشین‌ها شعله‌ور می‌کنند. باین وجود، با پیشرفت فناوری باتری‌ها، به‌زودی ممکن است در دنیایی زندگی کنیم که قیمت یک خودرو نه بر اساس میزان قدرت، بلکه بر اساس مسافتی که می‌تواند طی کند تعیین خواهد شد.

اصولی جدید برای قیمت‌گذاری

خودروهای الکتریکی فقط ماشین‌هایی با باتری و موتورهای برقی نیستند؛ آن‌ها نشان‌دهنده تغییری بنیادین در شیوه قیمت‌گذاری خودرو هستند. برای بسیاری از مصرف‌کنندگان، این یعنی می‌تواند خودروهای معمولی مانند آیونیک N5 را با قدرتی در سطح سوپراسپرت‌ها بخزند. در نتیجه، سازندگان سوپراسپرت نمی‌توانند به خریدارانی که می‌خواهند متمایز باشند، خودرو بفروشند. همچنین با پیشرفت فناوری و نرم‌افزار در خودروها، از



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

وقتی قدرت خارق‌العاده در خودروهای معمولی ارزان‌تر در دسترس است، چرا باید میلیون‌ها دلار برای یک سوپراسپرت الکتریکی هزینه کرد؟ سوپراسپرت‌های الکتریکی با مشکلی به نام هیوندای آیونیک N5 مواجه‌اند. وقتی سطوحی از قدرت و پرفورمنس که زمانی دست‌نیافتنی بودند، حالا با کسری از قیمت در نمایندگی‌های هیوندای در دسترس هستند، این سوال پیش می‌آید که چرا کسی باید اصلاً یک سوپراسپرت الکتریکی بخرد؟ خریداران خودروهای گران قیمت به دنبال چیزی خاص و منحصر به فرد هستند؛ چیزی که دیگران نمی‌توانند داشته باشند؛ اما ظهور خودروهای الکتریکی یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های سوپراسپرت‌ها یعنی قدرت را به چیزی فراگیر تبدیل کرده است. در دنیایی که یک خودرو الکتریکی پنج در با قیمت ۶۸ هزار دلار می‌تواند طرف ۳۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد، آیا واقعا ارزش دارد ۱۵۰ هزار دلار بیشتر برای خودرویی خرج کنید که فقط نیم ثانیه سریع‌تر است؟! احتمالاً خیر.

نیاز به تغییر دیدگاه در صنعت

در مورد خودروهای بنزینی اما هزینه اضافی همچنان ارزشش را دارد. خودروسازان قدرت و پرفورمنس را با پیش‌رانه‌های ۶ سیلندر به بالا و سیستم‌های پر خوراک ارائه می‌کنند و در نتیجه می‌توانند برای پیشرفت‌های تدریجی در پرفورمنس، مبالغ هنگفتی از مشتریان بگیرند؛ اما با پیش‌رانه‌های الکتریکی چنین کاری ممکن نیست. یکی از چیزهایی که ممکن است برخی خریداران سوپراسپرت را وسوسه کند، باتری با برد بیشتر است اما حتی این خواسته هم به‌زودی با گسترش زیرساخت‌های شارژ و پیشرفت فناوری باتری‌ها کمرنگ خواهد شد. ظهور خودروهای الکتریکی یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های سوپراسپرت‌ها یعنی قدرت را به امری فراگیر تبدیل کرده است و در حال حاضر یک کراس‌اوور الکتریکی معمولی می‌تواند از سوپراسپرت‌های سریع‌تر باشد. این موضوعی است که توجه مدیران صنعت خودرو را به خود



افزایش تنوع برای متقاضیان دوج دورانگو «هلکت»

نسل سوم دوج دورانگو نخستین بار در سال ۲۰۱۰ معرفی شد. تیپ SRT هلکت نیز از زمان سومین به‌روزرسانی یعنی از سال ۲۰۲۰ تاکنون در بازار حضور دارد. قرار بود پرونده این مدل نیرومند پس از تولید ۲ هزار دستگاه، بسته شود. اما تقاضا برای این شاسی بلند مجهز به پیش‌رانه V8 سوپرشارژر به قدری بالا بود که هزار دستگاه دیگر هم به تیراژ قبلی اضافه شد و اوضاع به نحوی پیش رفته است که با گذشت ۵ سال، نه تنها تولید دورانگو هلکت همچنان ادامه دارد بلکه حتی مدل ۲۰۲۶ هم معرفی شده است. نمی‌توان دوج را برای ادامه تولید یک خودروی ۱۶ ساله نکوهش کرد، چرا که فروش ۶۰ هزار دستگاهی دورانگو در سال ۲۰۲۴ را نمی‌توان نادیده گرفت. با توجه به فروش ۳۴ هزار و ۳۹۹ دستگاه از این خودرو در نیمه اول ۲۰۲۵، بعید نیست

که دورانگو بتواند از رکورد سال قبل هم عبور کند. محبوبیت دورانگو SRT هلکت نیز قابل چشم‌پوشی نیست، بنابراین این دوج قصد دارد مدل ۲۰۲۶ از این خودرو نیرومند را همچنان با پیش‌رانه ۶٫۲ لیتری V8 همی، عرضه کند. ۷۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۷۵ نیوتون متر گشتاور حاصل از این پیش‌رانه از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به هر دو محور ارسال می‌شود. در تریم Jailbreak مشابه چیزی که در چلنجر SRT دمون ۱۷۰۰ دمن مشاهده کردیم، امکان انتخاب تقریباً هر رنگی برای دورانگو SRT هلکت ۲۰۲۶ فراهم است. فعلاً از قیمت دوج دورانگو SRT هلکت ۲۰۲۶ اطلاعی نداریم، اما ثبت سفارش برای این خودرو به‌زودی آغاز می‌شود. در پایان یادآور می‌شود خودروها در سه ماهه چهارم ۲۰۲۵ به مشتریان تحویل خواهند شد.

خبر

News

«رضوانی» به سراغ بازسازی نسل ۹۹۲ پورشه «۹۱۱» رفت

شرکت رضوانی پس از نزدیک به یک دهه فعالیت، بیشتر به علت ساخت خودروهای سوپراسپرت و شاسی‌بلند شبیه به خودروهای نظامی شهرت دارد، اما جدیدترین محصولات این کمپانی اهل کالیفرنیا با توجه به محصولات پورشه شکل گرفته است. تأثیرپذیری از طراحی پورشه ۹۳۵ را می‌توان در این دو مدل جدید یعنی RR1 600 و RR1 از پورشه ۷۵۰ مشاهده کرد. اسامی این مدل‌ها به خروجی پیش‌رانه آن‌ها اشاره دارد. هر دو محصول جدید رضوانی براساس نسل ۹۹۲ از پورشه ۹۱۱ شکل گرفته‌اند اما طراحی بدنه فیبر کربنی آن‌ها بیشتر به مدل‌های قدیمی‌تر شباهت دارد. قوای حرکتی رضوانی RR1 600 از پیش‌رانه شش سیلندر



۳ لیتری توتین توربوشارژر تأمین می‌شود. از خروجی این پیش‌رانه اطلاعی در دسترس نیست، اما بنابر اعلام سازنده، نصب توربوشارژرهای جدید و برخی تغییرات سخت‌افزاری در این پیش‌رانه، شتاب صفر تا صد در ۳ ثانیه را امکان‌پذیر می‌کند. اما رضوانی RR1 750 و RR1 600 براساس ۹۱۱ توربو S شکل گرفته است، پیش‌رانه ۶ سیلندر ۳٫۸ لیتر توتین توربوشارژر را به همراه دارد که ۷۵۰ اسب‌بخار قدرت را از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به هر دو محور انتقال می‌دهد. شتاب صفر تا صد این مدل، ۲ ثانیه اعلام شده است. خریدار می‌تواند کمک‌فنرهای TTX-Pro ساخت Ohlins را نیز سفارش بدهد که برای رانندگی در پیست، مناسب‌تر است. رضوانی قصد دارد ۵۰ دستگاه از این خودروها را با قیمت پایه ۱۹۵ هزار دلار، عرضه کند. توجه داشته باشید که قیمت خودروی پایه یعنی پورشه ۹۱۱ نسل ۹۹۲ هم به این رقم اضافه می‌شود. رضوانی برای ساخت هر یک از این دو مدل به ۴ ماه زمان نیاز دارد. از میان این‌ها یکی قابل سفارش برای رضوانی RR1 600 و RR1 750 می‌توان به قفل مرکزی چرخ‌ها (۱۲٫۵۰۰ دلار)، روکش فیبر کربنی چرخ‌ها (۴٫۵۰۰ دلار)، تعلیق مسابقه‌ای (۸٫۵۰۰ دلار)، اینترکولر و رادیاتور نیرومند (هر کدام ۳٫۵۰۰ دلار) و ترمزهای برمبو اشاره کرد.

۸۰۰ ولتی ساخته شده که امکان شارژ فوق سریع را فراهم می کند؛ به طوری که با تنها ۱۰ دقیقه شارژ، می توان ۳۷۰ کیلومتر به برد حرکتی آن افزود. این استیشن در چهار تیپ مختلف با قیمت هایی از ۲۲۵ هزار و ۹۰۰ تا ۳۱۹ هزار و ۹۰۰ یوان (معادل ۲۲ هزار و ۸۰۰ تا ۴۴ هزار و ۵۰۰ دلار) عرضه می شود. نسخه پایه که با یونیور نام دار، محرک عقب است و از باتری LFP با ظرفیت ۷۶ کیلووات-ساعت بهره می برد که بردی ۶۱۸ کیلومتری ارائه می دهد. موتور تکی این نسخه حداکثر قدرت ۳۰۰ اسببخار را تولید می کند و شتاب صفر تا صد آن ۶.۱ ثانیه است. قیمت این نسخه ۲۲۵ هزار و ۹۰۰ یوان (۲۲ هزار و ۸۰۰ دلار) است.

در حرکتی استراتژیک و غافلگیر کننده، آئودی از برند جدید خود با نام AUDI (با حرف بزرگ) در چین رونمایی و پیش فروش نخستین محصول آن، E5 اسپریتک را آغاز کرده است. این استیشن تمام الکتریکی که با همکاری سایک موتور توسعه یافته، با مشخصات فنی چشمگیر، کابین آینده نگرانه و قیمتی رقابتی، بازار خودروهای برقی چین را هدف گرفته است. برند جدید AUDI در راستای استراتژی «در چین، برای چین» گروه فولکس واگن متولد شده و با حذف لوگوی سنتی چهار حلقه، به دنبال ایجاد هویتی مستقل و نمایش اتکابه نوآوری های بومی است. این خودرو برقی روی پلت فرم پیشرفته دیجیتالی (ADP) با معماری



عرضه آئودی «E5» اسپریتک



از ۴ تا ۷ شهر یورماه انجام می شود؛

حضور پررنگ گروه خودرو سازی «سایپا» در نمایشگاه خودرو مشهد

شهر یورماه در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی مشهد برگزار می شود. علاقه مندان می توانند هر روز از ساعت ۱۷ تا ۲۲ با حضور در سالن عطار، از غرفه گروه خودرو سازی سایپا بازدید کنند و از نزدیک با آخرین محصولات و برنامه های توسعه ای این گروه آشنا شوند.



به گزارش سایپانیوز، گروه خودرو سازی سایپا در بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد، جدیدترین محصولات خود را معرفی کرده و امکان تست بر خی محصولات را برای بازدید کنندگان فراهم می کند.

در این نمایشگاه، شرکت های سایپا، سایپا-سیتروئن، زامیاد، ایندامین سایپا، کارگزاری رسمی بیمه مستقیم بر خط سایپا و ۱۰ نمایندگی بر تر مشهد حضور خواهند داشت.

در بخش محصولات، سایپا مدل های جدیدی از جمله شاهین آپشنال، آریا، آواتار ۱۱، آواتار ۱۲، UNI-K، 441P، 421P و رووی را به نمایش می گذارد. سایپا سیتروئن نیز خودروهای سیتروئن C3-XR، سیتروئن C5 و سیتروئن C5 کراس را عرضه می کند. در همین حال، شرکت زامیاد با معرفی محصولاتی مانند وانت پادرا پلاس لانگ یخچال دار، وانت پادرا پلاس کمپرسی، وانت زامیاد اکستند، پیکاپ هانت پلاس و کامیونت باراد ۶ تن یخچال دار حضور خواهد داشت. همچنین بازدید کنندگان می توانند خودروی C3-XR را به صورت مستقیم تست و ارزیابی کنند.

همچنین سایپا با راه اندازی کلینیک نظر سنجی و برگزاری کارگاه «مدیریت تجربه مشتریان»، به دنبال دریافت باز خورد مستقیم مخاطبان از محصولات و خدمات خود خواهد بود.

گفتنی است، بیست و پنجمین نمایشگاه خودرو مشهد، از ۴ تا ۷

با معرفی محصولات جدید رقم خور

دست پر «گروه بهمن» در نمایشگاه خودرو مشهد

تازه ترین دستاوردهای خود را معرفی می کند؛ محصولاتی که می توانند سهم مهمی در نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور ایفا کنند. با این ترکیب متنوع از خودروهای سواری، تجاری و حمل و نقل عمومی، گروه بهمن امسال در نمایشگاه مشهد حضوری قدرتمند خواهد داشت و بار دیگر جایگاه خود را به عنوان یکی از مهم ترین خودروسازان و وارد کنندگان کشور بنمایش خواهد گذاشت. بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی خودرو مشهد از ۴ تا ۷ شهر یورماه در محل دائمی نمایشگاه های مشهد برگزار خواهد شد و گروه بهمن در سالن فردوسی از ساعت ۱۶ تا ۲۲ میزبان بازدید کنندگان خواهد بود.



نمایشگاه خودرو مشهد ۱۴۰۴ امسال میزبان حضور گسترده گروه بهمن خواهد بود؛ حضوری که با نمایش محصولات متنوع از سواری های مدرن تا خودروهای تجاری و اتوبوس برقی، توجه بسیاری از علاقه مندان و فعالان صنعت خودرو را به خود جلب می کند. در بخش خودروهای سواری، بهمن موتور با معرفی رسمی کراس اور شورال ۶ که همان هاوال H6 هیبرید است و قرار است به صورت مونتاژی با برند داخلی سازی شده بهمن عرضه شود، نقش پررنگی خواهد داشت. در کنار شورال، پیکاپ محبوب کاپرا U و SUV فیدلیتی XB1 نیز برای بازدید کنندگان به نمایش در خواهد آمد. زیر مجموعه بی ام کارز نیز ترکیبی از خودروهای لوکس و پر طرفدار را به مشهد خواهد آورد. سدان مزدا ۳ و مزدا EZ6 در کنار شاسی بلند پر قدرت هاوال H9، سدان نام آشنای هونگچی H5 و SUV اوتار ۱۱، نمایشی متنوع از گزینه های جدید را برای بازار ایران ارائه خواهند داد. در حوزه خودروهای تجاری، بهمن دیزل با دست پر به نمایشگاه می آید. کشنده های سنگین بایک X9 و امپاور ۵۶۰، کامیون امپاور ۴۶۰، کامیون فورس ۱۲ تن و همچنین کامیونت F38 گاز سوز در غرفه این شرکت در معرض دید بازدید کنندگان قرار می گیرند. سیبا موتور نیز با محصولات سنگین خود شامل کامیون کمپرسی و جفت محور FAW در نمایشگاه حضور خواهد داشت. در بخش حمل و نقل عمومی، شرکت اسنا با اتوبوس های ۱۲ متری بین شهری، ۱۲ متری برقی درون شهری و همچنین مدل ۹ متری بین شهری

انتظار ۱۰ تا ۱۳ هزار خودرو در گمرکات برای ترخیص

کاهش تعرفه واردات، اوضاع بازار خودرو را تغییر می دهد؟



یافته اند که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل هم خبر از رشد ۴۰ درصدی ترخیص می دهد، اما آن طور که رئیس گمرک در نیمه اول مردادماه خبر داده، هنوز ۱۰ تا ۱۳ دستگاه هزار خودرو در بندار و گمرک های شهید رجایی و

باهر منتظر ترخیص هستند. پیش تر با پیگیری دستگاه قضایی و مصوبه شورای معاونان سازمان استاندارد اعلام شد که خودروهایی که در کشور خارجی مبدا به لحاظ فنی مورد تایید قرار گرفته و گواهی نامه بازرسی دریافت کرده اند، بلافاصله پس از اظهار در گمرکات ایران بدون هیچ آزمونی، گواهی نامه انطباق با استاندارد دریافت میکنند؛ اما همچنان موانع مختلفی در این بخش بر سر راه ترخیص به موقع خودروهای خارجی در گمرکات کشور باقی است. البته اگر به گفته ضیعی، مدیر طرح خودروهای وارداتی وزارت صمت استاندارد کنیم، قرار است موارد دیگری نیز از سوی سیاست گزاران پیگیری شود تا دست اندازهای باقی مانده بر سر راه واردات برای تنظیم بهتر بازار خودرو برداشته شوند.

پس از کشمکش های فراوان حول تعرفه سال جاری واردات خودرو، دولت چند روز پیش اقدام به تصویب اصلاحاتی در این نامه اجرایی واردات خودرو کرد که مطابق آن تعرفه واردات خودرو باز هم با کاهش مواجه شده و ارزش تخصیصی برای واردات نیز بیشتر به سمت خودروهای با حجم موتور بالاتر از حد تعیین شده متمرکز شده است. علاوه بر این در میزان ارزش تخصیصی به هر گروه از خودروها با حجم موتورهای مختلف نیز تغییراتی اعمال شده است. به طوری که ارزش خودروهای با حجم موتور زیر ۱۵۰۰ سی سی از ۷۷۰ میلیون یورو به ۵۵۰ میلیون یورو، خودروهای با حجم موتور از ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی سی تا ۲۰۰۰ سی سی از ۲۶۰ تا ۲۳۰ میلیون یورو، خودروهای ۲۵۰۰ سی سی تا ۳۰۰۰ سی سی و بیش از این مقدار که به ترتیب ۳۶۰ و



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir

با کاهش تعرفه واردات خودرو، حالا دولت اقدامات دیگری برای تسهیل و تسریع واردات در دستور کار خود قرار داده است. مهدی ضیعی، مدیر طرح خودروهای وارداتی وزارت صمت نیز بر این موضوع مهر تایید زده است. به گفته وی، متوسط تعرفه واردات که اکنون به ۱۰۰ درصد رسیده است، از ابتدای امسال قابل اجراست؛ ضمن این که موارد مختلف در حوزه تسهیل واردات خودرو و پیگیری می شود. اگر چه ثبت سفارش و واردات خودرو از ابتدای سال متوقف بوده، با این حال دولت از ماه گذشته و هم زمان با ابلاغ آیین نامه وارداتی، در مسیر تسهیل گری اقداماتی انجام داده است؛ از جمله کاهش تعرفه از میانگین ۱۰۷ به ۱۰۰ درصد که در آیین نامه جدید واردات در روز ۲۷ مردادماه از سوی هیات دولت ابلاغ شد. اعداد و ارقام آیین نامه جدید نشان می دهد تعرفه خودروهای اقتصادی در همان محدوده ۲۰ تا ۴۰ درصد باقی مانده، اما تعرفه خودروهایی با حجم موتور بالاتر از ۲۵۰۰ سی سی با کاهش قابل توجهی همراه شده است. تعرفه خودروهای با حجم موتور بالای ۳ هزار سی سی از ۱۹۰ درصد به ۱۶۵ درصد، در صورتی که تعرفه خودروهای بین ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی سی نیز از ۱۸۰ درصد به ۱۴۵ درصد رسیده است؛ این یعنی کاهش ۱۹ درصدی. تغییراتی که نشان از چرخش فرمان دولت به سمت افزایش واردات و کاهش حمایت تعرفه ای از خودرو سازان داخلی دارد. بغیر می رسد یکی دیگر از اقداماتی که در جهت تسریع و تسهیل واردات در دستور کار دولت قرار گرفته تا مدتی ارزی وارد کنندگان بر طرف شود، تصمیم به واردات خودرو بارز خشکیار است.

بر اساس تصمیم جدید دولت، ارزش حاصل از صادرات خشکیار قرار است وارد چرخه واردات خودرو شود؛ موضوعی که پیش تر در دولت سیزدهم هم مطرح بود، اما در ادامه تکذیب شد. وارد کنندگان بر این باورند که تعیین منشأ پایدار برای ارز واردات، دو نتیجه مثبت به بار می آورد؛ یکی کاهش ریسک و دیگری افزایش تنوع عرضه خودروهای خارجی. با وجود اقدامات تسهیل گرایانه ای که در دستور کار سیاست گزاران قرار گرفته، هنوز ده ها هزار خودرو وارداتی در فرآیند پیچیده ترخیص پشت دروازه های گمرک های می خورند که یکی از دلایل اصلی آن سختگیری های است که توسط سازمان ملی استاندارد و سازمان حفاظت محیط زیست اعمال می شوند.

البته هر چند در چهار ماه نخست امسال بنا به گفته فرود عسگری، رئیس کل گمرک ایران ۱۴ هزار و ۲۸۷ دستگاه خودرو سواری مربوط به ثبت سفارشات سال گذشته از معطلی پشت درهای بسته گمرک های کل کشور رهایی

«فراری»

۲۶ میلیون دلاری!

در اتفاقی شگفت انگیز در حراجی ساتبیز که در جریان هفته اتومبیل مونتری برگزار شد، یک فراری تک ساخت و مدرن توانست تمام کوردهای پیشین را جابه جا کند. این خودروی منحصر به فرد که یک دیتونا SP3 سفارشی با نام مستعار «۱۰۵۹۹» است، با قیمت باور نکردنی ۲۶ میلیون دلار فروش رفت و به گران ترین فراری جدید فروخته شده در تاریخ حراجی ها تبدیل شد. این فروش یک نقطه عطف مهم محسوب می شود زیرا دنیای حراجی ها معمولاً تحت سلطه مدل های کلاسیک و افسانه ای فراری مانند GTO قرار دارد اما این بار، یک



اسب سرکش مدرن توانست سنت شکنی کند و نشان دهد که شاهکارهای امروزی نیز می توانند با اسطوره های قدیمی رقابت کنند. تمام عواید حاصل از این فروش تاریخی، به بنیاد خیریه فراری برای حمایت از پروژه های آموزشی و اجتماعی اهدا می شود. فراری در ابتدا قصد داشت تنها ۵۹۹ دستگاه از مدل دیتونا SP3 تولید کند که تمام آن ها به سرعت توسط مشتریان خاص پیش خرید شدند؛ اما این شرکت، همان طور که پیش تر برای مدل لا فراری انجام داده بود، تصمیم گرفت یک دستگاه اضافه با اهداف خیرخواهانه تولید کند. به همین دلیل این خودروی خاص، «۱۰۵۹۹» نام گرفت. این خودرو صرفاً یک دستگاه اضافه نیست؛ بلکه یک اثر هنری است که توسط بخش شخصی سازی فراری، موسوم به Tailor Made، خلق شده است. در داخل کابین نیز این خلاقیت ادامه پیدا می کند؛ روکش صندلی ها از پارچه ای به نام Q-Cycle ساخته شده که از تارهای باز یافتی تولید می شود و بخش هایی از فرمان و صفحه آمپر با فیبر کربن باقی مانده از تیم فرمول یک فراری تزئین شده است.

محصول

Product

سوپر اسپرت «نیکولز»

در دنیایی که غرق در فناوری های پیچیده و امکانات رفاهی است، گاهی نسیمی از گذشته می وزد و یادمان می آورد که لذت واقعی رانندگی در سادگی و ارتباط بی واسطه با جاده است. استیو نیکولز، مهندس کی نامش با یکی از برترین خودروهای تاریخ فرمول یک، یعنی مکلارن MP4/4 گره خورده، با یک اثر هنری آنالوگ به نام Nichols N1A بازگشته است. این خودرو بریتانیایی که در هفته اتومبیل مونتری به نمایش درآمد، یک سوپر اسپرت خیابانی است که روح خودروهای مسابقه ای کلاسیک را در کالبدی مدرن زنده می کند. این



خودرو ادای دینی است به دوران افسانه ای رانندگانی چون آرتیو سنا و آلن پرست که با طراحی نیکولز در فصل ۱۹۸۸ فرمول یک، ۱۵ مسابقه از ۱۶ مسابقه را پیروز شدند. قلب تپنده آن یک پیشران ۷ لیتری V8 تنفس طبیعی است که بر پایه بلوک LS3 جنرال موتورز توسعه یافته اما با قطعات سفارشی مانند پیستون ها و شاتون ها، کاملاً بازنگری شده است. نتیجه، تولید ۶۵۰ اسببخار قدرت خالص است که از طریق یک گیربکس شش سرعته دستی به چرخ های عقب منتقل می شود. اما برگ برنده اصلی N1A وزن آن است. به لطف بدنه ای از فیبر کربن و گرافن که مستقیماً از فناوری فرمول یک الهام گرفته، این خودرو تنها حدود ۹۰۰ کیلوگرم وزن دارد. این یعنی نسبت قدرت به وزنی معادل ۷۲۰ اسببخار بر کیلوگرم هم عددی حیرت انگیز است. آبرودینامیک خودرو در تونل باد MIRA بهینه سازی شده و سیستم تعلیق دو جناغی آن از قطعات مسابقه ای بهره می برد تا تجربه رانندگی تا حد ممکن خالص و بدون فیلتر باشد.

جشن صدسالگی رولز رویس «فانتوم»



«در سال ۲۰۲۵، دنیای خودرو شاهد یک رویداد تاریخی خواهد بود. جشن صدسالگی رولز رویس فانتوم؛ مدلی که نه تنها پرچمدار این برند اشرافی بوده، بلکه برای یک قرن تمام، معیار نهایی تجمل و مهندسی در صنعت خودرو سازی محسوب شده است. این خودرو که در سال ۱۹۲۵ با نام فانتوم جدید معرفی شد، در طول ۸ نسل تکامل یافته و جایگاه خود را به عنوان نمادی چون وچرای رولز رویس حفظ کرده است. داستان فانتوم از جایی آغاز شد که مدل افسانه‌ای سیلور گوست، مدلی که لقب بهترین خودرو جهان را برای رولز رویس به ارمغان آورده بود، به انتهای مسیر توسعه

خود رسید. هنری رویس، بنیان گذار شرکت جانشین بزرگی را به این مناسبت برگزار کرد و فانتوم جدید در سال ۱۹۲۵ با مهندسی پیشرفته تر متولد شد. با شروع به کار مجدد رولز رویس تحت مالکیت بامو در سال ۲۰۰۳، فانتوم VII به عنوان نخستین محصول دوران مدرن معرفی شد. این خودرو ضمن حفظ شکوه مدل های کلاسیک، از پلت فرم و روش های ساخت کاملاً جدیدی بهره می برد و جایگاه رولز رویس را در قله بازار خودروهای لوکس تثبیت کرد. در طول یک قرن، فانتوم فراتر از یک خودرو بوده و به یک نماد فرهنگی از ثروت، شکوه و هنر تبدیل شده است.



سدان ها یا مدل های بلند قامت؛ کدام یک ایمن تر هستند؟

بررسی برخی باورهای نادرست در مورد خودروهای شاسی بلند



ارتباط طراحی ارگونومیک و ایمنی خودرو

یکی دیگر از پارامترهایی که در ایمنی خودرو موثر است، طراحی ارگونومیک خودرو است. در زمان طراحی یک خودرو، طراحان زاویه دید راننده نسبت به سطح زمین، ارتفاع صندلی، غربلیک فرمان و ... را مورد بررسی قرار می دهند تا خودرو برای تمامی افراد با هر قد و جثه ای، مناسب و کارآمد باشد. اگر به طراحی خرابی خودروها نگاهی دقیق تر بیندازید متوجه خواهید شد که خودروهای دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی، لبه های تیز و برجسته ای داشتند که سبب وارد شدن جراحت و آسیب دیدگی زیادی به عابر پیاده در هنگام تصادف می شد. اما از سال ۲۰۰۰ میلادی به بعد طراحی تمامی خودروها به شکل کروی درآمد تا با حذف نقاط تیز و برجسته، از آسیب دیدگی عابران پیاده در تصادفات جلوگیری شود. این موضوع در بحث طراحی داخلی خودرو نیز صادق است؛ در خودروهای قدیمی شاهد وجود نقاط تیز، سفت و غیر منعطف در کابین بودیم که هنگام تصادف، به سر نشینان خودرو آسیب های جدی وارد می کرد. از اواخر سال ۲۰۰۰ میلادی، در طراحی داخلی خودروها دیگر خبری از نقاط تیز و محکم نیست و این گونه طراحی، جای خود را به قطعات نرم و قابل انعطاف داده اند. همچنین زاویه دید راننده، نوع نشست سر نشینان روی صندلی و شیوه قرارگیری دست های راننده روی غربلیک فرمان، همگی در طراحی ارگونومیک و ایمنی برای محفظه سر نشینان موثر است.

عملکرد کدام خودرو بهتر است؟

پایداری و ایمنی خودروهای شاسی بلند در سرعت های بالا با توجه به ارتفاعی که نسبت به سطح زمین دارند، کاهش می یابد. البته با توجه به این که طراحی سازه این خودروها نیز مانند دیگر خودروها، مهندسی و استاتیکی است در هنگام تصادف و وارد آمدن ضربه، عملکرد خوبی دارند. البته نباید این نکته را فراموش کرد که ارتفاع خودرو از سطح زمین، سبب می شود که در سرعت های بالا، فشار هوای بیشتری به خودروهای شاسی بلند وارد شود. البته کلاس دیگری از خودروها به نام کوپه وجود دارد که کارکرد آن ها در این زمینه، دقیقاً عکس خودروهای شاسی بلند است. از آن جا که ارتفاع خودروهای کوپه از سطح زمین خیلی کمتر از دیگر کلاس های خودرویی است، همین موضوع سبب می شود تا پایداری و پرفورمنس بهتری داشته باشند؛ به خصوص در سرعت های بالا، چسبندگی این خودروها بیشتر می شود. به عبارت دیگر هر چه سرعت افزایش می یابد، با توجه به نیروهای درگ و آیرودینامیکی، چسبندگی این دسته از خودروها بیشتر می شود. همین امر سبب شده تا سوپر اسپرت ها به صورت کوپه طراحی شوند. خودروهای کوپه در تصادفات نیز عملکرد خوبی دارند. نقطه ضعف این خودروها مربوط به ستون های جانبی است که تنها در بخش میانه طراحی می شوند.

سدان ها، دسته دیگری از خودروها هستند که همچنان با استقبال خوبی مواجه هستند. خودروهای سدان به دلیل برخورداری از ارتفاع مشخص و استاندارد نسبت به سطح زمین، از نظر پایداری در سطح بالاتری نسبت به خودروهای شاسی بلند قرار دارند. از طرفی در هنگام تصادف، بیشترین آسیب به بدنه خودرو وارد می شود که با توجه به بحث استاتیکی سازه شاسی، ایمنی سر نشینان داخلی خودرو به خطر نمی افتد و این دسته از خودروها ایمنی بالایی را برای سر نشینان خود فراهم می کنند. در مجموع می توان گفت سدان ها در زمینه ایمنی، در سطح بالاتری نسبت به شاسی بلندها قرار دارند.

بالایی در این زمینه بر خوردار است. اگر سازه شاسی و بدنه، کلاف بندی نشده و با طراحی استاتیکی و خرابی مناسبی نداشته باشد، با کمترین نیروی وارد شده به سازه، کل بدنه خودرو نابود می شود. با این حساب می توان گفت که طراحی استاتیکی سازه شاسی و بدنه از اهمیت بالایی برخوردار است. دومین موضوعی که در زمینه ایمنی خودرو مهم است، طراحی ایربگ ها، نحوه عملکرد و زمان بندی آن ها است. اگر ایربگ خودرویی در ۳ هزارم ثانیه باز نشود و در کمتر از این زمان هم تخلیه نشود، ممکن است منجر به مرگ سر نشین و راننده خودرو شود. پس وجود ایربگ در خودرو، تنها راه برای افزایش ایمنی نیست؛ بلکه زمان باز شدن و تخلیه شدن کیسه هوا و حتی چگونگی منفجر شدن جانشین ایربگ، مهم و حائز اهمیت است. ویژگی های ذکر شده مشخص می کند که یک خودرو هنگام تصادف و جذب نیرو، چه عملکردی می تواند داشته باشد. سال ۲۰۱۸ میلادی دو موسسه تست تصادف یورو انکپ و موسسه ایمنی بزرگراه های ایالات متحده، ایمنی برخی خودروها را بررسی کردند. آنودی Q5 یک خودروی اس پووی کراس اوور و ولوو V90 یک خودروی سدان لاکچری است. نتیجه ای که این دو سازمان، از تست این دو خودرو منتشر کردند جالب توجه بود؛ آنودی Q5 توانست ۵ ستاره ایمنی را از آن خود کند. امتیازاتی که این خودرو کسب کرده بود عبارتند از: ۹۳ امتیاز از ۱۰۰ امتیاز برای ایمنی سر نشینان بزرگسال، ۸۶ درصد برای ایمنی کودکان، ۷۳ امتیاز برای ایمنی عابر پیاده و ۵۸ امتیاز برای ایمنی کمکی. اما ولوو V90 که یک خودروی سدان لاکچری است، از ۱۰۰ امتیازی که سازمان یورو انکپ برای تست هایش در نظر گرفته بود توانست ۹۵ امتیاز برای ایمنی بزرگسالان را، ۸۰ امتیاز برای ایمنی کودکان، ۷۶ امتیاز برای ایمنی عابر پیاده و ۹۳ امتیاز برای ایمنی کمکی کسب کند. همچنین موسسه ایمنی بزرگراه های ایالات متحده نیز به هر دو خودرو ۵ ستاره ایمنی داد. با این نتیجه گیری ساده می توان گفت خودروهای شاسی بلند ایمنی بهتری نسبت به خودروهای سدان یا کلاس های دیگر خودرویی ندارند ممکن است حتی در برخی از موارد، در سطح پایین تری از ایمنی قرار داشته باشند. با توجه به آمار و نتیجه گیری های ذکر شده، می توان گفت که سدان ولوو از شاسی بلند یا همان SUV آنودی در سطح بالاتری از ایمنی قرار دارد. پس می توان نتیجه گرفت که ایمنی بالاتر به عملکرد سازه شاسی، بدنه، ایربگ ها و ... بستگی دارد نه به ابعاد خودرو! همچنین جالب است بدانید که در علم تئوری حرکت خودرو بیان می شود که هر قدر خودرویی ارتفاع بیشتری داشته باشد، این امر سبب کاهش پایداری خودرو می شود. دو نیروی درگ و آیرودینامیک همواره در این موضوع دخیل هستند؛ به عنوان مثال خودرویی مانند تویوتا کمری پایداری بهتر و سواری نرم تری نسبت به هیوندای سانتافه دارد. البته در مجموع باید گفت که هر خودرویی برای کاربری خاصی طراحی شده و هر کلاس از خودرو، سلیقه خاصی را به خود جلب می کند.



این روزها بازار خودروهای

کراس اوور و اس پووی بسیار داغ شده و این خودروها خریداران بسیاری دارند. در این میان برخی بر این باورند که این دسته از خودروها در سطح بالایی از ایمنی قرار دارند. از طرفی سدان ها نیز یکی از کلاس های پر فروش خودرو در بازار جهانی هستند. در این مطلب قصد داریم این موضوع را بررسی کنیم که با توجه به پیشرفت خودروها از دهه ۷۰ میلادی تا امروز، سدان ها ایمنی بالاتری دارند یا اس پووی ها؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

بررسی روند تکامل ایمنی خودروها

از همان ابتدای تولید خودرو، ایمنی و ارگونومیک این وسیله نقلیه بسیار مورد توجه بود. نخستین خودروهای تولید شده، شباهت زیادی با گاری ها داشتند و تادهه های ۵۰ و ۶۰ میلادی، بیشتر خودروها از طراحی مکعبی شکل برخوردار بودند. این خودروها ضعف هایی داشتند که با مشخص شدن این ضعف ها، نسل های بعدی شان، کامل تر و با نقص های کمتری راهی بازار شدند. در اوایل دهه های ۶۰ و ۷۰ میلادی، خودروها به دلیل طراحی قدیمی و حجیمی که داشتند، نمی توانستند ایمنی سر نشینان خود را تأمین کنند. در دهه ۸۰ میلادی، مهندسان خودرویی؛ ایمنی و ارگونومیک خودرو را مورد توجه قرار دادند. از سال ۱۹۸۵ مهندسان خودرویی با مطالعه و آزمایش های متعدد در مورد ایمنی خودروها به این نتیجه رسیدند که لازم است فرم و چارچوب کلی خودروها را دگرگون کرد. در همین راستا و از سال ۱۹۹۰ به بعد، خودروها از طراحی آیرودینامیک تر و ایمن تری برخوردار شدند. یکی از ۷ تستی که روی خودروها انجام می شود، تست ایمنی است. در تست ایمنی خودرو، مهم ترین بخش خودرو یعنی سازه شاسی و بدنه آن را مورد آزمایش و ارزیابی قرار می دهند.

البته لازم به ذکر است که از اوایل دهه ۹۰ میلادی و با ورود علم الکترونیک به صنعت خودرو، خودروها ایمن تر از دهه های قبل راهی بازار شدند. همچنین طراحی سیستم های جدیدی همچون ایربگ ها و کمر بند های ایمنی هوشمند، انقلابی در بحث ایمنی خودروها ایجاد کرد.

کدام خودرو ایمن تر است؟

اما ایمنی خودروهای شاسی بلند نسبت به دیگر کلاس های خودرویی چگونه است؟ ایمنی خودرو اساساً به طراحی سازه شاسی و بدنه و عملکرد قطعات الکترونیکی و سیستم ترمز خودرو مربوط می شود. عده ای معتقدند که چون خودروهای شاسی بلند، ابعاد بزرگتر و حجیم تری نسبت به دیگر کلاس های خودرویی دارند، پس ایمن تر هستند؛ اما این تصور چندان درست نیست. اگر بخواهیم ایمنی را بر مبنای ابعاد و اندازه خودرو بسنجیم، پس در آن صورت باید گفت اتوبوس ایمن ترین وسیله نقلیه هستند! اما اگر بخواهیم از بعد فنی و مهندسی این مساله را بررسی کنیم، باید عوامل مختلفی را بررسی کرد. در گام اول باید گفت طراحی و جنس متریال سازه شاسی خودرو از اهمیت

شده بود. نتیجه، یک برانکو مدرن است که با حذف درها، سقف و حتی ستون‌های محافظ، به اصالت ۶۰ سال پیش خود بازگشته است. زیر کاپوت این برانکو، خاص، به احتمال زیاد موتور ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ قرار دارد که قادر به تولید ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتن‌متر گشتاور است. وجود گیربکس دستی در تصاویر، این گمانه‌زنی را تقویت می‌کند و با روح ساده و کلاسیک خودرو نیز هماهنگی کامل دارد. با وجود تمام جذابیت‌ها، فورد به صراحت اعلام کرده است که هیچ برنامه‌ای برای تولید انبوه برانکو رودستر ندارد.

فورد به مناسبت شصتمین سالگرد تولد شاسی بلند افسانه‌ای خود، از یک کانسپت منحصر به فرد با نام برانکو رودستر رونمایی کرد. این خودرو مفهومی، باز آفرینی مدرنی از نسخه اصلی و کاملاً روباژ برانکو مدل ۱۹۶۶ است که با کد شاسی U13 شناخته می‌شد؛ مدلی که نه سقف داشت و نه در! این کانسپت خاص، ادای دینی مستقیم به یکی از سه تیپ بدنه اصلی برانکو در زمان معرفی است. طراحان فورد برای ساخت این مدل، از یک نمونه کلاسیک خاص به رنگ سفید و بیمیلدون الهام گرفته‌اند که در فرآیند طراحی نسل جدید برانکو نیز به عنوان مرجع استفاده



معرفی فورد «برانکو» رودستر



«دنیای خودرو» از مصرف جهانی گازوئیل گزارش می‌دهد:

استانداردهای سختگیرانه و آیرودینامیک عامل کاهش مصرف سوخت

بر اساس قوانین به تصویب رسیده در سال ۲۰۱۹ برای خودروهای سنگین در اروپا، هدف گذاری شده تا سال ۲۰۲۵ میانگین آلایندگی و مصرف سوخت ۱۵ درصد و تا سال ۲۰۳۰ نزدیک به ۳۰ درصد کاهش یابد



بر اساس تازه‌ترین گزارش «بررسی آماری انرژی جهان ۲۰۲۵» مؤسسه Energy Institute، مصرف جهانی گازوئیل یا دیزل در سال ۲۰۲۴ به حدود ۲۷ میلیون و ۹۸۰ هزار بشکه در روز رسید. این رقم نسبت به سال قبل حدود نیم درصد کاهش یافته و نشان می‌دهد که روند تقاضا برای این سوخت کلیدی در جهان وارد مرحله‌ای تازه شده است. گازوئیل همچنان نزدیک به ۲۸ درصد از کل مصرف فرآورده‌های نفتی جهان را تشکیل می‌دهد و همراه با نفت سفید و سوخت جت در گروه میان‌قطرهای جای می‌گیرد. سهم مصرف در کشورهای صنعتی عضو OECD نزدیک به ۱۲ میلیون و ۲۴۰ هزار بشکه در روز بوده، در حالی که کشورهای غیر OECD با رقمی حدود ۱۵ میلیون و ۷۴۰ هزار بشکه در روز جایگاه بزرگ‌تری در مصرف این سوخت دارند. به این ترتیب روشن است که رشد اقتصادی و نیاز روزافزون به حمل‌ونقل در اقتصادهای نوظهور، همچنان موتور محرک تقاضای دیزل باقی مانده است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

دلایل کاهش مصرف در سال گذشته

کاهش نیم درصدی مصرف جهانی دیزل در سال ۲۰۲۴ به دلایل متعددی رخ داد. نخستین عامل، رکود نسبی در بخش‌های صنعتی و ساختمانی در بسیاری از نقاط جهان بود که به طور مستقیم تقاضا برای کامیون‌ها، ماشین‌آلات سنگین و سوخت دیزل را تحت تأثیر قرار داد. آژانس بین‌المللی انرژی در گزارش‌های فصلی خود تأکید کرده که ضعف در بخش ساخت وساز اروپا و افت فعالیت صنعتی در چین نقشی تعیین‌کننده در این روند داشته است. عامل دوم به بهبود کارایی انرژی بازمی‌گردد. هرچند نرخ جهانی بهبود کارایی انرژی در سال گذشته تنها حدود یک درصد برآورد شد، اما در بخش خودروهای سنگین این عدد معنادارتر بود. استانداردهای سختگیرانه بهره‌وری سوخت برای کامیون‌ها و اتوبوس‌ها موجب شد با مصرف سوخت کمتر، حجم جابه‌جایی مشابهی انجام گیرد. سومین عامل را باید در تغییرات فناوری و ترکیب سوخت‌ها جست‌وجو کرد. ورود تدریجی اتوبوس‌های برقی شهری، توسعه پروژه‌های کامیون برقی در مسافت‌های کوتاه و همچنین استفاده از LNG و زیست‌سوخت‌ها بخشی از مصرف دیزل را جایگزین کرده‌اند. هرچند این سهم هنوز کوچک است، اما در کنار رشد فناوری‌های دیزل کم‌مصرف، روند نزولی تقاضا را سرعت داده است.

فناوری‌هایی که مصرف دیزل را پایین می‌آورند

پیشرفت‌های فناورانه در موتورهای دیزل طی دو دهه گذشته نقشی اساسی در کاهش مصرف ایفا کرده‌اند. در قلب این تحول، سیستم‌های تزریق کامن‌ریل پرفشار قرار دارند که با پاشش چندمرحله‌ای سوخت، احتراق کامل‌تر و مصرف بهینه‌تر را ممکن می‌سازند. استفاده از توربوشارژرهای متغیر نیز کمک می‌کند موتور در دورهای پایین با بازدهی بالاتری کار کند و در نتیجه در مسیرهای طولانی، سوخت کمتری مصرف شود. فناوری بازگردانی گازهای اگزوز و سیستم‌های کاتالیزوری کاهش آلاینده‌ها نیز اجازه می‌دهند زمان بندی احتراق به گونه‌ای تنظیم شود که هم بازده بالا برود و هم آلایندگی کم شود.

اما داستان کاهش مصرف تنها به قلب موتور محدود نیست. طراحی‌های آیرودینامیک نوین در کابین و تریلر، پوشش چرخ‌ها و فاصله کمتر میان کشنده و تریلر توانسته‌اند مصرف سوخت را در مسیرهای بزرگ‌راهی چندین درصد کاهش دهند. لاستیک‌های کم‌مقاومت غلظتی و سیستم‌های تنظیم فشار باد نیز سهم مهمی در کاهش اصطکاک و بهبود بهره‌وری ایفا می‌کنند. علاوه بر این، جعبه‌دنده‌های هوشمند و سامانه‌های کروز کنترل تطبیقی با تحلیل توپوگرافی مسیر، بهترین الگوی رانندگی را انتخاب کرده و مصرف را کاهش می‌دهند. حتی جزئیاتی مانند مدیریت الکترونیکی پمپ‌ها، کمپرسورها و تهویه کابین در هنگام توقف‌های طولانی می‌توانند در مقیاس ناوگان، صرفه‌جویی قابل توجهی ایجاد کنند.

استانداردهای سختگیرانه در اروپا و آمریکا

بدون تردید مهم‌ترین موتور محرک این پیشرفت‌ها، سیاست‌گذاری و وضع استانداردهای الزام‌آور در بازارهای بزرگ بوده است. ایالات متحده از سال‌ها پیش با اجرای مقررات فدرال برای کامیون‌های سنگین، اهداف بلندمدتی را در کاهش مصرف سوخت و انتشار کربن تعریف کرده است. فاز دوم استاندارددهای بهره‌وری در آمریکا پیش‌بینی می‌کند که طی دوره اجرای کامل، بیش از دو میلیارد بشکه سوخت صرفه‌جویی شود. در اروپا نیز مقررات مصوب سال ۲۰۱۹ برای خودروهای سنگین، هدف گذاری کرده است که تا سال ۲۰۲۵ میانگین آلایندگی و مصرف ۱۵ درصد و تا سال ۲۰۳۰ نزدیک به ۳۰ درصد کاهش یابد. بازنگری این مقررات در سال ۲۰۲۴ حتی اهداف سختگیرانه‌تری را به خود گرفت و دامنه بیشتری از خودروها را تحت پوشش قرار داد.

بازتاب فناوری در روند مصرف جهانی

این فناوری‌ها و مقررات در مجموع باعث شده‌اند هر چند اقتصادهای نوظهور همچنان با عطش سوخت به پیش می‌روند، اما شدت مصرف در سطح ناوگان جهانی کاهش یابد. به بیان دیگر، اگر همین سطح از حمل‌ونقل و تجارت جهانی در سال‌های گذشته با کامیون‌های قدیمی‌تر انجام می‌شد، رقم مصرف دیزل در ۲۰۲۴ بسیار بالاتر از سطح کنونی بود. بنابراین کاهش نیم درصدی سال گذشته نه تنها حاصل رکود اقتصادی، بلکه بازتاب مستقیم ارتقای کارایی در ناوگان جدید است. در اروپا و آمریکا، اثر فناوری و استانداردها آشکارتر بوده و مصرف در مسیری نزولی قرار گرفته است. در مقابل، در آسیا، خاورمیانه و آمریکای لاتین رشد بنیادی تقاضا اجازه نداد که کاهش مصرف در هر کامیون به کاهش کل مصرف منجر شود و تنها نرخ رشد را کند کرده است

بررسی منطقه‌ای مصرف دیزل

نگاهی دقیق‌تر به وضعیت منطقه‌ای نشان می‌دهد که هر بخش از جهان داستان خاص خود را دارد. در اروپا، سیاست‌های سختگیرانه اقلیمی و بحران‌های اقتصادی باعث کاهش مصرف شده

چالش‌ها و فرصت‌های آینده دیزل

چشم‌انداز دیزل در جهان به شدت تحت تأثیر تغییرات اقلیمی و سیاست‌های کربن صفر قرار دارد. اتحادیه اروپا و بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته برنامه‌ریزی کرده‌اند که تا سال‌های ۲۰۴۰ یا ۲۰۵۰ انتشار خالص کربن را به صفر برسانند. این هدف به معنای فشار مداوم برای کاهش نقش سوخت‌های فسیلی از جمله دیزل خواهد بود. با این حال، دیزل همچنان مزایایی دارد که جایگزینی آن را دشوار می‌کند. چگالی انرژی بالا، مناسب بودن برای حمل‌ونقل سنگین و قابلیت ذخیره‌سازی و حمل آسان، ویژگی‌هایی هستند که سبب می‌شود دیزل حتی در دوران گذار انرژی نیز نقش مهمی ایفا کند.

از سوی دیگر، فرصت‌های تازه‌ای نیز در این بخش پدید آمده است. توسعه زیست‌دیزل و سوخت‌های سنتتیک با آلایندگی پایین می‌تواند به بقای موتورهای دیزل کمک کند. بسیاری از خودروسازان و شرکت‌های نفتی پروژه‌هایی برای تولید سوخت‌های ترکیبی بر پایه هیدروژن یا مواد زیستی آغاز کرده‌اند. این روند در کنار بهبود مستمر فناوری پیشرفته‌ها می‌تواند دیزل را به سوختی سازگارتر با اهداف اقلیمی تبدیل کند. همچنین بازارهای نوظهور به دلیل هزینه‌های بالای زیرساخت برق‌رسانی سنگین، همچنان برای دهه‌ای آینده به دیزل متکی خواهند بود و این فرصت برای صنعت دیزل است تا با عرضه محصولات کارآمدتر جایگاه خود را حفظ کند. دیزل در سال ۲۰۲۴ نقطه‌عطفی را پشت‌سر گذاشت و مصرف جهانی برای نخستین بار پس از سال‌های پر نوسان کرنا اندکی کاهش یافت، فناوری‌های جدید سهم خود را در این تغییر نشان دادند و سیاست‌های اقلیمی فشار مضاعفی بر بازار وارد کردند. با وجود این، دیزل همچنان ستون فقرات حمل‌ونقل سنگین و صنعتی در جهان باقی مانده است. آینده این سوخت به توانایی صنعت در کاهش آلایندگی، افزایش بهره‌وری و همزیستی با سوخت‌های جایگزین گره خورده است. شاید در دهه‌های آینده، تصویر دیزل به طور کامل دگرگون شود، اما امروز همچنان نقشی بی‌بدیل در اقتصاد جهانی دارد و مسیر پیش‌رو را ترکیبی از چالش و فرصت رقم خواهد زد.

است. بسیاری از کشورها به ویژه در اروپای شمالی، ناوگان حمل‌ونقل عمومی برقی را گسترش داده‌اند و این امر اثر مستقیمی بر کاهش نیاز به دیزل داشته است. در آمریکا، اگرچه اقتصاد همچنان به کامیون‌های دیزلی وابسته است، اما بهبود کارایی و سرمایه‌گذاری در گاز طبیعی فشرده (CNG) و الکتریکی سازی برخی ناوگان‌های شهری سهم مصرف را پایین آورده است. در آسیا اما تصویر متفاوت است.

چین و هند به عنوان دو موتور بزرگ تقاضا، رشد اقتصادی و توسعه زیرساخت را به قیمت افزایش مصرف دیزل دنبال کرده‌اند. هرچند پروژه‌های عظیم برقی سازی در چین در حال گسترش است، اما تعداد بالای کامیون‌های دیزلی موجود در ناوگان این کشور همچنان مصرف را در سطح بالایی نگه داشته است. در خاورمیانه، مصرف دیزل به طور مستقیم با رشد بخش‌های عمرانی، حمل‌ونقل کالا و توسعه صنعتی مرتبط است و به همین دلیل در سال ۲۰۲۴ شاهد رشد ملایمی در این منطقه بودیم.

روند تاریخی یک دهه گذشته

اگر مصرف جهانی دیزل را در بازه ۱۰ ساله بررسی کنیم، تصویر روشن‌تری از تحولات اخیر به دست می‌آید. در سال ۲۰۱۴، مصرف روزانه دیزل جهان حدود ۲۶ میلیون بشکه بود. طی سال‌های بعد، هنگام بارش اقتصاد چین و هند و افزایش تجارت جهانی، این عدد رو به افزایش گذاشت و در سال ۲۰۱۹ به آستانه ۲۸ میلیون بشکه رسید. همه‌گیری کرونا در سال ۲۰۲۰ شوکی بزرگ به تقاضا وارد کرد و مصرف دیزل به حدود ۲۴ میلیون بشکه در روز سقوط کرد. با بازگشت اقتصادها در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲، دوباره رشد تقاضا آغاز شد، اما نرخ بهبود کمتر از دوره‌های پیشین بود. در نهایت، سال ۲۰۲۴ نقطه‌ای بود که ترکیب فناوری‌های کارآمد، سیاست‌های سختگیرانه و رکود بخش‌هایی از اقتصاد موجب شد مصرف جهانی دیزل نه تنها رشد نکند، بلکه برای نخستین بار پس از پاندمی اندکی کاهش یابد.



مدل خودروها در برابر مدل‌های بنزینی، ترجیح می‌دهند برای استفاده روزمره، به‌سراغ خودروهای برقی بروند. این مساله به‌خودی خود رونق خرید و فروش و معاملات در این بخش از بازار را به‌همراه خواهد داشت.

این روزها با معرفی و عرضه هر چه پیشتر محصولات برقی در بازار، در کنار مشتریان دائمی این مدل خودروها که بیشتر از میان جوانان هستند، بسیاری از مشتریان میانسال و حتی سالخورده نیز با مقایسه مزایا، محاسن و حتی معایب این



افزایش تقاضا در بازار برقی‌ها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

وضعیت برگزاری نمایشگاه‌های خودرو در کشور

رکود حاکم بر بازار خودرو و آینده نامعلوم آن به‌خودی خود سبب از رونق افتادن برگزاری نمایشگاه‌های خودرو در سراسر کشور طی سال جاری شده است. بر این اساس گزارش‌ها و بررسی‌های به‌عمل

آمده حکایت از آن دارد که در آستانه برگزاری نمایشگاه خودرو مشهد (به‌عنوان بزرگ‌ترین محل برگزاری نمایشگاه خودرو پس از تهران) حضور خودروسازان داخلی و خارجی در این دوره از نمایشگاه، متأثر از جنگ

تحمیلی ۱۲ روزه و پیامدهای آن همچون سال‌های گذشته قابل توجه و چشمگیر نیست. به‌باور کارشناسان این موضوع می‌تواند روی میزان بازدید از این نمایشگاه، تأثیر منفی و معکوس داشته باشد.

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 ۷۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۰	
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۷۰	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۵۰	۰	
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 ۴۳۰	۳۰	▼
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۸۳	۲ میلیون و ۵۱۰	۰	
فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۳۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۳۰	۳۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۶۴۳	۴ میلیون و ۱۳۰	۲۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۶۷۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۸۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۲۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۲۰	▼
هایما S5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۷۰	یک‌میلیارد و ۷۹۵	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۷	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۵	▼
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۶۰۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۵	۲ میلیون و ۴۳۰	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 ۵۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۶ میلیون و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۵۰	▼
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۱۶۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۶	۲ میلیون و ۷۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۲۵۰	۵۰	▲
سوزوکی سباز (۲۰۲۵)	یک‌میلیارد و ۷۲۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۱۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۴۸۰	۳ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۴۵۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۴۹	۳ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۸۵	۲ میلیون و ۹۰۰	۵۰	▼
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۱۸۳	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۸۸	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیون و ۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۵۴	۳	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۵۷	۴	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۴۳	۰	
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۰۵	۵	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۴۴	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۱۵	۱	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۷۸	۱	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۷۲	۴	▼
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۱۰	۱	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۳۴	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۳۱	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۳۳	۲	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۴۸	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۲۲	۰	
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۲۳	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۸۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۷۱	۱	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۷۳	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	۹۷۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۲۳۳	۵	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۰۲	۱	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۴۵	۳	▲
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۲۵	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۸۰	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۰۵	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۲۹	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۹	۲	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	۹۷۶	۷	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۸۶۸	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۵۴	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۴۰	۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۰۵	۶	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۲۵	۴	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۷	۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۳	۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۳۲	۱	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	۹۸۷	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۷	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۱۸۲	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	۹۴۹	۲	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۱۷۰	۳	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۷۸۷	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۶۲۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۴۵	۰	

او بیان کرد: «رانندگان و مصرف کنندگان هر نوع روغن موتوری را نخرند و هر نوع برندی که به نظر تشکیل می آید یا مضروب شده داخل ظرف های تشکیل قرار گرفته، استفاده نکنند.» وی ادامه داد: «مشخصا دنبال برندی باشند که تا الان به آن ها جواب داده است. برندهای جدید ممکن است تقلبی باشند و به اصطلاح تنها ظاهری داشته باشند.» نایپرئیس اتحادیه لاستیک و روغن موتورها توضیح داد: «ما در این باره تا جایی که امکان داشته اطلاع رسانی کرده ایم و توصیه ما این است که مصرف کنندگان و مالکان خودروها به واحدهای صنفی معتبر و دارای پروانه کسب مراجعه کنند تا از خسارت های احتمالی در امان بمانند.»

نایپرئیس اتحادیه لاستیک و روغن موتور گفت: «رانندگان و مصرف کنندگان هر نوع روغن موتوری را نخرند و هر نوع برندی که به نظر تشکیل می آید یا مضروب شده داخل ظرف های تشکیل قرار گرفته است، استفاده نکنند.» ضا عباس آبادی دانشور، نایپرئیس اتحادیه لاستیک و روغن موتور در خصوص نحوه نظارت بر توزیع کنندگان روغن با تعویض کنندگان روغن خودرو اظهار داشت: «مردم عزیز باید توجه داشته باشند به واحدهای صنفی که پروانه و جواز کار دارند، مراجعه کنند.» وی ادامه داد: «واحدهای صنفی از فیلترها عبور کرده و راستی آزمایی شده اند و این ها جواز اخذ کرده اند. بنابراین به نفع مردم است که به این واحدهای صنفی معتبر که از اتحادیه ها جواز دارند، مراجعه کنند.»



رانندگان مراقب روغن های موتور تقلبی باشند!



«دنیای خودرو» خبر می دهد

ادتیو جدید «رَوَنول» بر اساس نیترید بورن ۶ ضلعی معرفی شد

سایش و پایداری بیشتر تماس های اصطکاکی است. چنین مهندسی سطحی، نقشی کلیدی در افزایش طول عمر قطعات و بهبود بازده عملکرد موتور ایفا می کند و نشان می دهد که جزئیات ظاهرا کوچک، می توانند تأثیری بزرگ بر کارایی کلی سیستم داشته باشند.

جلوگیری از تئیشینی

در فناوری RAVENOL CeramiX-Pro، استفاده از پوسته های نیترید بور ۶ ضلعی (hBN) غیر آگلومره، رویکردی مکمل و هوشمندانه را دنبال می کند. به جای «صاف کردن» کامل سطوح، این رویکرد بر حفظ توپوگرافی عملکردی تمرکز دارد و اطمینان می دهد که کانال های روغن و ریزساختارهای حیاتی به لطف اندازه ذرات بهینه و پراکندگی پایدار، آزاد و فعال باقی بمانند. این طراحی باعث می شود روانکار بتواند بدون انسداد یا اختلال، به تمام نقاط حساس برسد. هم زمان، ایمنی تریبولوژیکی در محدوده اصطکاک مختلط با ایجاد یک لایه روانکاری جامد بهبود می یابد؛ آن هم بدون ایجاد «آب بندی» مصنوعی که می تواند اثر معکوس بر عملکرد سطح داشته باشد. نتیجه، ترکیبی از حفاظت موثر در برابر سایش، حفظ کارایی ساختارهای مهندسی شده و تضمین روانکاری پایدار در شرایط کاری متنوع است؛ رویکردی که عمر مفید قطعات را افزایش داده و عملکرد موتور را در سطحی بهینه نگه می دارد.

به این معنا که در مناطق حساس انباشته نشده و جریان روغن یا توزیع روان کننده را مختل نمی کنند. ویژگی مهم دیگر، حفظ کامل دسترسی به ساختارهای تراش سوراخ های سیلندر است؛ ساختارهایی که برای نگهداری روغن و تشکیل فیلم روان کننده پایدار حیاتی هستند. این طراحی تضمین می کند که حتی تحت بارهای سنگین، فیلم روان کننده به طور بهینه به سطوح تماس تریبولوژیکی برسد و از سایش و آسیب جلوگیری شود.

RAVENOL CeramiX-Pro نمونه ای برجسته از به کارگیری علم مواد پیشرفته در خدمت افزایش کارایی و طول عمر موتور است؛ راهکاری که هم در شرایط سخت و هم در کارکرد روزمره، عملکردی مطمئن و پایدار ارائه می دهد. سطوح تراش خورده، سطوح عملکردی دقیقی هستند که با ماشینکاری ویژه، خواص تریبولوژیکی آن ها به طور مشخص تعریف شده است. برخلاف سطوحی با ساختار تصادفی یا سطوحی که صرفا تراشیده، چرخانده یا فرسایش یافته اند، این سطوح دارای نواحی باربر نسبتا مسطح هستند و بین این نواحی، شیارهای میکروسکوپی (معروف به شیارهای تراش) به صورت هدفمند ایجاد می شوند. این شیارها همانند مخازن کوچک روغن عمل کرده و روانکار را در خود نگه می دارند؛ آن را در ناحیه تماس حفظ می کنند و به این ترتیب، تامین مداوم روغن برای سطوح درگیر اصطکاک را تضمین می کنند. نتیجه این طراحی دقیق، بهبود چشمگیر روانکاری در محدوده اصطکاک مخلوط، کاهش محسوس



RAVENOL CeramiX-Pro، اثری هم افزا ایجاد می کند که مقاومت اصطکاکی را در تمام محدوده های عملیاتی و تحت هر شرایط باری کاهش می دهد؛ فراتر از آنچه هر یک از این فناوری ها به تنهایی قادر به ارائه آن باشند. این افزودنی بر پایه نیترید بور ۶ ضلعی (hBN) طراحی شده و ذرات آن با ابعاد و پایداری دقیق مهندسی شده اند تا بدون ایجاد گرفتگی، به راحتی از فیلتر روغن عبور کنند. اصلاح سطح ویژه این ذرات مانع از تمایل آن ها به تجمع می شود؛

انرژی، افزایش بهره وری و محافظت از اجزای حیاتی موتور. پلاکت های نیترید بور ۶ ضلعی (hBN) با وجود استحکام مکانیکی بالا، به راحتی روی یکدیگر می لغزند و همین ویژگی باعث کاهش چشمگیر اصطکاک می شود؛ به ویژه در شرایط مرزی که روانکاری کافی دیگر تضمین نمی شود. در چنین شرایطی، اگر فیلم روان کننده از بین برود، hBN به عنوان یک روان کننده جامد عمل کرده و با قرار گرفتن میان سطوح درگیر، از تماس مستقیم آن ها جلوگیری می کند. این عملکرد نه تنها سایش را کاهش می دهد، بلکه از بروز آسیب های تریبولوژیکی به اجزای موتور نیز پیشگیری می کند. در فرمولاسیون RAVENOL CeramiX-Pro، این روان کننده جامد معدنی به طور هوشمندانه با اصلاح کننده های اصطکاک آلی ترکیب شده است. hBN در فشارها و دماهای بالا، محافظت مطمئنی در برابر سایش فراهم می کند؛ در حالی که افزودنی های آلی، اصطکاک را حتی در بارهای کم و متوسط به طور موثری کاهش می دهند. نتیجه این هم افزایی، ایجاد لایه ای محافظ روان کننده در تمام شرایط کاری موتور است؛ لایه ای که هم در لحظات بحرانی عملکردی قابل اعتماد دارد و هم در کارکرد روزمره، بازدهی و نرمی عملکرد سیستم را بهبود می بخشد.

هم افزایی هر دو مولفه

ترکیب منحصر به فرد روان کننده جامد معدنی و اصلاح کننده های اصطکاک آلی در افزودنی

شرکت RAVENOL با معرفی افزودنی جدید روغن موتور CeramiX-Pro، تحولی چشمگیر در حوزه روان کاری خودرو رقم زده است. این محصول با فرمولاسیونی منحصر به فرد طراحی شده که اجزای فعال آن به صورت هم افزا عملکردی فراتر از انتظار ارائه می دهند. در قلب این ترکیب، ماده ای پیشرفته به نام نیترید بور ۶ ضلعی (hBN) قرار دارد؛ ساختاری کریستالی با فرم لایه ای و پلاکتی که در مقایسه با نوع مکعبی آن (cBN)، نه تنها از سختی بالا برخوردار است، بلکه ویژگی هایی چون پایداری شیمیایی فوق العاده، مقاومت حرارتی بالا و تحمل در برابر اکسیداسیون را نیز داراست. این ویژگی ها، hBN را به گزینه ای ایده آل برای کاربردهایی تبدیل کرده اند که نیازمند بی اثری شیمیایی، انتقال حرارت موثر و روان کاری جامد هستند. ذرات پلاکتی hBN با حفظ سختی، قابلیت جابه جایی لایه ای بسیار خوبی دارند؛ به طوری که در شرایط مرزی و فشار بالا، اصطکاک را به طور چشمگیری کاهش داده و از تماس مستقیم سطوح جلوگیری می کنند. نتیجه این نوآوری، کاهش محسوس سایش قطعات و افزایش عمر مفید موتور است. افزودنی CeramiX-Pro نه تنها در شرایط سخت عملکردی قابل اتکا دارد، بلکه با حفظ ساختارهای حساس مانند شیارهای تراش سیلندر، جریان روان کننده را بهینه کرده و از تجمع ذرات در نقاط بحرانی جلوگیری می کند. این محصول، نمونه ای بارز از تلفیق علم مواد پیشرفته با نیازهای عملیاتی صنعت خودرو است؛ گامی موثر در مسیر کاهش مصرف

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



۴۴ میلی متر از تفاعل کمتری داشت. این تغيير در تناسبات، مرکز ثقل خودرو را ۱۵ میلی متری پایین آورده؛ در حالی که مرکز ثقل در خودروهای معمولی ۲۰ تا ۲۵ میلی متری بالاتر از مرکز ثقل قرار دارد. این تغییر در تناسبات، مرکز ثقل خودرو را ۱۵ میلی متری پایین آورده؛ در حالی که مرکز ثقل در خودروهای معمولی ۲۰ تا ۲۵ میلی متری بالاتر از مرکز ثقل قرار دارد. این تغییر در تناسبات، مرکز ثقل خودرو را ۱۵ میلی متری پایین آورده؛ در حالی که مرکز ثقل در خودروهای معمولی ۲۰ تا ۲۵ میلی متری بالاتر از مرکز ثقل قرار دارد.

در میان انبوهی از محصولات اوایل قرن بیستم ویکم پژو که به هدف اصلی خود رزیدند، پژو ۴۰۷ به بیش از سیاری دیگر به هدف نزدیک طری خود رزید. خود رزیدند، پژو ۴۰۷ به بیش از سیاری دیگر به هدف نزدیک طری خود رزید. خود رزیدند، پژو ۴۰۷ به بیش از سیاری دیگر به هدف نزدیک طری خود رزید.



یادی از پژو «۴۰۷» کویه

[illegible]

برای اینکه هنگام خرید خود را از دفاتر فروش به دام کلاهبرداران گرفتار نشوید، حتماً به واحدهای مجاز دارنده پروانه کسب مراجعه کنید

هشدار!



توقیف خودرو حامل لاستیک قاچاق در ماسال



فرمانده انتظامی ماسال از کشف ۳۹ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، گیلان، سرهنگ مرتضی ترازوی با بیان این که ماموران پلیس آگاهی ماسال حین گشت‌زنی یک دستگاه خودرو و نیسان حامل لاستیک را برای بررسی وضعیت آن متوقف کردند، گفت:

«در بازرسی از این خودرو، ۳۹ حلقه انواع لاستیک قاچاق کشف شد.» فرمانده انتظامی شهرستان ماسال با اشاره به این که کارشناسان ارزش بالای کشف‌شده را ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال برآورد کردند، افزود: «برای متهم ۶۶ ساله پرونده تشکیل و متهم برای سیر مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»



سامانه‌ای که به ابهام وضعیت بازار دامن می‌زند!

روایت صنعت تایر از سخت‌گیری‌های بی‌ثمر



وقتی خودروسازان فرمان قیمت‌گذاری را به‌دست گرفتند، حالا نوبت تایرهاست که از پیچ‌وخم سیاست‌های دستوری عبور کنند! جمال میرزایی، عضو انجمن صنفی صنعت تایر در گفت‌وگو با «بازار» از فرصت‌طلبی برای آزادسازی قیمت تایر سخن می‌گوید؛ فرصتی که می‌تواند صنعت تایر را از رکود و بی‌ثباتی نجات دهد و آن را به قطب منطقه‌ای تبدیل کند. آیا این بار صدای لاستیک‌ها از زیر بار فشار سیاست‌گذاری شنیده خواهد شد؟

جمال میرزایی، عضو انجمن صنفی صنعت تایر با اشاره به تصمیم اخیر شورای رقابت درباره واگذاری قیمت خودرو به خودروسازان گفت: «با توجه به این تحول مهم، معتقدم اکنون بهترین زمان برای تحقق آزادسازی نرخ تایر فرا

روند متصفانه نیست و ما انتظار داریم سیاست‌ها به‌نحوی اصلاح شود که فعالان قانونی مورد حمایت قرار بگیرند. سخت‌گیری‌های بی‌مورد در سامانه فروش نه تنها بازار را شفاف‌تر نکرده، بلکه بعضاً توزیع کنندگان را مجبور به رفتارهایی کرده که خلاف اصول حرفه‌ای است.» اکنون که صنعت خودرو توانسته از بند قیمت‌گذاری دستوری رها شود، صنعت تایر نیز در آستانه یک نقطه عطف تاریخی است. جمال میرزایی با نگاهی امیدوارانه اما واقع‌گرایانه، از ظرفیت‌های مغفول‌مانده‌ای سخن می‌گوید که اگر آزاد شوند، می‌توانند چرخ‌های این صنعت را با شتابی تازه به حرکت درآورند. آیا وقت آن نرسیده که سیاست‌گزاران، فرمان را به دست تولید کنندگان تایر بسپارند؟

«بازار در شرایط رکود کامل قرار دارد. متأسفانه واردات بی‌رویه و غیرهدفمند، چه برای تولید کنندگان داخلی و چه برای وارد کنندگان رسمی، مشکلات زیادی ایجاد کرده است. این روند باعث شده توزیع کنندگان و حتی شبکه فروش ما با چالش‌های جدی روبه‌رو شوند.» وی افزود: «علاوه بر این، سامانه توزیع موجود نیز به یکی از موانع اصلی تبدیل شده است. مصرف‌کننده تمایلی ندارد که صرفاً برای خرید یک جفت تایر، مشخصات خودرو یا مدارک شخصی خود را ارائه کند. این روند برای فعالانی که شفاف و قانونی کار می‌کنند، بسیار سخت شده است.» او ادامه داد: «از سوی دیگر، کسانی که خارج از سامانه فعالیت می‌کنند، فرصت بیشتری برای تجارت پیدا کرده‌اند. این

ناچار از بازار آزاد و با قیمت بالاتر تهیه کنیم. طبیعی است که چنین شرایطی به ناترازی ارزی و افزایش هزینه تولید دامن می‌زند. در نهایت باید پذیرفت که برای بالا بردن آمار تولید نیاز به تامین ارز بیشتر داریم.» در عین حال میرزایی در مورد پیدا کردن راهکار برای این مشکل گفت: «اگر سیاست‌های حمایتی وزارت صمت تغییر نکند، کار بسیار دشوار خواهد بود. با این حال، در مجموعه بارز پیش‌بینی ما این است که نسبت به سال گذشته حدود ۷ درصد رشد تولید داشته باشیم.» وی افزود: «ظرفیت بیشتری برای رشد، نزدیک به ۲۰ درصد، وجود داشت که متأسفانه به دلیل مشکلات ارزی و محدودیت‌های انرژی به‌ویژه برق، این فرصت از دست رفت. با این حال، اگر تخصیص ارز در نیمه دوم سال به‌موقع صورت گیرد، قطعاً تولید بارز نسبت به سال گذشته بیش از ۱۲ درصد رشد خواهد داشت.» او ادامه داد: «به‌خصوص در بخش تایرهای باری و اتوبوسی رادیال، امکان افزایش ظرفیت دو برابری داریم که نیاز مبرم کشور نیز هست. در حوزه تایر سواری نیز در مجموع انتظار رشد بیش از ۷ درصدی داریم.»

در پایان میرزایی به شرایط رکود در بازار اشاره کرد و گفت:

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	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-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-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 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-سورنوتو 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







زیاده‌روی ترجیح داده و با قوای محرکه‌ای با رانندمان بالا که حداکثر استفاده را از باتری می‌برد، بردی چشمگیر را نوید می‌دهد. این تغییر، نسیمی تازه در برابر خودروهای الکتریکی سسنگین، بیش‌از حد قدرتمند و پرزرق‌وبرق بازار است و جذابیتی منحصر به فرد دارد. CLA الکتریکی از نظر استرانژیک برای مرسدس بنز اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا نشانه‌ای از رویکرد جدید این شرکت به خط تولید خودروهای الکتریکی است. مرسدس بنز از پلت‌فرم‌های اختصاصی الکتریکی و مدل‌های EQ که هیچ شباهتی به همتایان بنزی خود نداشتند، فاصله گرفته است.

نسل جدید مرسدس بنز CLA با تمرکز بر بهره‌وری به جای قدرت، رانندگی لذت‌بخش و برد چشمگیر بیش از ۵۶۰ کیلومتر را ارائه می‌دهد. اگر خودرو الکتریکی را مانند چاپگرزین گیاهی برای گوشت در نظر بگیریم، پسپاری از خودروهای الکتریکی امروزی شسبیه پیتزای سبزیجات هستند! آن‌ها در قالب‌های آشنای خودروهای معمولی طراحی شده‌اند و به باتری‌های غول‌پیکر و موتورهای برقی قدرتمند مجهز شده‌اند تا خریداران را متقاعد کنند که به‌همان خوبی مدل‌های بنزی هستند؛ اما مرسدس بنز با CLA الکتریکی جدید رویکرد متفاوتی در پیش گرفته است. این سدان لوکس جمع‌وجور، هوشمندی را به



مرسدس «CLA» برقی، گام جدید بنز

یک قطعه‌ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

چراغ خاموش کارخانه‌ها، چراغ سبز واردات را روشن خواهد کرد

زمان و هزینه کمتر، سود بیشتر و رفع دغدغه تامین، مسیر خودروسازان را از خطوط تولید داخلی به اسکله‌های واردات خواهد کشاند

بله و این موضوع را خودشان هم صراحتاً می‌گویند. هر دو خودروساز بزرگ کشور پول قطعه‌ساز را معمولاً با تاخیر پنج یا ۶ ماهه پرداخت می‌کنند، اما در واردات خودرو، هزینه گمرک، حمل‌ونقل و پیش‌پرداخت را کاملاً نقد می‌دهند. در جلسه‌ای که داشتیم، یکی از آن‌ها گفت: «آقای نجفی سبهی، ما خیلی راغب‌تر به واردات هستیم تا تولید داخل؛ چون هم سود بیشتری دارد، هم در دسرش کمتر است.» این حرف، تمام نگاه آن‌ها را روشن می‌کند.

با این تفاسیر، مزیت واردات برای خودروسازان، صرفاً مالی نیست، بلکه شامل سادگی فرآیند و حذف پیچیدگی‌های کاری نیز می‌شود؟

دقیقاً همین است. وقتی خودروی وارداتی می‌آید، همه قطعات و ملحق‌اتش در همان کشتی است، فقط مونتاژ ساده نیاز دارد. این یعنی دیگر لازم نیست با ۲۰ تا ۱۰۰ قطعه‌ساز قرارداد ببندند و با مشکلات تامین، کیفیت و تحویل هماهنگ شوند. در نهایت هم سود بیشتری نصیبشان می‌شود و فروش راحت‌تری دارند.

این وضعیت چه تأثیری بر آینده صنعت قطعه و توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی در بازار خواهد گذاشت؟

اگر شرایط همین‌طور ادامه پیدا کند، تولید داخلی روز به روز ضعیف‌تر خواهد شد. تولیدکننده باید با قطعی مکرر انرژی، بی‌ثباتی قیمت‌ها، تاخیر طولانی در دریافت مطالبات و مشکلات دسترسی به ارز کنار بیاید. در مقابل، واردات بدون این موانع و حتی با حمایت بیشتر پیش می‌رود. طبیعی است که چنین اختلافی به ضرر تولید داخل تمام می‌شود و انگیزه برای فعالیت در این حوزه را کاهش می‌دهد.

به نظر می‌رسد این تفاوت سطح حمایت و تسهیل‌گری برای واردکننده و تولیدکننده، عملاً میدان رقابت را نابرابر کرده است. این ارزیابی را تأیید می‌کنید؟

کاملاً. وقتی واردکننده ارز آسان‌تر و ارزان‌تر می‌گیرد، هزینه‌های ثابت و مشخص دارد و می‌تواند کالا را سریع وارد کند، قطعه‌ساز چگونه باید رقابت کند؟ ما با هزینه‌های پیش‌بینی‌ناپذیر، بحران شدید زیرساخت، بدهی‌های معوقه و فشارهای همه‌جانبه روبه‌رو هستیم. چنین میدانی دیگر رقابت نیست، بلکه حذف تدریجی تولیدکننده است.

آیا از سوی مسئولان یا نهادهای سیاست‌گذار، تاکنون راهکار عملی و متناسب با شرایط واقعی تولید داخل به شما و همکارانتان ارائه شده است؟

بیشتر طرح‌ها یا غیرعملی هستند یا هزینه‌هایشان بیش از توان یک واحد تولیدی است. مثل توصیه به ساخت نیر و گاه‌خورشیدی یا خرید ژنراتور بدون تضمین تامین سوخت. این‌ها بیشتر طرح‌های روی کاغذ هستند تا تغییر واقعی در وضعیت تولید.

در جلسات مشترک با خودروسازها یا نهادهای دولتی، آیا این دغدغه‌ها و چالش‌ها را مطرح کرده و پاسخی دریافت کرده‌اید؟

بارها گفته‌ایم. حتی در جلسات رسمی تمام این مشکلات را شرح داده‌ام، اما در عمل، نتیجه‌ای ندیده‌ایم. شنیدن هست، ولی اراده اجرایی و پیگیری واقعی نیست. نتیجه این می‌شود که هر روز فشار بیشتری تحمل می‌کنیم.

با توجه به همه واقعیت‌های موجود، اگر امروز بخواهید مهم‌ترین مطالبه خود و همکارانتان را مستقیماً خطاب به سیاست‌گذاران بیان کنید، چه خواهید گفت؟

خواست اصلی ما این است که نگاه به تولیدکننده داخلی به عنوان یک شریک راهبردی شکل بگیرد، نه یک مانع بر سر راه تصمیم‌گیری‌ها. بقای صنعت بدون تامین پایدار و قابل پیش‌بینی انرژی ممکن نیست. در کنار آن، دسترسی سریع و بی‌دسر به منابع مالی و ارزی، پرداخت به موقع مطالبات از سوی خودروسازان و حذف بوروکراسی‌های غیرضروری باید به عنوان حداقل‌های حمایتی لحاظ شود. اگر این حداقل‌ها محقق نشود، نتیجه روشن است: چراخ تولید تضعیف شده و جای آن را به تدریج واردات و مونتاژ خواهد گرفت؛ مسیری که نه به سود اقتصاد ملی و نه به نفع مصرف‌کننده است.



ایجاد می‌کنند. این رویکرد، در کنار فشارهای اقتصادی، فرسایشی عمل می‌کند.

در چنین فضای پرچالش، تامین ارز مورد نیاز برای واردات مواد اولیه، تجهیزات و ماشین‌آلات چه وضعیتی دارد؟ آیا در این بخش هم موانعی مشابه وجود دارد؟

دقیقاً. بزرگ‌ترین مشکل در تامین ارز این است که به واردکننده بسیار راحت‌تر و سریع‌تر ارز می‌دهند تا به تولیدکننده. اگر چنین نبود، امروز این حجم عظیم خودرو وارد نمی‌شد. قطعه‌ساز و خودروساز داخلی تحت فشار دائمی هستند، اما واردکننده، نسبتاً بدون دغدغه جلو می‌رود. برای مثال؛ یکی از خودروسازانی که با مشکل روبه‌رو شده بود، ظرف سه روز ارز گرفت، بدنه‌های رنگ‌شده را روی کشتی گذاشت و وارد کرد. برای قطعه‌ساز چنین امکانی اصلاً فراهم نمی‌شود.

با استناد به تجربه شما، آیا خودروسازهای بزرگ داخلی نیز تمایل بیشتری به واردات خودرو و نسبت به تولید و استفاده از قطعات ساخت داخل پیدا کرده‌اند؟

آیا منطقی است که یک تولیدکننده هم نیر و گاه بسازد، هم ژنراتور بخرد، بعد نه گازوئیل داشته باشد، نه گازش وصل باشد، نه آب و نه برق پایدار داشته باشد؟ هیچ خط قرمزی برای حفظ تولید رعایت نمی‌شود؛ هر سازمان بنابه تصمیم خود، محدودیت تازه‌ای برای تولید ایجاد می‌کند.

این گونه بی‌ثباتی در زیرساخت‌ها، آیا فقط به انرژی محدود می‌شود یا مشابه همین فشارها در سایر حوزه‌های خدماتی و هزینه‌های جانبی واحدهای تولیدی هم مشاهده می‌شود؟

خیر، این وضعیت تقریباً در همه حوزه‌ها دیده می‌شود. مثال ساده‌اش تلفن همراه است. قبلاً یک ماه فرصت داشتیم قبض موبایل یا تلفن ثابت را پرداخت کنیم. بعد این مهلت را کردند ۱۵ روز و حالا به یک هفته کاهش داده‌اند. ما می‌گوییم اشکالی ندارد و خودمان را تطبیق می‌دهیم، اما مشکل این جاست که از روز اول مهلت، پیامک یادآوری و تهدید شروع می‌شود. این یعنی حتی برای یک هزینه کوچک که نسبت به تولید ناچیز است، باز هم فشار روانی



چرخ تولید در قطعه‌سازی این روزها بیش از هر زمان دیگر زیر ضرب قطعی‌های پیاپی برق، جهش‌های بی‌وقفه قیمت مواد اولیه و فشار هزینه‌های ثابت می‌چرخد. پسپاری از کارخانه‌ها و خطوط تولید، نیمی از هفته را با چراغ‌های خاموش و دستگاه‌های متوقف سپری می‌کنند، اما هزینه هفت روز کاری – از حقوق و بیمه کارکنان تا قبوض و بهره بانکی – همچنان پابرجاست.

در این شرایط، راهکارهای فوری همچون خرید ژنراتور یا احداث نیروگاه خورشیدی، بدون تضمین سوخت یا پایداری شبکه، به جای درمان، زخمی تازه بر پیکر تولید می‌زند. ادامه این وضعیت، توان رقابتی قطعه‌سازان را فرسوده و خطر توقف کامل برخی واحدها را جدی کرده است. در این باره، محمود نجفی سبهی به عنوان یکی از با سابقه‌ترین فعالان صنعت قطعه، از دل مشکلات روزمره انرژی، قیمت‌گذاری و دشواری حفظ چرخه پایدار تولید در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» می‌گوید که در ادامه خواهید خواند:

به عنوان یکی از فعالان با سابقه صنعت قطعه در کشور، شرایط امروز تولید در مجموعه شما چگونه است؟ به ویژه از نظر تامین انرژی، مواد اولیه و استمرار چرخه کار، چه موانعی پیش روی شما قرار دارد؟

بزرگ‌ترین مشکل امروز ما شفاف نبودن و بی‌ثباتی در قیمت مواد اولیه است. علاوه بر این، از نظر تامین انرژی شرایط بسیار بحرانی داریم. اکنون سه روز در هفته برق کارخانه به‌طور کامل قطع است. پیش‌تر، روز جمعه را به عنوان یک روز کاری با برق داشتیم، اما به تازگی، حتی از ساعت ۲ بعدازظهر جمعه نیز برق را قطع می‌کنند. تازه همان سه روزی هم که ظاهراً برق داریم، بعضی روزها پیام می‌آید که ممکن است از ساعت ۶ بعدازظهر قطع شود. در عمل یعنی فقط سه روز و نیم برق داریم و سه روز و نیم دیگر از هفته بدون برق می‌گذرد. با چنین وضعی، من باید برای هفت روز بهره بانکی، دستمزد کارکنان و هزینه آب و برق را بپردازم، در حالی که تنها نصف این زمان امکان کار کردن وجود دارد.

با توجه به این کمبود شدید برق، آیا نهادهای مربوطه راه‌حل یا پیشنهادی عملی برای جبران این کمبود به شما ارائه کرده‌اند که بتواند به پایداری تولید کمک کند؟

آنچه به عنوان راه‌حل مطرح می‌شود، بیشتر روی کاغذ زیباست تا در عمل. برای مثال می‌گویند ژنراتور تهیه کنید، اما قیمت ژنراتور بسیار بالا است. تازه اگر تهیه هم کنیم، سوختی برای آن وجود ندارد. یعنی هیچ مسیر واقعی برای تامین پایدار انرژی باقی نگذاشته‌اند. حتی بدتر از این، فشار می‌آورند که واحدهای تولیدی کوچک و متوسط نیر و گاه‌خورشیدی احداث کنند. آیا منطقی است که یک تولیدکننده هم نیر و گاه بسازد، هم ژنراتور بخرد، بعد نه گازوئیل داشته باشد، نه گازش وصل باشد، نه آب و نه برق پایدار داشته باشد؟ هیچ خط قرمزی برای حفظ تولید رعایت نمی‌شود؛ هر سازمان بنابه تصمیم خود، محدودیت تازه‌ای برای تولید ایجاد می‌کند.

این گونه بی‌ثباتی در زیرساخت‌ها، آیا فقط به انرژی محدود می‌شود یا مشابه همین فشارها در سایر حوزه‌های خدماتی و هزینه‌های جانبی واحدهای تولیدی هم مشاهده می‌شود؟

خیر، این وضعیت تقریباً در همه حوزه‌ها دیده می‌شود. مثال ساده‌اش تلفن همراه است. قبلاً یک ماه فرصت داشتیم قبض موبایل یا تلفن ثابت را پرداخت کنیم. بعد این مهلت را کردند ۱۵ روز و حالا به یک هفته کاهش داده‌اند. ما می‌گوییم اشکالی ندارد و خودمان را تطبیق می‌دهیم، اما مشکل این جاست که از روز اول مهلت، پیامک یادآوری و تهدید شروع می‌شود. این یعنی حتی برای یک هزینه کوچک که نسبت به تولید ناچیز است، باز هم فشار روانی



طراحی قاب «شبرنگ» برای تابلوهای گذرگاه عابر پیاده

«ایستنا: رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ از طراحی قاب شبرنگ فوسفری برای تابلوی گذرگاه عابر پیاده خبر داد. سرهنگ مصطفی زینی‌وند در این باره گفت: «تابلوهای راهنمایی و رانندگی باعث ارتقای امنیت تردد، تنظیم ترافیک و ارائه اطلاعات کلیدی به رانندگان می‌شوند.» وی افزود: «با توجه به اهمیت علائم ترافیکی باید گفت این علائم به پنج دلیل شامل ارتقای ایمنی، راهنمایی در مسیر، حفظ نظم ترافیکی، کاهش تصادفات و اطلاع‌رسانی عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرند.» رئیس اداره تصادفات و مهندسی ترافیک

پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به سهم ۳۷ درصدی عابرین پیاده در سه ماهه اول امسال از آمار تصادفات فوتی پایتخت و لزوم انجام اقدامات لازم برای متوقف کردن این آمار ادامه داد: «به‌منظور آشکار سازی تابلوها، در طرحی ابتکاری و جدید، قابی از جنس شبرنگ فوسفری که دارای قابلیت بازتاب نور هم در شب و هم در روز است، دور تادور تعدادی تابلوی گذرگاه عابر پیاده نصب شده و این تابلوها به‌صورت آزمایشی در محل گذرگاه‌های عابر پیاده در طول خیابان ولیعصر (عج) حداقل پل پارکوی تا میدان تجریش نصب شد.»

جای خالی «حمل و نقل فوق سبک» در معابر کلانشهرهای کشور

ناوگان حمل و نقل استان تهران یکپارچه می‌شود



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«در روزهای اخیر دبیر شورای عالی ترافیک، برخی از طرح‌های ترافیکی مهم در تهران و سایر کلانشهرهای کشور را تشریح کرد که در ادامه، مهم‌ترین موارد ذکر شده در این باره توسط این مقام شورای عالی ترافیک را می‌خوانید.

«طرح شهرداری تهران برای برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها موثر نیست

مجتبی شفیعی، دبیر شورای عالی ترافیک کشور با اشاره به این که سهم موتورسیکلت‌ها در آلاینده‌گی‌ها بسیار بالاست و فرسودگی در آن‌ها زیاد است، اظهار کرد: «در این حوزه کمی بی‌انضباطی اتفاق افتاده است. شهرداری تهران برنامه‌ریزی کرده است تا موضوع برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها را دنبال کند. واقعیت این است که این پروژه ابهامات اجرایی زیادی دارد؛ این که قرار است در این وضعیت ناترازی، برق آن را چگونه تامین کنند و به چه صورت برقی‌سازی کنند و یا این که چه تسهیلاتی به موتورسواران تعلق می‌گیرد که به‌سراغ استفاده از موتورسیکلت برقی برونند؟ سوالاتی است که باید پاسخ داده شود.» وی ادامه داد: «مدل طراحی شده کارایی لازم را ندارد؛ اگر موتور بخردند و به‌مالک بدهند، ممکن است از آن موتور استفاده آن چنانی نشود؛ اما مدل موثر این است

که دولت بخشی از هزینه جابه‌جایی موتورهای دیگر با موتورهای برقی را که کارهای تجاری انجام می‌دهند، متقبل شود. در نهایت روی جزئیات اجرایی این طرح بحث شده است و امیدواریم به‌نتیجه خوبی برسد. در غیر این صورت ممکن است سرمایه‌گذاری انجام شود و تعدادی موتور بیاید، اما کارایی لازم را نداشته باشد.» دبیر شورای عالی ترافیک کشور عنوان کرد: «یکی از برنامه‌های اصلی سازمان حمل و نقل ترافیک شهرداری‌های کشور (از جمله تهران)، باید توسعه میکروموبیلی (حمل و نقل فوق سبک) باشد؛ ابزارهایی مثل اسکوتر و یا دوچرخه برقی ابزارهای سبک پاک هستند و می‌توان از آن‌ها به‌صورت اشتراکی استفاده کرد و این وسایل حمل و نقل در دنیا تا حد زیادی توسعه پیدا کرده‌اند. در کشورهای حوزه خلیج فارس نیز این ابزار در حال توسعه بوده و جای آن در تهران خالی است.» وی ادامه داد: «شهرداری‌های همه کلانشهرها باید این مساله را در اولویت اول خود قرار دهند؛ برای مسافت‌های زیر ۹ کیلومتر استفاده از این ابزار مفید خواهد بود و بخش زیادی از رفت و آمد مردم در این چارچوب صورت می‌گیرد. مردم به‌راحتی می‌توانند از اسکوتر استفاده کنند؛ چرا که کم‌خطر و بدون آلاینده‌گی است و از نظر روانشناسی لذت‌بخش و طبق گزارشات برای درمان اختلالات نیز مفید است.» شفیعی اضافه کرد: «نباید از دنیا عقب بمانیم و می‌توانیم به‌سمت آن برویم؛ عرض زیادی از معابر را نمی‌گیرد و به‌سرعت می‌توان آن را اجرایی کرد؛ چرا که مانع خاصی پیش روی آن نیست.»

«آغاز فرآیند یکپارچه‌سازی حمل و نقل بین تهران و



شهرهای اطراف پایتخت

دبیر شورای عالی ترافیک کشور همچنین از آغاز فرآیند یکپارچه‌سازی حمل و نقل بین تهران و شهرهای اطراف پایتخت خبر داد و گفت: «مقرر شده است تا بخشی از ناوگان جدید و زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای به این امر اختصاص یابد تا رفت‌وآمدها نظم پیدا کرده و به الگویی برای سایر کلان‌شهرها تبدیل شود.» مجتبی شفیعی در این باره بیان کرد: «فاصله شهرها در برخی استان‌ها مانند تهران و اصفهان کم است و شهرهای اقماری با شهر مادر به‌صورت یکپارچه بوده و زندگی آن‌ها در هم آمیخته

است؛ به‌طوری که بخش زیادی از محل سکونت شهروندان تهران در شهرهای اطراف قرار دارد.» وی با اشاره به رویکرد گذشته در مدیریت حمل و نقل افزود: «در گذشته، نگاه‌ها بر مطالعات متمرکز در حوزه یک شهر محدود می‌شد و انتقال مسافر به خارج از شهر طبق قانون بر عهده وزارت راه و به‌عنوان حمل و نقل برون‌شهری محسوب می‌شد. هر شهر متولی مدیریت خود بود و ارتباطی با شهر مرکزی نداشت. اما در سال‌ها و ماه‌های اخیر، رویکرد جدیدی شکل گرفته که بر اساس آن، حمل و نقل مجموعه شهری به صورت واحد دیده شده و یک متولی مشخص دارد.» وی

ادامه داد: «در استان تهران مقرر شد شهرداری تهران در مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک، این مساله را یکپارچه ببیند. این مطالعات به‌طور ویژه رفت‌وآمدهای بین تهران و شهرهای اطراف را بررسی کرده و زیرساخت‌های مورد نیاز از جمله ریلی، غیرریلی، اتوبوس، ون و تاکسی را تعیین کرده است.» به گفته دبیر شورای عالی ترافیک کشور، این موضوع به‌طور جدی در شورا مطرح شده و مباحث فنی آن انجام گرفته است. اجرای آن به‌استاندارد تهران سپرده شده و تاکنون نزدیک به ۱۰ جلسه با حضور وزارت راه، راه‌آهن، متروی تهران، شهرداری تهران و شهرهای اقماری برگزار شده است.

«افزایش «ریل‌باس»‌ها توسط وزارت راه

وی بیان این که در مصوبات شورای عالی ترافیک بر تامین بخشی از امکانات حمل و نقل بین‌شهری از محل اعتبارات سازمان شهرداری‌ها تاکید شده است، گفت: «ملاحظات فنی از جمله ایمنی و نرخ‌گذاری خدمات نیز در حال بررسی است و جزئیات اجرایی آن در استاندارد تنظیم می‌شود.» شفیعی تصریح کرد: «اخیراً سه جلسه در این خصوص در شورای عالی ترافیک برگزار شده و یک بازدید میدانی نیز انجام گرفته است. شهرداری تهران نیز به‌طور جدی وارد این موضوع شده و مقرر شده است بخشی از امکانات خود را برای این طرح اختصاص دهد.» وی با اشاره به حجم بالای مسافران بین تهران و شهرهای اطراف پایتخت گفت: «در گذشته، این امر پراکنده و بر اساس نیاز هر شهرداری انجام می‌شد که باعث بی‌انضباطی و ناسامانی می‌شد. با تصمیمات اخیر، این روند به‌نظم خواهد رسید و به‌الگویی برای سایر استان‌های مشابه تبدیل می‌شود.» دبیر شورای عالی ترافیک کشور در پایان به برنامه‌های بخش ریلی اشاره کرد و گفت: «وزارت راه در حال تقویت و افزایش تعداد ریل‌باس‌هاست و قرار است بین مترو و راه‌آهن برون‌شهری، برخی خطوط و اتصالات برقرار شود.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

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

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

بیلپورد
Billboard

فرصت مهیا است!

لکسوس استرالیا در سال ۲۰۲۳ میلادی در کمپین تبلیغاتی خود از عبارت «فرصت مهیا است» بهره گرفت. در حقیقت تمام بیلپوردهای تبلیغاتی این برند لوکس ژاپنی با تصویر مدل RZ و نوشته «نخستین لکسوس RZ تمام برقی» طراحی شده بود. لکسوس با مدل RZ بر اساس هدف تبلیغاتی خود عملکرد بالا را در مسیر تمام برقی به اثبات رسانده است.

شهریور؛ ماه افزایش آمار تصادفات!

«با توجه به افزایش حجم سفرهای شهروندان در شهریورماه و تردد بیشتر خودروها در جاده‌های بین شهری، به هموطنان توصیه می‌شود نکات و توصیه‌های ایمنی را با تاکید بیشتری مورد توجه قرار دهند؛ چرا که مطالعات سازمان پزشکی قانونی کشور نشان می‌دهد بیشترین تعداد تلفات حوادث رانندگی، همواره در ماه‌های شهریور هر سال گزارش می‌شود. بر این اساس و طبق آمارهای موجود، در پنج سال گذشته ۹۱ هزار و ۱۴۴ نفر در کشور بر اثر سوانح رانندگی جان خود را از دست داده‌اند که از این تعداد فوتی، ۹ هزار و ۱۴۱ نفر یا به عبارت دیگر حدود ۱۰ درصد فوتی‌ها در بازه زمانی ذکر شده، مربوط به ماه‌های شهریور است.

همچنین با بررسی گزارش منتشر شده توسط پزشکی قانونی در این باره، درمی‌یابیم که بیشترین علت مرگ و میر در حوادث رانندگی، مربوط به شکستگی‌ها و وارد شدن ضربه به سر بوده است. به همین دلیل به هموطنان عزیزی که این روزها قصد سفر دارند، توصیه می‌شود تمامی سر نشینان خودرو، بستن کمربند ایمنی را جدی بگیرند. فراموش نکنیم این تصور که در تصادفات، برای سر نشینان عقب خودرو حادثه چندان مهمی رخ نمی‌دهد، کاملاً اشتباه است و سهل انگاری در این زمینه می‌تواند عواقب تلخ و جبران ناپذیری به دنبال داشته باشد. همچنین کارشناسان توصیه می‌کنند خانواده‌ها استفاده از صندلی کودک را در طول سفر و هنگام رانندگی در محورهای بین شهری جدی بگیرند. لازم به ذکر است که در حال حاضر و بر اساس جدول تخلفات رانندگی، تخلف «عدم استفاده از کمربند ایمنی» توسط راننده یا سر نشینان، فاقد نمره منفی برای گواهینامه راننده است و این تخلف، تنها جریمه نقدی به همراه دارد. البته با توجه به نقش مهم کمربند ایمنی در کاهش تلفات انسانی ناشی از تصادفات، بعید نیست که در بازنگری‌های آینده قوانین، برای این تخلف مهم نیز نمره منفی در نظر گرفته شود.



علی زراوندوز
روزنامه‌نگار

قیمت خودرو در روز شنبه به دلیل تعطیلات ثابت ماند



کی‌ام‌سی ایگل
در بازار بدون تغییر یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد



فونیکس آریزو ۶ پرو
در بازار بدون تغییر یک میلیارد و ۸۹۵ میلیون تومان قیمت خورد



شاهین اتوماتیک پلاس
در بازار بدون تغییر یک میلیارد و ۲۱۹ میلیون تومان قیمت خورد



پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک
در بازار بدون تغییر یک میلیارد و ۱۷۰ میلیون تومان قیمت خورد

اول شهریور، سالروز تاسیس گروه صنعتی «آمیکو»



گروه صنعتی آمیکو به عنوان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان خصوصی کشور هم‌زمان با سالروز تاسیس خود بر توسعه تولید، اشتغال‌زایی و رعایت حقوق مصرف‌کنندگان تاکید کرد.

این مجموعه از سال ۱۳۶۸ با ابتکار مرحوم مهندس تقی تقی‌زاده اصل فعالیت خود را در منطقه آزاد ارس آغاز کرده و امروز با بیش از ۶۰۰ نفر اشتغال مستقیم و ۵۰۰ نفر اشتغال غیرمستقیم در شبکه خدمات پس از فروش، سهم مهمی در بازار خودروهای کار و تجاری دارد.

آمیکو با عرضه محصولات هم‌چون پیک‌آپ‌های قدرتمند ASENA244M و کامیون M2631D، در کنار رعایت استانداردهای بین‌المللی ایمنی و کیفیت، جایگاهی ویژه در صنعت حمل‌ونقل کشور به دست آورده و خدمات خود را از طریق ۵۲ نمایندگی فعال در سراسر ایران ارائه می‌دهد.

این گروه صنعتی با تداوم شعار «آمیکو زنده است، جان دارد و نفس می‌کشد» همچنان مسیر توسعه، نوآوری و گسترش صادرات را دنبال می‌کند.

