

سایه سنگین سیاست‌گذاری دستوری

زنگ خطر تعطیلی در واحدهای قطعه‌سازی به صدا در آمد

ادامه موج گرانی انرژی، مالیات‌های بی‌سابقه و قیمت‌گذاری دستوری، تولیدکنندگان را به مرز تعطیلی و کارگران را به صف بیکاران کشانده است..

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد: قطعات قاچاق؛ تهدید پنهان برای رانندگان و بیمه‌ها

صفحه ۲

بزرگ‌ترین صنعت خودرو با فعال‌سازی مکانیسم ماشه ریزش نرخ ارز، قیمت خودروهای داخلی را پایین آورد

صفحه ۷

از تولید اقتصادی تا ورود به بازار کراس‌اوورها نشان می‌دهد: اتخاذ سیاست هوشمندانه از سوی «پارس خودرو»

گزارش‌های منتشر شده در سامانه کدال حکایت از آن دارد که شرکت پارس خودرو به‌عنوان مهم‌ترین ...

صفحه ۵

به بامو «iX1» های «پرشیا خودرو» سلام کنید!
کراس‌اوور تمام‌برقی باواریایی‌ها
میهمان خیابان‌های ایران

صفحه ۸



ژاپن نفس‌کره‌ای‌ها را در آمریکا گرفت!

صفحه ۶

استفاده از ظرفیت اتاق بازرگانی برای توسعه صنعت تایر

صفحه ۱۳

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

حفاظت بی‌وقفه، عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

نمایندگی بیمه پاسارگاد / چگینی کد ۹۱۹۴

۰۹۲۱-۱۰۰۴۵۳۰ / ۰۲۱-۷۳۴۵۷۱۶۹

تخفیف ویژه ۹۰ درصدی بیمه بدنه

تمامی خودروهای تویوتا، لکسوس و رنو



سیر، همین ساگرد گذشت مهندس
ایرج قاسمی قهساز
بنیان‌گذار شفق دانا

یادبود

سلام بر تو «پدر»

پدر، سیزده سال از هجرت گذشت ولی خانه‌ات آبادتر از گذشته می‌درخشد. موهایمان سپید شد تا چراغ خانه‌ای که به امانت سپردی را روشن نگاه داریم. سال‌هایی سخت بر همه ما گذشت اما عشق به تو و آرزوهای نگذاشت لحظه‌ای خسته شویم و از مسیر آرزوهایت پاپس بکشیم. پدر جان، نهالی که با دستان پر مهرت کاشتی امروز با همت مردان و زنان شفق دانا، ریشه‌اش گسترده شده و نه از باد بیم دارد و نه از تندی و طوفان! هر سال با تو پیمانمان را تکرار می‌کنیم که در راه عشق تو به تولید محصولی با کیفیت برای مردمان این سرزمین، لحظه‌ای آرام نگیریم. آرزو می‌کنیم شایسته حفظ و توسعه امانتی که به ما سپردی، باشیم.





کرد و این شرکت در حال آزمایش حداقل دو پروتوتایپ است. به گفته این مجله، سوپرای جدید به یک پیشرا نه ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر مجهز خواهد بود که با کمک سیستم هیبریدی حدود ۴۰۰ اسببخار قدرت تولید می کند. موتور مورد بحث احتمالاً G20E است که نسخه بزرگ تر موتور ۱.۵ لیتری G15E محسوب می شود. این موتور در کانسپت GR یاریس M حدود ۴۳۵ اسببخار قدرت تولید می کند؛ بنابراین، G20E حتی بدون کمک هیبریدی هم می تواند قدرتی بیش از پیشرا نه ۶ سیلندر خطی B58 ساخت بامو در نسل قبلی با ۲۸۲ اسببخار قدرت داشته باشد؛ بنابراین، نسل ششم سوپرا از لحاظ قدرت کمبودی نخواهد داشت.

نسل ششم تویوتا سوپرا با پیشرا نه ۴ سیلندر هیبریدی ۴۰۰ اسببخاری در دست توسعه است و در اواخر سال ۲۰۲۷ معرفی می شود. نسل پنجم تویوتا سوپرا در سال ۲۰۱۹، حدود ۱۷ سال پس از توقف تولید نسل چهارم در سال ۲۰۰۲ معرفی شد. این خودرو اما با همکاری بامو و با استفاده از پلت فرم و پیشرا نه مشترک با Z4 ساخته شد؛ زیرا به گفته تویوتا، تولید چنین خودرو خاصی از نظر مالی به تنهایی امکان پذیر نبود. با این حال، شرایط برای نسل بعدی سوپرا متفاوت است و به گزارش مجله ژاپنی بست کار، این خودرو به تنهایی توسط تویوتا توسعه پیدا خواهد کرد. این مجله ادعا می کند که نسل ششم سوپرا از موتور خود تویوتا استفاده خواهد



«تویوتا» در سوپرای بعدی به «بامو» اعتماد نمی کند

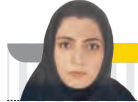
یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

قطعات قاچاق؛ تهدید پنهان برای رانندگان و بیمه ها

اگر قطعه بی کیفیت یا قاچاق باعث تشدید خسارت شود، بیمه گر این حق را دارد که خسارت را کاهش دهد یا حتی نپردازد. بسیاری از بیمه گذاران از این نکته غافل هستند و تصور می کنند هر حادثه ای تحت پوشش بیمه بدنه قرار دارد؛ در حالی که کیفیت و اصالت قطعات، نقشی تعیین کننده در پرداخت خسارت دارد.

وی طرح شناسه کالا را یک نقطه عطف برای ساماندهی بازار دانست و گفت: «اگر اجرای شناسه کالا جدی گرفته شود، هم مشتری و هم بیمه گر از اصالت قطعه مطمئن خواهند بود. در غیر این صورت، همیشه این خطر وجود دارد که بیمه گر استناد کند قطعه غیر مجاز بوده و از پرداخت خسارت خودداری کند.»

افتخاری گفت: «موضوع قطعات قاچاق، علاوه بر بیمه، زنجیره تامین و فروشگاه های رسمی را نیز تحت تاثیر قرار داده است. فروشندگان رسمی اغلب توان رقابت با قطعات ارزان قاچاق را ندارند و این مساله باعث شده بخش قابل توجهی از بازار به سمت فروشگاه های غیر رسمی و شبکه های غیر قانونی حرکت کند. این امر نه تنها باعث کاهش اعتماد مشتریان به بازار رسمی می شود، بلکه بیمه گران را نیز در مواجهه با پرونده های خسارت پیچیده تر قرار می دهد.» او توصیه کرد: «رانندگان پیش از خرید قطعات، حتماً از فروشنده رسمی و با شناسه کالا خرید کنند و فاکتور رسمی را نزد خود نگه دارند. همچنین در صورت تعویض قطعات حساس، موضوع را به بیمه گر اطلاع دهند تا در زمان حادثه دچار مشکل نشوند. بی توجهی به این نکات ممکن است علاوه بر افزایش ریسک تصادف، باعث شود پرداخت خسارت با تاخیر یا کاهش روبه رو شود و حتی در بدنه، کل خسارت رد شود.» وی در پایان گفت: «تصیب یک قطعه ارزان اما بی کیفیت تنها ریسک مالی نیست؛ می تواند جان راننده و سرنشینان را به خطر بیندازد و فرآیند بیمه ای را پیچیده کند. آگاهی و رعایت استانداردها بهترین راهکار برای کاهش این خطرات است.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بازار قطعات یدکی خودرو در سال های اخیر با چالش جدی قطعات قاچاق و تقلبی روبه روست؛ قطعاتی که بدون استاندارد و شناسه کالا وارد چرخه مصرف می شوند و نه تنها ایمنی رانندگان را به خطر می اندازند، بلکه هنگام بروز حادثه روند دریافت خسارت بیمه ای را نیز مبهم می کنند. هزینه بالای قطعات اصلی و کمبود برخی لوازم در بازار، بسیاری از رانندگان را به خرید قطعات ارزان تر سوق داده است؛ انتخابی که در نگاه اول صرفه جویی به نظر می رسد، اما در عمل می تواند به بهایی سنگین برای جان سرنشینان و جیب بیمه گذاران تمام شود. دانیال افتخاری، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «با افزایش تقاضا برای قطعات یدکی و محدودیت عرضه، بازار خودرو ایران شاهد رشد قاچاق و عرضه قطعات بی کیفیت بوده است. این مساله نه تنها ایمنی خودروها را تحت تاثیر قرار می دهد، بلکه پیچیدگی پرونده های بیمه ای را نیز افزایش می دهد.» وی هشدار داد: «تصیب قطعات غیر مجاز، به ویژه در سیستم های ایمنی مانند ترمز، فرمان و تعلیق، می تواند نقش تعیین کننده ای در شدت تصادف داشته باشد و خسارت را تشدید کند.» او افزود: «شرکت های بیمه طبق قانون شخص ثالث موظف هستند خسارت زیان دیدگان را بدون قید و شرط بپردازند؛ اما زمانی که مشخص شود علت اصلی حادثه نقص یک قطعه غیر استاندارد بوده، بیمه گر می تواند پس از پرداخت خسارت به زیان دیده، علیه فروشنده یا وارد کننده قطعه اقدام کند. با این حال اثبات این موضوع دشوار است و اغلب بار اصلی حادثه بر دوش راننده و بیمه گر می افتد.» این کارشناس درباره بیمه بدنه توضیح داد: «در بیمه بدنه شرایط فرق دارد.

فرجام این صنعت چیست؟!

بالادستی مانند فولاد و پتروشیمی در همان مدت ۲۵۰ همت سود اعلام کردند. دلیل اصلی آن است که در صنایع بالادستی فوق موضوعی به نام «قیمت گذاری دستوری» وجود ندارد.

این مثال می تواند وجود سردرگمی در بخش سیاست گذاری صنعتی را ثابت کند. علاوه بر آن عدم تخصیص و پرداخت به موقع ارز به صنایع خودروسازی و نیز ناترازی انرژی باعث کاهش تولید نسبت به مدت مشابه سال قبل شده است. این موضوع مساله مهم دیگری را هم آشکار می سازد و آن عدم هماهنگی لازم و ضروری میان دولت و نظام بانکی است که زیان های ناشی از آن را متوجه صنعت خودرو می کند. می دانیم که صنعت خودرو از امهات صنایع کشور بوده و سهمی حدود ۳ درصد در تولید ناخالص داخلی داشته و لکوموتیو ده ها رشته صنعتی دیگر نیز محسوب شده و صدها هزار فرصت شغلی مستقیم و غیر مستقیم را موجب می شود. بنابراین ضرورت دارد هر تصمیمی که درباره آن گرفته می شود، باید در نهایت دقت بوده و بررسی های همه جانبه به عمل آید تا نگرانی ها درباره نتایج آن برطرف شود.

مسئولان سیاست گزار صنعتی باید بدانند که مشکلات صنعت خودرو مانند سایر مشکلات قابل حل بوده و به مثابه بیماری است که برای درمان به پزشک مراجعه می کند. در این مورد اقدام اصلی و مفتاح قفل در مان تشخیص صحیح نوع بیماری است که در آن صورت در مان به درستی انجام می گیرد.

فرجام سخن این که: سرفصل تمامی مشکلات صنعت خودرو ایران نبود استراتژی و راهبرد مدون و مشخص است. آن هایی که استخدام غیر ضروری نیروهای انسانی، آن هم به صورت فله ای و عدم تخصص های مرتبط به واحدهای خودروساز تحمیل کردند، آیا نمی دانستند که این واحدها بنگاه اشتغال زایی نیستند و اگر راهبرد و استراتژی منطقی وجود داشت فقط و فقط با بیان یک جمله «جذب نیرو نداریم» موجب ایجاد مشکلی به نام «تورم بیش از حد نیروی انسانی» نمی شدند.

مشکلات صنعت خودرو ایران مثل این که تمامی ندارد و از هر طرف که به این صنعت بخت برگشته نگاه کنی، محاط در انواع مشکلات است به قول حضرت حافظ:

از هر طرف که رفتم جز حیرتم نیافزود

ز نهار از این بیابان و این راه بی نهایت
به عنوان مثال میزان تولید سال جاری حدود ۱/۵ میلیون دستگاه هدف گذاری شد و با عنایت به گذشت پنج ماه و نیم از سال، آمار تولید در واحدهای خودروسازی مایوس کننده است و به گفته مدیران این واحدها چنانچه اوضاع به همین منوال پیش رود و تنگناهای ارزی نیز ادامه داشته باشد، تا پایان امسال رقم تولید انواع خودرو شاید به زحمت به یک میلیون دستگاه برسد!

اگر به دیده دقیق و بصیرت به ریشه مشکلات این صنعت تیره روز نگاه کنیم، در می یابیم که در یکی دو دهه اخیر عمده آن ها از موضوعی به نام «قیمت گذاری دستوری» نشأت گرفته و ترکش های چنین تصمیم بر رسی نشده و نابه جا حالا حالاها دامن صنعت خودرو کشور را رها نخواهد کرد!

با ذکر مثالی واقعی این پدیده را می توان دقیق تر مطرح کرد؛ دو واحد بزرگ خودروسازی ایران یعنی ایران خودرو و سایپا برای تولید حدود یک میلیون دستگاه انواع خودرو سالانه به چهار میلیارد دلار ارز نیاز دارند. از سوی دیگر واحدهای مونتاژ کار نیاز ارزی یک سال خود را برای مونتاژ حدود ۳۵۰ هزار دستگاه، ۸ میلیارد دلار بر آورد و اعلام کرده اند شاید دلیل اصلی زیان هنگفت خودروسازان که بیش از ۲۹۰ همت اعلام شد، از تبعات «قیمت گذاری دستوری» باشد؛ در حالی که صنایع



استارت
Start
حسین نظریان
رئیس شورای سیاست گذاری



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



لامبورگینی «لانزادو» برقی نخواهد بود



لامبورگینی ممکن است نخستین خودرو الکتریکی خود یعنی لانزادور را به دلیل کاهش تقاضا به یک مدل پلاگین-هیبریدی تبدیل کند. لامبورگینی در دسامبر گذشته اعلام کرد عرضه نخستین خودرو الکتریکی این خودروساز که بر پایه کانسبت سال ۲۰۲۳ ساخته می شود، به تأخیر افتاده است. معرفی این خودرو که قرار بود در سال ۲۰۲۸ انجام شود، به سال ۲۰۲۹ موکول شد؛ زیرا تقاضا برای خودروهای الکتریکی لوکس کاهش یافته است. حالا استنفان وینکلمن، مدیرعامل لامبورگینی می گوید این خودرو ممکن است اصلا الکتریکی نباشد. وینکلمن در گفت و گو با نشریه استرالیایی «CarExpert» اظهار داشت: «ما تاکنون دو تصمیم

گرفتیم: زیرامنحنی پذیرش خودروهای الکتریکی در جهان در حال کاهش است و این در مورد خودروهای ماحتی بیشتر صدق می کند. تصمیم اول این است که جایگزین اوروپس بار دیگر یک مدل پلاگین-هیبریدی خواهد بود و تصمیم دوم، به تعویق انداختن عرضه مدل چهارم است.» لامبورگینی علاوه بر به تعویق انداختن خودرو الکتریکی، اخیرا برنامه های خود را برای تبدیل نسل بعدی شاسی بلند اوروپس به یک مدل الکتریکی کنار گذاشت و اعلام کرد این خودرو نیز پلاگین-هیبریدی خواهد بود. وقتی از وینکلمن پرسیده شد که آیا لامبورگینی برای نسخه تولیدی لانزادور به قوای محرکه پلاگین-هیبریدی فکر می کند، او این ایده را رد نکرد.

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

سایه تهدید مکانیسم ماشه بر صنعت خودرو چگونه رفع می شود؟

تاب آوری و پایداری در صنعت خودرو تنها با ترکیبی از بومی سازی هوشمند، مدیریت شرکای خارجی و سرمایه گذاری در کیفیت حاصل می شود



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازگشت تحریم های سازمان ملل متحد از مسیر فعال سازی «مکانیسم ماشه» دیگر یک احتمال دور و بعید نیست و اینک به تهدیدی فوری و ملموس برای صنعت خودرو ایران تبدیل شده است. پیش از اعمال محدودیت های بین المللی، صدای «زنگ خطر» در زنجیره تامین خودروسازی کشور به صدا درآمده است؛ چراکه تاکنون بیش از ۵۰ هزار نفر نیروی شاغل مستقیم در این صنعت تعدیل شدند و صدها هزار شغل غیرمستقیم، در معرض ریسک هایی جدی قرار دارند که می تواند ساختار این بخش کلیدی اقتصاد را برای سال ها دستخوش تغییرات بنیادین کند.

تجربه تاریخی تحریم های سال های ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ به روشنی نشان می دهد که صنعت خودرو، به عنوان یکی از بخش های پراسبب اقتصاد کشور و به شدت وابسته به زنجیره تامین جهانی و همکاری با شرکای خارجی، اولین قربانی بازگشت محدودیت ها خواهد بود. تحلیل داده های اقتصادی و رفتار بازار خودرو در گذشته نشان می دهد فعال شدن «مکانیسم ماشه» می تواند موجی گسترده از تأثیرات منفی به تولید، واردات، قیمت، نقدینگی و عرضه خودرو ایجاد کند و فشار مضاعفی بر قطعه سازان، خودروسازان و واردکنندگان وارد آورد.

تجربه تحریم های گذشته؛ از رونق کوتاه مدت تا بحران عمیق

پس از اجرای برجام، صنعت خودرو ایران یک نفس کوتاه از رونق را تجربه کرد. بازگشت برندهایی مانند «پژو» و «رنو»، امضای توافقات و همکاری های بین المللی با شرکتهایی مانند «هیوندای پاور تک» و «پنین فارتنا» برای طراحی پلت فرم های جدید و ارتقای زنجیره تامین، همراه با هدف گذاری تولید سالانه بیش از ۱.۵ میلیون دستگاه خودرو، امیدواری هایی برای رشد بلندمدت ایجاد کرده بود.

با این حال، این رونق بر پایه ای شکننده و وابسته به واردات

قطعات بنا شده بود. جبر تحریم های ظالمانه و یک جانبه آمریکا و خروج ناگهانی شرکای خارجی، ساختار تولید را در عرض چند ماه متزلزل کرد. در اواخر دهه ۹۰ خورشیدی، جبر تحریم ها روند تولید را نزولی کرد و هزاران دستگاه خودرو در انتظار تامین قطعات، در پارکینگ خودروسازان متوقف ماند. این تجربه تاریخی به روشنی نشان می دهد که شوک های سیاسی و محدودیت های بین المللی می توانند ظرفیتی که سال ها برای آن برنامه ریزی شده است را به سرعت مختل و بازار خودرو را دچار آشفتنی کنند.

هم زمان، جهش بی سابقه قیمت ها خودرو را از کالای مصرفی به کالای سرمایه ای تبدیل کرد و اثرات روانی و انتظارات تورمی به بازار را برجسته ساخت؛ نمونه ای آشکار از چرخه معیوبی که تحریم ها به رفتار بازار و تصمیم گیری مصرف کنندگان تحمیل می کنند.

مکانیسم ماشه؛ سایه سنگین بر سر خودروسازی ایران «مکانیسم ماشه» در چارچوب قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل تعریف شده و این ظرفیت را دارد که تحریم های ظالمانه پیشابرام را علیه ایران بازگرداند. صنعت خودرو که طی دهه ها با سرمایه گذاری، توسعه زنجیره تامین و مشارکت با شرکای خارجی به بلوغ رسیده، حالا با تهدیدی کم سابقه روبه رو است. این سازوکار، می تواند ساختار و تعاملات بین المللی خودروسازی کشور را مختل سازد.

قدرت واقعی «مکانیسم ماشه» شاید نه در تحریم های اقتصادی جدید، بلکه در اثر روانی آن نهفته باشد. بازگشت تحریم ها، الزام آور بودن پیروی از آن ها را برای طیف گسترده ای از کشورها به همراه دارد و در عمل باعث عقب نشینی شرکای خارجی از همکاری با صنایع خودروسازی ایران می شود. تجربه سال ۱۳۹۷ به وضوح نشان داد که حتی انتشار خبر احتمال تحریم، می تواند بازار خودرو را پیشاپیش متلاطم کرده و قیمت ها را به سرعت بالا ببرد؛ روندی که فشار مضاعف به تولیدکنندگان داخلی و زنجیره تامین را تشدید می کند.

زنجیره تامین در معرض فروپاشی، اگر توجه نشود صنعت خودرو ایران به شدت به واردات قطعات وابسته است؛ بیشتر از ۵۰ درصد قطعات خودروهای مونتاژی چینی از خارج کشور تامین می شود. در سال ۱۴۰۲ حدود ۱.۳ میلیارد دلار و در سال ۱۴۰۳ حدود ۸۰۰ میلیون دلار صرف واردات قطعات شد. بازگشت تحریم های بانکی و تجاری، جریان حیاتی قطعات را مسدود خواهد کرد؛ حتی شرکای چینی نیز در شرایط فشار بین المللی، همکاری خود را محدود می کنند. این وضعیت موجب افزایش هزینه های لجستیک و تامین مالی و افزایش قیمت تمام شده خودرو می شود. قدرت خرید مشتریان کاهش یافته و بازار خودرو با بحران تازه ای مواجه خواهد شد. تجربه بین المللی نشان داده که در چنین شرایطی، تولیدکنندگان مجبور به استفاده از راهکارهای جایگزین و غیرکارآمد می شوند؛ مانند تامین ارز از طریق صادرات محصولات غیرمرتبط یا تغییر مسیرهای مالی غیرمتعارف که هزینه تولید را چند برابر می کند

واردات خودرو در بن بست؛ سایه تحریم بر بازار و نقدینگی

پس از چهار سال توقف، واردات خودرو از سال ۱۴۰۱ بار دیگر آزاد شد و توانست بخشی از عطش بازار را پاسخ دهد. در سال ۱۴۰۳، بیش از ۲ میلیارد دلار ارز صرف واردات خودرو شد و به نوعی ثبات نسبی در بازار ایجاد کرد. اما فعال شدن مکانیسم ماشه می تواند مسیر تخصیص ارز و نقل و انتقال بانکی را مسدود کند و به سرعت عرضه خودروهای خارجی را کاهش دهد؛ نتیجه ای که هم زمان با افزایش قیمت و رکود تقاضا، بازار را در معرض بحران تازه ای قرار می دهد.

با محدود شدن واردات، خودروهای موجود در بازار کمیاب می شوند و قیمت ها به شدت افزایش می یابد. در چنین شرایطی، خودرو دیگر صرفا کالای مصرفی نیست، بلکه به کالای سرمایه ای تبدیل شده و موج جدیدی از سوداگری و واسطه گری شکل می گیرد. شواهد نشان می دهد که از ابتدای سال جاری تاکنون هیچ ثبت سفارشی انجام نشده و ادامه این روند، چشم انداز

واردات را بحرانی تر خواهد کرد.

فشار مضاعف روی مبحث تامین نقدینگی و هزینه تولید و مونتاژ خودرو

هم زمان، فشار تحریم ها بر مسیرهای مالی و تامین نقدینگی، خودروسازان داخلی را که به قطعات CKD وابسته اند، دچار چالش جدی می کند. این محدودیت ها باعث افزایش تصاعدی هزینه تولید شده و قیمت تمام شده خودروهای داخلی و مونتاژی را بالا می برد؛ این در حالی است که قدرت خرید مشتریان بیش از پیش فرسایش می یابد. بازار قطعات یدکی نیز با کمبود و گرانی مواجه می شود؛ وضعیتی که اعتماد مصرف کنندگان به برندهای خارجی، به ویژه شرکای چینی را به شدت تحت تأثیر قرار می دهد. تحریم های ظالمانه علاوه بر واردات، مسیرهای مالی و تامین نقدینگی را هدف قرار می دهند. خودروسازان داخلی که به سیستم CKD وابسته هستند، در تامین ارز و پرداخت های بین المللی دچار مشکل خواهند شد. این فشار منجر به افزایش تصاعدی هزینه تولید می شود.

قیمت تمام شده خودروهای داخلی و مونتاژی بالا می رود و قدرت خرید مشتریان بیش از پیش تحلیل می رود. بازار قطعات یدکی نیز با کمبود و گرانی مواجه می شود؛ موضوعی که می تواند اعتماد مشتریان به برندهای خارجی، به ویژه چینی ها را به شدت خدشه دار کند.

برندگان و بازندگان احتمالی «مکانیسم ماشه»

در صورت فعال شدن تحریم های اقتصادی، قطعه سازان داخلی در کوتاه مدت افزایش تقاضا را تجربه می کنند؛ اما با کمبود فناوری و مواد اولیه مواجه خواهند شد. از سویی افزایش هزینه تولید، کاهش تیراژ و کاهش کیفیت محصول، تهدید اصلی برای خودروسازان داخلی به شمار می رود. همچنین واردکنندگان خودرو نخستین و بزرگ ترین قربانی محدودیت های بین المللی جدید خواهند بود. نهایتا مشتریان با افزایش قیمت و کاهش کیفیت خودروها و تبدیل این کالای مصرفی

به کالای سرمایه ای مواجه می شوند.

درس های بین المللی؛ بومی سازی بدون پرنامه، کیفیت را قربانی می کند

نگاهی به تجربه بین المللی، به ویژه روسیه پس از تحریم های ۲۰۱۴، نشان می دهد تمرکز صرف بر بومی سازی تولید می تواند ظرفیت تولید را حفظ کند؛ اما به قیمت کاهش کیفیت و افت رقابت پذیری محصولات تمام می شود. این تجربه حکایت از آن دارد که بدون برنامه ریزی دقیق، سرمایه گذاری در فناوری و تنوع بخشی شرکای خارجی، توسعه پایدار در صنعت خودرو امکان پذیر نیست.

وابستگی صرف به یک پادو شریک خارجی، چه در زمینه مونتاژ چه در تامین قطعات، صنعتی که باید موتور محرکه اقتصاد ملی باشد را در برابر شوک های ژئوپلیتیک و تحریم های بین المللی به شدت آسیب پذیر می کند. درس روشن این تجربه برای خودروسازی کشور این است که تاب آوری و پایداری، تنها با ترکیبی از بومی سازی هوشمند، مدیریت شرکای خارجی و سرمایه گذاری در کیفیت حاصل می شود؛ و گر نه هر شوک خارجی، بازار و تولید را به سرعت به بحران می کشاند.

توصیه های سیاستی برای وزارت صمت صنعت خودرو ایران بار دیگر در آستانه بحرانی گسترده قرار دارد که می تواند ایجاد وسیع تر و طولانی مدت تری نسبت به گذشته داشته باشد. فعال شدن مکانیسم ماشه نه تنها تولید و واردات را تحت تأثیر قرار می دهد، بلکه نقدینگی و ثبات مالی صنعت خودرو را نیز می تواند مختل کند. بنابراین وزارت صمت باید به عنوان سیاست گزار صنعتی، در صنعت خودرو سه هدف اصلی مدیریت ارزی، حمایت از قطعه سازان داخلی و تنوع بخشی شرکاء را دنبال کند. چراکه تخصیص ارز به مواد اولیه و قطعات حیاتی برای جلوگیری از توقف تولید الزامی است. همچنین ارائه تسهیلات بانکی ارزان، معافیت مالیاتی و تسریع پروژه های بومی سازی باید دنبال شود. از سویی بهره گیری از ظرفیت های کشورهای همسایه و منطقه برای کاهش وابستگی به چین و جلوگیری از انحصار در تامین قطعات می تواند راهکار موثری در این زمینه باشد. وزارت صمت سیاستی را که به تازگی در واگذاری قیمت گذاری به تولیدکنندگان دنبال کرده باید با قدرت ادامه دهد تا در صورت محدودیت های بین المللی، واسطه گری و سوداگری در بازار خودرو حذف شود.



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 ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



کرد. همچنین در راستای توسعه سید محصولات، پارس خودرو علاوه بر عرضه سه‌سند اتوما، تیک، مجوز، بلاک‌گذاری دو محصول جدید رووی eRX5 و سه‌سند CNG را دریافت کرده و در حال اخذ مجوزهای نهایی برای تولید انبوه و عرضه پارس‌نوآ و 421P است. از سوی دیگر، مذاکرات مستمر این شرکت با خودروسازان معتبر جهانی برای واردات و تولید انبوه چند محصول جدید ادامه دارد که در این میان، ورود چانگان UNI-K به بازار نهایی شده و محصولات دیگری نیز در آینده نزدیک معرفی و عرضه خواهند شد.

به گزارش سپایانوز، پارس خودرو در شرایطی موفق به ثبت این عملکرد شد که در آغاز زمستان سال گذشته از مجموع ۴۶ هزار دستگاه تعهدات خود، حدود ۲۵ هزار خودرو با کسری قطعه یا در معرض ریسک عدم تحویل قرار داشت. با اجرای برنامه تکمیل خودروهای مانده در پارکینگ، این خودروها تکمیل و به خریداران تحویل شد. این شرکت در بهمن و اسفند سال گذشته به ترتیب با تحویل ۱۰ هزار و ۷۵۷ دستگاه و ۱۰ هزار و ۳۲۱ دستگاه، بیشترین آمار تحویل ماهانه در کل سال را به نام خود ثبت



ثبت تحویل ۵۲ هزار خودرو در ۸ ماه توسط پارس خودرو

«ایران خودرو» در مسیر تحول سبز حرکت می‌کند؛

نقش خودروهای هیبریدی در کاهش مصرف سوخت و آلایندگی

هدف‌گذاری ایران خودرو برای عرضه خودروهای هیبریدی به بازار گام موثری در جهت کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلایندگی‌های زیست‌محیطی در کشور به شمار می‌رود و به همین دلیل نیازمند حمایت است



بین‌المللی تولید کند. این شرکت با بهره‌گیری از تجارب جهانی و همکاری با شرکای خارجی، سعی دارد محصولات خود را با کیفیت و ایمنی بالا روانه بازار کند و به‌عنوان نماد تحول سبز در صنعت خودرو ایران شناخته شود. از منظر اقتصادی، خودروهای هیبریدی مزایای زیادی برای مصرف‌کنندگان و دولت به همراه دارند. کاهش مصرف سوخت و به تبع آن کاهش هزینه‌های انرژی، تاثیر مستقیم بر بودجه خانوارها دارد و می‌تواند به کاهش واردات نفت و مشتقات آن کمک کند. علاوه بر این، توسعه تولید خودروهای هیبریدی، ایجاد فرصت‌های شغلی در حوزه‌های مهندسی، طراحی و خدمات پس از فروش را به دنبال دارد و به تقویت اقتصاد داخلی کمک می‌کند.

توسعه خودروهای هیبریدی به حمایت نیاز دارد خودروسازان بزرگی مانند گروه صنعتی ایران خودرو برای عبور از موانع موجود و توسعه خودروهای هیبریدی در کشور، نیازمند حمایت‌های جدی از سوی دولت و قانون‌گذاران هستند. نخستین اقدامی که دولت باید برای توسعه خودروهای هیبریدی به آن توجه کند، ارائه تسهیلات و مشوق‌های دولتی برای خرید خودروهای هیبریدی و اسقاط خودروهای فرسوده است که می‌تواند انگیزه‌ای برای مردم جهت استفاده از این خودروها ایجاد کند. هم‌زمان با این مساله شهرداری‌ها برای ترویج خودروهای پاک باید به‌سمت تهیه محصولات هیبریدی با خدمات پس از فروش مناسب که تولید داخل باشند، حرکت کنند. حمایت قانون‌گذاران و دولت از خودروهای هیبریدی نباید مشابه خودروهای گازسوز باشد. گذار از خودروهای سوخت فسیلی به محصولات پاک نیازمند توجه به زیرساخت‌های انرژی داخلی است. با توجه به این که شبکه برق کشور در حال حاضر دچار ناترازی و دسترسی به ایستگاه‌های شارژ محدود است، خودروهای هیبریدی بهترین محصول برای این گذار هستند. خودروهای هیبریدی ایران خودرو نمادی از تحول سبز و مسیر نوآورانه صنعت خودرو ایران هستند. هرچند این مسیر نیازمند زمان، برنامه‌ریزی دقیق و همکاری همه‌جانبه است، اما دستاوردهای اولیه نشان می‌دهد که صنعت خودرو ایران می‌تواند با اتکا به فناوری‌های نوین، به‌سمت آینده‌ای پایدار، کم‌مصرف و دوستدار محیط‌زیست حرکت کند.

چالش‌ها و موانع پیش رو با وجود این ظرفیت‌ها، چالش‌های متعددی بر سر راه توسعه خودروهای هیبریدی در ایران وجود دارد. محدودیت‌های تولید، قیمت بالای خودروهای هیبریدی نسبت به نمونه‌های بنزینی، کمبود زیرساخت‌های شارژ و تعمیر و نگهداری و نیاز به آموزش نیروی انسانی متخصص از جمله مهم‌ترین موانع هستند. به گفته کارشناسان، تنها با برنامه‌ریزی استراتژیک و حمایت‌های مستمر دولت و بخش خصوصی می‌توان از این موانع عبور کرد و مسیر توسعه خودروهای هیبریدی را هموار ساخت است. البته باید به سه مورد از چالش‌های جدی اشاره کرد؛

اولی توسعه این خودروها به‌شمار می‌رود. هزینه‌های بالا: هزینه بالای تولید یا مونتاژ داخلی خودروهای هیبریدی، به‌ویژه در مقایسه با خودروهای بنزینی، می‌تواند مانعی برای گسترش آن‌ها باشد. ایران خودرو با آگاهی از این چالش‌ها، سیاست‌های متعددی را در دستور کار قرار داده است. از جمله این سیاست‌ها می‌توان به افزایش تولید داخلی قطعات هیبریدی، توسعه

در حالی که جهان به سمت توسعه حمل‌ونقل پایدار حرکت می‌کند، ایران خودرو با معرفی خودروهای هیبریدی غیرپلاگین، به کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلایندگی‌های زیست‌محیطی در کشور کمک می‌کند. این تحول، با وجود چالش‌هایی همچون ناوگان فرسوده و محدودیت‌های زیرساختی، نویدبخش آینده‌ای سبز برای صنعت خودروسازی ایران است. در سال‌های اخیر، توجه به محیط‌زیست و کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی به یکی از اولویت‌های جهانی تبدیل شده است. در این راستا، خودروهای هیبریدی به‌عنوان راهکاری موثر برای کاهش آلایندگی‌ها و مصرف سوخت معرفی شده‌اند. گروه صنعتی ایران خودرو به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور، با معرفی خودروهای هیبریدی غیرپلاگین، گامی موثر در جهت تحقق این هدف برداشته است.

تاثیر خودروهای هیبریدی بر کاهش مصرف سوخت خودروهای هیبریدی غیرپلاگین، با ترکیب موتور بنزینی و موتور الکتریکی، امکان کاهش مصرف سوخت بین ۲۵ تا ۳۰ درصد نسبت به خودروهای بنزینی مشابه را فراهم می‌کنند. این ویژگی نه تنها باعث صرفه‌جویی اقتصادی برای مصرف‌کننده می‌شود، بلکه به کاهش آلودگی هوا و فشار بر منابع نفتی کشور نیز کمک می‌کند. ایران خودرو با تمرکز بر تولید این نوع خودروها، قصد دارد نقش پیشگام خود در توسعه حمل‌ونقل پایدار را تثبیت کند. با این حال، محدودیت تعداد خودروهای هیبریدی در بازار ایران، واقعیتی است که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد. با در نظر گرفتن ناوگان بیش از ۳۵ میلیون خودرو و موتورسیکلت بنزینی در کشور، تاثیر اولیه این خودروها بر مصرف کل سوخت ناچیز به‌نظر می‌رسد. کارشناسان صنعت خودرو معتقدند برای رسیدن به تاثیر واقعی بر کاهش مصرف سوخت، لازم است عرضه خودروهای هیبریدی افزایش یابد و هم‌زمان برنامه‌های گسترده‌ای برای اسقاط خودروهای فرسوده و پر مصرف اجرا شود. ایران خودرو در سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین، توسعه خطوط تولید و ارتقای دانش فنی، توانسته است خودروهای هیبریدی با استانداردهای

پیگیری يك موضوع Follow up



محمدصادق عظیمی‌فر

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی

هم‌زمان با افزایش تولید، مدیریت مصرف سوخت در دستور کار است

درحالی که کشور طی سال‌های اخیر با چالش ناترازی سوخت مواجه بوده و از صادرکننده به واردکننده فرآورده‌های نفتی تبدیل شده است، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی با اجرای پروژه‌های پالایشی و طرح‌های مدیریت مصرف، تلاش دارد تعادل میان تولید و مصرف را برقرار کند. از همین رو محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

درباره آخرین طرح‌های پالایشگاه اصفهان توضیح دهید که چه شرايطی دارد؟

امروز دو پروژه مهم زیست‌محیطی پالایشگاه اصفهان به بهره‌برداری رسید: طرح تصفیه هیدروژنی نفت سفید و انتقال آب از دریا به پالایشگاه. این دو طرح کیفیت فرآورده‌ها و پایداری تولید را افزایش می‌دهند و با سرمایه‌گذاری حدود ۲۰۰ میلیون دلار، زمینه را برای اجرای طرح‌های آتی فراهم می‌کنند.

نقش این پروژه‌ها در کاهش ناترازی سوخت چیست؟

کشور برای مقابله با ناترازی سوخت نیازمند افزایش تولید کیفی و مدیریت مصرف است. طی یک سال گذشته، روزانه ۵ میلیون لیتر بنزین و ۵ میلیون لیتر گازوئیل به تولیدات کشور اضافه شد و طرح‌های پالایشی متعددی هم در حال اجراست؛ از جمله دو پالایشگاه جدید در سیراف و بندرعباس و طرح‌های کیفی‌سازی در پالایشگاه‌های شیراز و تهران

اقدامات شما در حوزه مدیریت مصرف و کاهش قاچاق سوخت چیست؟

ما هم‌زمان با تولید، روی نوسازی ناوگان و برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها و گسترش استفاده از CNG کار می‌کنیم. همچنین پرداخت مطالبات معوق کارگاه‌های تبدیل به ارزش ۴۰ میلیون دلار انجام شد و طرح تبدیل رایگان خودروهای شخصی به CNG سوز آغاز شده است. در کنار آن، اقدامات جدی برای مقابله با قاچاق سوخت با همکاری قوه قضائیه و نهادهای امنیتی در حال انجام است.

روند مصرف سوخت در سال جاری چگونه بوده است؟

خوشبختانه بر خلاف سال‌های گذشته، امسال مصرف غیر نیروگاهی ۴ تا ۵ درصد کاهش داشته است. این روند، نتیجه ترکیبی از مدیریت مصرف، ارتقای کیفیت تولید و افزایش زیرساخت‌های پالایشی است.

نگاه View



مجید جلیلی

عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

معمای بازار خودرو؛ رکود تقاضای واقعی در سایه هیجان تقاضای سرمایه‌ای

از آن‌جا که نزدیک به ۵۰ درصد خانوارهای کشور فاقد خودرو هستند، ایران با جمعیت ۹۰ میلیونی، بازار جذابی برای تولید و عرضه خودرو به‌شمار می‌رود. از این رو برآوردها نشان می‌دهد در شرایط عادی و به‌دور از تقاضای سرمایه‌ای، نیاز کشور به خودرو سواری سالانه حدود ۱.۵ میلیون دستگاه باشد. به‌طور مشخص دو عامل افزاینده و کاهنده بر این تقاضا اثرگذار هستند. عامل افزاینده ورود تقاضای سرمایه‌ای به بازار است که می‌تواند موجب افزایش تقاضای خودرو بیشتر از نیاز واقعی مصرفی جامعه باشد. عامل کاهنده نیز کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده است. تقابل این دو عامل سبب شده است طی دوره‌های مختلف و براساس شرایط نرخ ارز و جهش‌های آن، دوره‌های رونق و رکود بر بازار خودرو کشور حاکم باشد. به‌طوری که هم‌زمان با افزایش نرخ ارز، ورود تقاضای سرمایه‌ای موجب رونق بازار خودرو شده و با ثبات نرخ ارز و خروج تقاضای سرمایه‌ای از یک سو و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، بازار خودرو وارد دوره رکود شده است. بنابراین تاثیر نوسانات قیمت ارز بر ثبات یا عدم ثبات بازار خودرو، بسیار بیشتر از تاثیر میزان عرضه خودرو در بازار است. در این میان پرواضح است که تامین تقاضای داخلی یا باید از طریق واردات خودرو و یا تولید داخل صورت پذیرد. طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰، ممنوعیت واردات از یک سو و کاهش فعالیت شرکت‌های مونتاژ خودرو، عملاً بازار پراکنده‌ای را برای صنعت خودرو ایجاد کرد؛ به‌طوری که در نهایت دولت به‌رغم میل باطنی خود، تصمیم به بازگشایی واردات خودرو از سال ۱۴۰۱ گرفت. شروع واردات خودرو به‌طور رسمی از سال ۱۴۰۲ و با واردات ۱۱ هزار و ۲۰۰ دستگاه آغاز شد و در سال ۱۴۰۳ نیز حدود ۶۰ هزار دستگاه خودرو سواری به کشور وارد شد. این میزان واردات در کنار تولید حدود یک میلیون و ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو در کشور، عملاً میزان عرضه خودرو در کشور را طی سال گذشته به‌کمتر از یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه رساند. در چهار ماهه نخست سال جاری نیز تنها ۱۵ میلیون دلار خودرو از گمرکات کشور ترخیص شده است که به‌طور تقریبی معادل یک هزار دستگاه خودرو می‌شود. هرچند سفارش‌هایی از واردات خودرو در حال حاضر در کشور در جریان است، اما با توجه به سیاست کنونی عدم تخصیص ارز به واردات خودرو، به‌نظر می‌رسد واردات خودرو در سال جاری از حدود ۱۰ تا ۲۰ هزار دستگاه تجاوز نکند که برای بازار کشور عدد بسیار کوچکی است. این مهم در کنار احتمال افزایش جهش نرخ ارز و برخی عوامل دیگر، پیش‌بینی بازاری پر التهاب برای این محصول را محتمل می‌سازد.

مسئولانه، روند تولید را حفظ کرده‌اند و این موضوع در شرایط نامناسب کسب‌وکار و چالش‌های اقتصاد کشور بسیار قابل توجه است. این گروه صنعتی، از تمامی ظرفیت‌های موجود برای تحقق اهداف تولید استفاده خواهد کرد و انتظار می‌رود سیاست‌گذاران نیز با حمایت از صنعت خودرو که شاخصی تاثیرگذار در سطح کلان اقتصاد کشور است، مسیر توسعه و بهبود عملکرد آن را هموار کنند.

همین بازه زمانی به‌میزان چهار و نیم روز کاری بیش‌تر از امسال بوده است. ایران خودرو ضمن انتقاد از برخی سوگیری‌ها در رسانه‌های غیرتخصصی در خصوص کاهش تولید در این شرکت تاکید کرده، در شرایط سخت تامین و تولید و پیشامد حوادثی مانند رخدادهای سیاسی، آتش‌سوزی بندر شهید رجایی، ناترازی شدید انرژی و محدودیت‌های تخصصی و تامین ارز، کارکنان گروه صنعتی ایران خودرو و زنجیره تامین،



افزایش حدود ۸ هزار دستگاهی تولید با وجود کاهش ۱۴ شیفته کاری

زاپاس Spare Tire

۹۲۲ دستگاه بیش‌تر از مدت مشابه در سال گذشته دارد. از ابتدای سال تا ۱۰ شهریورماه سال گذشته، ۲۱۷ هزار و ۵۵ دستگاه خودرو به تولید رسیده و این درحالی است که تعداد روزهای کاری سال گذشته ۱۱۵ روز و امسال ۱۰۹ روز بوده است. در همین حال شرایط خاصی ایجاد شده در خرداد و تیرماه امسال نیز سبب کاهش شیفته‌های کاری در برخی روزها شد؛ به‌گونه‌ای که شیفته‌های کاری سال گذشته در

ایکوپرس؛ گروه صنعتی ایران خودرو توانست از ابتدای امسال تا روز دهم شهریورماه، با وجود کاهش شیفته‌های کاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته به دلایل چالش‌های مختلف اقتصادی و مسائل ناترازی انرژی، ۲۲۴ هزار و ۹۷۷ دستگاه خودرو سواری و وانت تولید کند که بیانگر تحقق ۹۶ درصدی برنامه تعیین شده است. اطلاعات و آمار ثبت شده ایران خودرو تا روز دهم شهریورماه حکایت از تولید ۷ هزار و



خدا حافظی باشکوه لکسوس با «LC500»



لکسوس LC500 پیناکل ادیشن که احتمالا آخرین نسخه ویژه این خودرو است، با طراحی خیره‌کننده و بهبودهای جزئی شاسی، فقط در ۲۰۰ دستگاه عرضه می‌شود. لکسوس نسخه‌ای ویژه از LC500 را با نام پیناکل ادیشن (Pinnacle Edition) معرفی کرده که ممکن است آخرین نسخه ویژه این خودرو باشد. این مدل در دو نسخه کوپه و کانور تیبل، هر کدام تنها در ۱۰۰ دستگاه، برای بازار ژاپن عرضه خواهد شد و قیمت آن از ۱۷.۸ میلیون یین (حدود ۱۲۱ هزار و ۵۰۰ دلار آمریکا) شروع می‌شود. هنوز مشخص نیست که آیا این نسخه به بازارهای خارج از ژاپن هم راه خواهد یافت

توئیتر!

فعال سازی سهمیه واردات تولیدی برای پاییز ۱۴۰۴



سامانه جامع تجارت اعلام کرد پیرو تصمیم وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص سهمیه واردات سال ۱۴۰۴، به اطلاع می‌رساند سهمیه فصل پاییز واحدهای تولیدی در سامانه جامع تجارت قابل استفاده شده است. چنانچه این سهمیه از سهمیه قبلی که تا تابستان ۱۴۰۴ در اختیار واحدهای تولیدی بوده است کمتر باشد، سهمیه قبلی به قوت خود باقی خواهد بود.

دیگه چه خبر؟

واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی کلید خورد



معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «امسال برای نخستین بار پس از ۱۳ سال خودروهای با حجم موتور بالا وارد کشور می‌شود که می‌تواند نقش موثری در کاهش قیمت این رده از محصولات در بازار داشته باشد.» سید حامد عاملی با اشاره به ابلاغ تعرفه واردات خودرو به گمرک افزود: «با اعمال تعرفه ۲۰ درصدی برای خودروهای اقتصادی، شرایط ثبات قیمت برای مصرف‌کننده فراهم می‌شود.»

ویژه‌ها

امکان واردات خودرو توسط سرمایه‌گذاران خارجی فراهم شد



به ازای هر ۳۰۰ هزار دلار سرمایه‌گذاری خارجی در کشور، امکان ثبت سفارش یک دستگاه خودرو سواری با حداکثر ارزش ۳۰ هزار دلار فراهم شده است. بر این اساس، در راستای اجرای تصویب‌نامه هیات وزیران در خصوص واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۴ از محل بند (ر) تبصره (۱) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۴، امکان ثبت سفارش خودرو سواری توسط سرمایه‌گذاران خارجی از این محل در سامانه جامع تجارت فراهم شده است

از تولید اقتصادی تا ورود به بازار کراس اوورها نشان می‌دهد؛

اتخاذ سیاست هوشمندانه از سوی «پارس خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گزارش‌های منتشرشده در سامانه کدال حکایت از آن دارد که شرکت پارس خودرو به‌عنوان مهم‌ترین زیرمجموعه گروه خودروسازی سایپا، در پنج ماه نخست امسال توانسته است روندی مثبت و امیدوارکننده در تولید خودرو ثبت کند.

براساس این آمار، تولید کل این شرکت در این بازه زمانی به ۲۶ هزار و ۷۵۱ دستگاه رسیده است؛ آماري که بیانگر استمرار فعالیت و نگاه توسعه‌محور پارس خودرو در شرایطی است که بازار خودرو همچنان با چالش‌های متعددی روبه‌رو است.

بخش اعظم این تولیدات مربوط به خودروهای گروه Q 200 با تیراژ ۲۱ هزار و ۴۳۲ دستگاه بوده است.

این موضوع نشان می‌دهد این گروه محصولی همچنان جایگاه اصلی را در سبد تولیدی پارس خودرو در اختیار دارد و توانسته پاسخ مناسبی به تقاضای بالای بازار داخلی بدهد.

در کنار آن، خودرو «سهند» با تولید پنج هزار و ۸۶ دستگاه در رده دوم تولید قرار گرفته است؛ مدلی که به‌عنوان محصولی اقتصادی و متناسب با نیاز خانوار ایرانی، به‌خوبی جایگاه خود را در بازار تثبیت کرده است.

اما نقطه عطف عملکرد پارس خودرو در سال جاری را می‌توان آغاز



تولید کراس‌اوور «چانگان CS35 پلاس» با نام P 421 دانست. این محصول مونتاژی نشان‌دهنده حرکت استراتژیک این شرکت به سمت گسترش تنوع و ورود به بازار خودروهای کراس‌اوور است.

در پنج ماه نخست سال، ۲۳۳ دستگاه از این خودرو تولید شده که هر چند عدد بالایی نیست، اما اهمیت آن در آینده‌نگری و تنوع‌بخشی به محصولات پارس خودرو بسیار بالاست.

باید گفت که عرضه چنین محصولاتی می‌تواند به افزایش سهم بازار این شرکت و جلب توجه مشتریان جوان و علاقه‌مند به خودروهای کراس‌اوور کمک کند.

به‌بیان دیگر، حرکت هم‌زمان در دو مسیر تولید محصولات تیراژ اقتصادی مانند گروه Q 200 و سهند و همچنین ورود به‌عرصه خودروهای متنوع‌تر و مدرن‌تر همچون 421P، نشان‌دهنده سیاست تولیدی متوازن پارس خودرو است.

سیاستی که از یک سو بر تثبیت جایگاه شرکت در بخش خودروهای اقتصادی و بر تقاضا تأکید دارد و از سوی دیگر تلاش می‌کند با افزودن محصولات جدید، جایگاه این خودروساز را در بخش‌های بالاتر بازار نیز تقویت کند.

بنابر این، این راهبردی می‌تواند در آینده‌ای نزدیک به بهبود جایگاه پارس خودرو در بازار داخلی منجر شود.

ضمن اینکه افزایش تنوع محصولات، توان رقابتی این شرکت را در برابر سایر خودروسازان داخلی ارتقا خواهد داد. همچنین گزارش عملکرد پارس خودرو در پنج ماه نخست امسال نشان می‌دهد این شرکت با وجود محدودیت‌های صنعت خودرو توانسته با برنامه‌ریزی دقیق تولید، مسیر رشد و پایداری خود را ادامه دهد.

تولید بیش از ۲۶ هزار دستگاه در این بازه زمانی، نشانه‌ای روشن از ثبات نسبی در خطوط تولید و تمرکز مدیریت شرکت بر پاسخ‌گویی به نیاز بازار داخلی است.

آمار واردات خودرو در دولت چهاردهم

میزان واردات خودرو
تا پایان مردادماه
دستگاه خودرو

19,586

میزان رشد واردات
در سال جاری

25 درصد

میزان کل واردات
دستگاه خودرو

60,000



از ابتدای آغاز به کار دولت چهاردهم تاکنون بیش از ۶۰ هزار دستگاه خودرو سواری به کشور وارد شد.

برای چه؟

با این استانداردها هزینه تولید بالا می‌رود

«به گفته کارشناسان صنعت خودرو، لازمه شتاب در مسیر استانداردسازی و ارتقای کیفیت، تحول در تولید و بازار است و بهبود کیفیت خودروها بوده، اما این سال‌ها بارها مشاهده شده که مشتریان نسبت به کیفیت خودروهای تولیدی گلایه کرده‌اند؛ چراکه بعد از مدت‌زمان کوتاهی از اجرای برخی از این الزامات و خرید محصولاتی با استانداردهای جدید، خودرو آن‌ها سر از تعمیرگاه درآورده یا با مشکل تأمین قطعه مواجه شده است.

چرا؟

کیفیت تولیدات داخلی باید افزایش یابد

هدف از اجرای الزامات استاندارد اگرچه همگام‌سازی صنعت خودروسازی ایران با معیارهای جهانی، افزایش ایمنی و بهبود کیفیت خودروها بوده، اما این سال‌ها بارها مشاهده شده که مشتریان نسبت به کیفیت خودروهای تولیدی گلایه کرده‌اند؛ چراکه بعد از مدت‌زمان کوتاهی از اجرای برخی از این الزامات و خرید محصولاتی با استانداردهای جدید، خودرو آن‌ها سر از تعمیرگاه درآورده یا با مشکل تأمین قطعه مواجه شده است.

چند تلتد؟

اجرای استانداردهای جدید خودرویی

«چند سالی می‌شود که نقش استاندارد در خودروسازی کشور پررنگ‌تر شده و نمونه آن استانداردهای ۸۵ گانه است؛ مجموعه‌ای از الزامات فنی و ایمنی که از سال ۱۳۹۶ توسط سازمان ملی استاندارد ایران برای خودروهای تولید داخل و وارداتی تدوین و معرفی شدند؛ الزامات استاندارد که اگرچه اجرای آن‌ها مرتب به تعویق افتاد، اما در نهایت اجرای برخی از آن‌ها موجب شد تولید برخی خودروهای قدیمی متوقف شود.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تکلیف واردات خودرو مشخص نشد.

«حاضر جواب: به این ترتیب، تکلیف خیلی‌ها که منتظر بودند تکلیف واردات خودرو خیلی سریع مشخص شود هم مشخص شد!

استانداردهای خودرویی به ۱۲۲ مورد افزایش یافت. «حاضر جواب: همین‌طوری هم برخی خودروهای وارداتی لوکس، از پس پاس کردن استانداردهای ۸۵ گانه ما هم بر نمی‌آیند؛ چه برسد به آن که شده ۱۲۲ تا

چرا قیمت خودرو با افزایش دلار، سریع بالا می‌رود اما با کاهش آن، پایین نمی‌آید؟

«حاضر جواب: احتمالاً اخلاقی برخی کسبه در این زمینه، روی اخلاقی بازار خودرو هم تأثیر گذاشته است.

سلیقه اروپایی‌ها در انتخاب رنگ خودرو به سلیقه ایرانی‌ها نزدیک شد.

«حاضر جواب: بزنم به تخته، سلیقه خودرویی‌مان خوب است، فقط انتخاب‌های‌مان بسیار بسیار محدود است!

شمارش معکوس عرضه بنزین سوپر در جایگاه‌های سوخت آغاز شد و آن‌طور که وزیر نفت گفته، به‌زودی این بنزین با قیمت تمام‌شده و بدون تأثیر بر سهمیه‌ها و نرخ بنزین ایرانی‌ها در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد.

«حاضر جواب: خلاصه که انتخاب با مالکان خودروهای موتور توربودار است؛ یا بنزین سوپر لیتری ۵۰-۶۰ هزار تومانی یا هزینه تعمیر موتور چند صد میلیونی!

اجرای مدل هوشمندسازی ترافیک در پایتخت.

«حاضر جواب: البته این روزها ترافیک پایتخت این قدر هوشمند شده که هر کاری برای مقابله با آن می‌شود، قفل‌تر می‌شود!

رویترز در گزارشی به نقل از اتحادیه کارکنان غول خودروسازی کره جنوبی یعنی هیوندای موتور، اعلام کرد که کارکنان این شرکت در هفته جاری میلادی به علت شرایط کاری دست به اعتصاب سه‌روزه در کارخانه‌های سراسر این کشور خواهند زد.

«حاضر جواب: خلاصه در خارج هم که خبری از شورش‌ای رقابت و سازمان حمایت از مصرف‌کننده و اختصاص ارز نیست، دردسر برای خودروسازان باز هم کم نیست!

واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی سی کلید خورد؛ معاون وزیر صمت گفت: «امسال برای نخستین بار پس از ۱۳ سال خودروهای با حجم موتور بالا وارد کشور می‌شود که می‌تواند نقش موثری در کاهش قیمت این رده از محصولات در بازار داشته باشد.»

«حاضر جواب: این همه روی کاغذ برای کاهش قیمت خودرو تلاش می‌شود و باز این بازار خودرو نمک‌نشناس، چشمش دنبال مختصری اقدام عملی است.

پیش‌بینی مهم از بازار خودرو؛ قیمت‌ها بالا می‌رود؟ «حاضر جواب: بالا رفتن قیمت‌ها که دیگر پیش‌بینی نیست، محاسبه سرعت بالا رفتن قیمت‌ها در بازار خودرو پیش‌بینی واقعی است.

تصمیم دولت برای مهار گرانی خودرو چیست؟ «حاضر جواب: مهار گرانی خودرو!



(AEB) و نماد (N) نشان‌دهنده بر خورد خودرو است. سدان تسلا مدل ۳ و شاسی‌بلند مدل X به ترتیب با کسب ۵ از ۶ امتیاز، جایگاه اول و دوم را به خود اختصاص دادند و تقریباً در تمام سناریوها موفق بودند. مدل X تنها خودرویی بود که توانست از برخورد با گراز وحشی جلوگیری کند. برخلاف بسیاری از خودروهای دیگر، خودروهای تسلا به لیدار مجهز نبودند. جایگاه سوم به خودروی ۰۷ از گریت‌وال رسید که مجهز به سیستم Coffee Pilot Ultra ADAS بود. خودروهایی مانند بکر 7X، ژینگ + P7، اوانو L60، فایرفلای الکتریکی و مرسدس بنز C کلاس در انتهای جدول قرار گرفتند و در هیچ‌یک از سناریوها موفق به اجتناب از برخورد نشدند.

◀ در آزمایش بزرگ سیستم‌های کمک‌راننده در چین با ۳۶ خودرو و ۱۵ سناریوی خطرناک، تسلا در صدر درخشید؛ اما برخی برندها ناامیدکننده ظاهر شدند. رسانه چینی دانگ‌جی آزمایشی گسترده برای ارزیابی سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته (ADAS) انجام داد که در آن ۳۶ خودرو در ۱۵ سناریوی مختلف آزمایش شدند. این سناریوها شامل ۶ موقعیت در بزرگراه با سرعت بالا و ۹ موقعیت در محیط‌های شهری بودند. در این بخش، ۳۶ خودرو در ۶ سناریوی مختلف بزرگراهی آزمایش شدند؛ از توقف ناگهانی در بزرگراه گرفته تا جلوگیری از برخورد با محل ساخت‌وساز و یک گراز وحشی. نماد (Y) نشان‌دهنده موفقیت خودرو در تغییر مسیر یا فعال‌سازی ترمز اضطراری خودکار



فناوری خودروان چینی تحت آزمایش قرار گرفت

امکان ماجراجویی با محصولات «لوسید»



لوسید گراویتی در اوایل ۲۰۲۵ وارد میدان شد و توانست با عملکرد مناسب خود به عنوان یک کراس‌اور برقی، حتی کارشناسان را نیز تحت تأثیر قرار داد. احتمالاً به همین دلیل، لوسید تصمیم گرفت که در هفته خودرویی مونتری، یک کانسپت براساس گراویتی معرفی کند. مدیر بخش طراحی لوسید آکسای Derek Jenkins اعتقاد دارد که گراویتی X می‌تواند قابلیت‌های این شاسی‌بلند را بیش از مدل استاندارد، به نمایش بگذارد. بنابر اظهار ایشان، قدرت، برد و قابلیت حرکتی لوسید گراویتی، آن را به گزینه‌ای ایده‌آل برای علاقه‌مندان بیراهه‌نوردی تبدیل می‌کند. لوسید گراویتی X براساس تیپ

گرن‌تورینگ شکل گرفته است و ۸۲۴ اسب‌بخار نیرو در اختیار دارد. قلاب پد کشی در نمای جلو و عقب، ارتفاع بلندتر تعلیق، افزایش فاصله عرضی چرخ‌ها، زیرسپری جلو و عقب، جزئیات نارنجی، قطعات پلاستیکی روی بدنه و تایرهای چهار فصل، چهره گراویتی X را از مدل عادی متمایز می‌کند. افزایش ارتفاع تعلیق، به افزایش زوایای حمله و خروج یاری می‌رساند. البته با وجود این تغییرات هم نمی‌توان توقع داشت که گراویتی X به یک بیراهه‌نورد تمام‌عیار تبدیل شود، اما مطمئناً برای عبور از مسیرهای نامنوار، آمادگی بیشتری خواهد داشت.

نسل جدید خودروهای باگی در راه است



◀ شرکت مه پر منکس (Meyers Manx) در دوره جدید فعالیت خود، چند مدل باگی جالب با پیش‌برانه ۴ سیلندر فولکس‌واگن، ۳ سیلندر رادپال و همچنین موتور برقی را عرضه کرده است. حالا این شرکت در همکاری با Tuthill Porsche در بریتانیا و برای ادای احترام به موفقیت خود در باجا ۱۰۰۰ سال ۱۹۶۷، یک مدل به مراتب نیرومندتر از مدل‌های قبلی را معرفی کرده است. قطعات فیبر کربنی مه پر منکس LFG توسط طراح نسل جدید فولکس بیگلر و آنودی TT یعنی Freeman Thomas و به صورت دست‌ساز تولید می‌شود. بنابر اعلام سازنده، خریدار می‌تواند پیش‌برانه‌های مختلفی را برای این خودرو انتخاب کند؛ از جمله پیش‌برانه شش سیلندر ۴

سوپاپ هوا-خاک که در یکی از محصولات تاتپیل یعنی 911K نصب می‌شود. این پیش‌برانه ۳۰۱ لیتر با بیش از ۳۴۰ اسب‌بخار قدرت، تا ۱۱ هزار دور در دقیقه دوران می‌کند. این خودروی باگی همچنین به گیربکس شش سرعته دستی سکون‌شال، دیفرانسیل لغزش-محدود جلو، مرکز و عقب، کمک‌فنرهای تطبیقی و تایرهای چهار فصل بی‌اف گودریچ نیز مجهز می‌شود. کابین مسقف مه پر منکس LFG، سیستم تهویه مطبوع را نیز به همراه دارد اما راننده می‌تواند ظرف دو دقیقه و با حذف قطعات، تجربه همیشگی خودروهای باگی در ارتباط با هوای آزاد را ایجاد کند.

تلاقی اقتصاد، سیاست و صنعت خودرو در شرق آسیا و ایالات متحده

ژاپن نفس کره‌ای‌ها را در آمریکا گرفت!

تولید انبوه کانسپت دیگری از «اینفینیتی»

◀ بسیاری از کارشناسان اعتقاد دارند که نسل اول اینفینیتی FX، آخرین محصول قابل توجه این برند ژاپنی بود. این کراس‌اور کوپه که در سال ۲۰۰۳ عرضه شد و بعدها به QX تغییر نام داد، براساس پلتفرم محرک-عقب نیسان شکل گرفته بود و طرحی جلودتر از زمان را به نمایش می‌گذاشت. اما ظاهراً اینفینیتی قصد دارد با معرفی یک کانسپت، خاطره خوش این محصول را زنده کند. اینفینیتی QX65 مونوگراف که در نمایشگاه Quail مونتری رونمایی شد و تا حد زیادی یادآور FX است. این شباهت در نمای جانبی و به واسطه فرم سقف، به اوج می‌رسد. البته از آن‌جا که این کانسپت بر مبنای QX60 شکل گرفته که خودرویی با پیش‌برانه عرضی و سه



ردیف صندلی است، مطمئن‌امی‌تواند به‌طور کامل از تناسبات طراحی FX پیروی کند. در اینفینیتی FX، کابین خودرو واحدی به طرف بخش عقب بدنه متمایل بود. از دیگر ویژگی‌های ظاهری اینفینیتی QX65 مونوگراف می‌توان به تزئین بدنه با رنگ بنفش Twilight مات، رینگ‌های ۲۲ اینچ و جلوپنجره بزرگ با اجزای عمودی اشاره کرد که مشابه این مورد آخر را به تازگی در نسخه به‌روزرسانی شده از مدل‌های QX60 و QX80 مشاهده کرده‌ایم.

به پیروی از مد‌امروزی صنعت خودرو، مواردی شامل نور نورانی بین چراغ‌های جلو و عقب و چراغ‌های اصلی داخل سپر جلو در طراحی بدنه اینفینیتی QX65 مونوگراف لحاظ شده است.

همانطور که قبلاً اشاره شد، اینفینیتی QX65 مونوگراف بر مبنای یک مدل Y نفره با سه ردیف صندلی شکل گرفته است، اما فرم خمیده سقف، آن را به خودرویی ۵ نفره برای رقابت با بامو X6، آئودی Q8 و مرسدس بنز GLE کوپه تبدیل کرده است. هرچند اینفینیتی درباره احتمال تولید QX65 مونوگراف هیچ حرف قطعی به میان نیاورده ولی در عین حال، مخاطبان را به انتظار برای خبری جدید در ماه‌های آینده دعوت کرده است.

خودروسازان کره‌ای خلق کرد. تا پیش از این، کره جنوبی با اتکا به تعرفه صفری یا بسیار پایین بر واردات خودرو به آمریکا، هم از نظر قیمت نهایی و هم سهم بازار برتری مهمی نسبت به رقبای به‌ویژه ژاپن داشت. اما اکنون با اعمال تعرفه ۱۵ درصدی هم‌سطح با ژاپنی‌ها، امتیاز کلیدی خود را از دست داد و مجبور است برای حفظ جایگاه خود دست به اصلاح ساختار هزینه‌ها و بازتقایی کیفیت محصولات بزند تا رقابتی قدری چون تویوتا یا هوندا را به چالش بکشد.

به‌طور عملی، در شرایط تعرفه جدید، چشم‌انداز صادرات هیوندای و کیا به آمریکا مبهم شده است؛ چرا که افزایش نرخ تعرفه به معنای رشد قیمت تمام‌شده خودروهای کره‌ای در آمریکاست و در فضایی که مشتریان آمریکایی به حساسیت قیمتی شناخته می‌شوند، هرگونه افزایش قیمت می‌تواند بر تقاضا و رقابت آن‌ها با برندهای ژاپنی تأثیر منفی داشته باشد.

چشم‌انداز آینده

فضای جدید تجارت جهانی و ظهور سیاست‌های حمایت‌گرایانه آمریکا، صنعت خودرو کره جنوبی را در موقعیتی دشوار قرار داده است.

امیدهای اولیه مبنی بر حفظ وضعیت تعرفه‌ای صفر یا پایین به‌سرعت فرو ریخت و اکنون شرکت‌هایی چون هیوندای و کیا ناچار هستند زیر سایه تعرفه پایه ۱۵ درصدی به رقابت با ژاپنی‌ها بپردازند - رقابتی که از سرمایه و برند، فناوری و قدرت چانه‌زنی بیشتری در برابر واشنگتن برخوردارند.

در این میان، محدودیت‌های اقتصادی و سیاسی کره جنوبی، شانس دستیابی به توافقی مشابه ژاپنی‌ها را دشوار ساخته است. انعطاف دیپلماتیک، خلاقیت در ارائه امتیازات جدید، تسریع در سرمایه‌گذاری خارجی و تلاش در ارتقای سطح کیفی و فناوری محصولات، تنها امید برای حفظ سهم بازار آمریکا و تداوم رشد اقتصادی کره جنوبی خواهد بود.

اگرچه راهکار نهایی هنوز به روشنی قابل ترسیم نیست، اما تجربه اخیر می‌آموزد که تنها راه عبور از تنگنای تعرفه‌ای و سیاست‌های سختگیرانه، همکاری عقلانی بین دولت، صنعت و جامعه است که با حفظ منافع ملی بر پای میز مذاکره حاضر شود.



ایالات متحده شامل بخش خودرو، کشاورزی و گاز طبیعی شد و همچنین درهای بازار خود را تا حد معناداری به‌روی محصولات کشاورزی و خودروهای آمریکایی گشود. اما قرارداد به‌سرعت تأثیر مثبت خود را بر اقتصاد ژاپن و به‌ویژه شرکت‌هایی چون تویوتا و نیسان نشان داد؛ سهام تویوتا رشد ۱۴ درصدی را تجربه کرد و شاخص بورسی نیکی نیز با رشد چشمگیر مواجه شد. این توافق نه تنها به ژاپن اجازه داد تهدید تعرفه‌های بالاتر را از سر بگذراند و سطح آن را به ۱۵ درصد برساند، بلکه نوعی توافق دوجانبه مشابه اتحادیه‌ها را نیز شامل شد که پیوند اقتصادی ژاپن و آمریکا را در ابعاد مختلف مستحکم‌تر ساخت. مطابق برخی منابع، طبق این قرارداد عملاً ۹۰ درصد از منافع سرمایه‌گذاری به ایالات متحده اختصاص می‌یابد و تنها بخش اندکی به ژاپن بازمی‌گردد که این نشان از قدرت چانه‌زنی بالای واشنگتن دارد. افزون بر این، ژاپن متعهد شد بازار برنج و دیگر اقلام کشاورزی خود را به‌صورت تدریجی به واردات آمریکایی باز کند. از سوی دیگر، تعرفه امنیت ملی بر خودروهای وارداتی ژاپنی از ۲۵ درصد به ۱۵ درصد کاهش یافت؛ اما تعرفه واردات فولاد از ژاپن بدون تغییر در سطح ۵۰ درصد باقی ماند.

◀ تأثیر توافق ژاپن-آمریکا بر صنعت خودروسازی کره جنوبی

توافقی ژاپن-آمریکا نقطه عطفی پرچالش برای

موافقت کرد به‌جای افزایش تعرفه تا ۲۵ درصد، تعرفه‌ای ۱۵ درصدی را بر واردات کالاهای کره‌ای از جمله خودرو اعمال کند و برای برخی کالاهای نیز نرخ تعرفه ۵ درصد را در نظر گرفت. هرچند این سیاست ظاهراً از اعمال تعرفه‌های بسیار سنگین‌تر جلوگیری کرد، اما در عین حال مزیت تعرفه‌ای کره جنوبی نسبت به ژاپن را از میان برد و رقابت را به تعادل یا حتی به ضرر مسئول کشاند. برخی منابع کره‌ای تأکید کرده‌اند که تعرفه ۱۵ درصدی آمریکا بر خودروهای کره‌ای، با وجود کاهش نسبت به تهدید اولیه، عملاً فشار زیادی بر خودروسازان این کشور وارد می‌کند؛ چرا که بازار ایالات متحده مقصد اصلی تولیدات خودرویی و قطعات کره‌ای است و بیش از ۶۰ درصد از ۶۶ میلیارد دلار صادرات کره به آمریکا را بخش خودرو تشکیل می‌دهد.

◀ جزئیات توافق تجاری اخیر ژاپن و آمریکا

چند هفته پیش از پایان مهلت تعیین‌شده توسط ایالات متحده، آمریکا و ژاپن پس از ماه‌ها مذاکره، قراردادی تازه را امضا کردند که طبق آن تعرفه خودروهای ژاپنی از ۲۵ درصد به ۱۵ درصد کاهش یافت. این توافق سپس به عنوان الگو و معیاری برای مذاکرات سایر شرکای تجاری آمریکایی مورد استفاده قرار گرفت. جزئیات توافق به این شرح بود که ژاپن در ازای کاهش تهدید تعرفه‌ای، متعهد به سرمایه‌گذاری عظیمی به ارزش ۵۵۰ میلیارد دلار در صنایع استراتژیک



سیاهیل سیاواشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ رویکرد جدید دولت ایالات متحده و توافق‌های اخیر دوجانبه با ژاپن، نظام تعرفه‌ای را برای واردات خودرو و قطعات از آسیا به شدت دگرگون کرده و اکنون کره جنوبی، غول نوپای صنعت خودرو جهان، خود را در موقعیت شکننده‌ای می‌بیند؛ جایگاهی که تداوم رشد صادراتش را وابسته به موفقیت یا ناکامی در مذاکرات سخت با واشنگتن ساخته است. با ادامه به تحلیل جزئیات تعرفه‌های آمریکا بر خودروهای کره‌ای، توافق تجاری بر برخی کشورهای آسیایی با ایالات متحده، تأثیرات این تحولات بر خودروسازان کره، گزینه‌های محدود مذاکره‌ای سنول و چشم‌انداز آینده رقابت کره با ژاپن در بازار آمریکا می‌پردازیم.

◀ مروری بر وضعیت تعرفه‌های آمریکا بر واردات خودروهای کره جنوبی

در ماه‌های اخیر، ایالات متحده با اعمال و تهدید به اجرای تعرفه‌های هنگفت بر واردات خودرو، قطعات و کالاهای صنعتی آسیایی، آشکارا سیاست حمایت از تولید داخل را در پیش گرفته است. این سیاست به‌طور ویژه بر بازار خودرو سایه افکنده است؛ چرا که نه تنها به تولیدکنندگان ژاپنی و کره‌ای ضربه می‌زند، بلکه به‌نوعی موجب تغییر موازنه رقابت در صنعت حمل‌ونقل جهانی می‌شود. تا پیش از توافقات اخیر، واردات خودرو از کره جنوبی به آمریکا عمده‌ترین مفاد قرارداد تجارت آزاد دوجانبه دو کشور صورت می‌گرفت و تعرفه خودروهای وارداتی کره‌ای در آمریکا، در مقایسه با رقبای ژاپنی بسیار پایین‌تر بود. این مزیت از سال‌ها پیش امتیاز ویژه‌ای برای خودروسازان کره محسوب می‌شد. اما موج جدید اقدامات حمایتی دولت ترامپ و تهدید به اعمال تعرفه پایه ۲۵ درصدی روی تمام خودروها و قطعات فلزی وارداتی وضعیت را دگرگون کرد. دستاورد نخستین مذاکرات دولت جدید کره جنوبی با آمریکا، در آستانه ضرب‌الاجل اول آگوست ۲۰۲۵، به توافق منتهی شد که براساس آن، ایالات متحده



تیراژ ۲۴ دستگاهی لمان «GTR» از گوردون مورای

◀ گوردون مورای هر یک از دو محصول خود یعنی T.50 و T.33 را فقط در تیراژ ۱۰۰ دستگاه تولید کرده است، بنابراین حتی در میان سازندگان خودروهای سوپراسپرت هم به عنوان یکی از کم-تیراژترین‌ها به‌شمار می‌آید. اما افرادی هستند که حتی این تعداد را نیز زیاد می‌دانند، بنابراین گوردون مورای برای پاسخ به نیاز این گروه از مشتریان، یک مدل جدید به نام لمان GTR معرفی کرده است. بنیانگذار گوردون مورای از لمان GTR به عنوان ترکیبی از توانایی مهندسی و طراحی زیبا و تاریخی یاد می‌کند. گوردون مورای قصد دارد فقط ۲۴ دستگاه از لمان GTR را تولید کند. این عدد به مسابقات ۲۴ ساعته لمان اشاره دارد، در حالی که GTR نیز یادآور مک‌لارن F1 است که قهرمانی لمان ۱۹۹۵ را به دست آورد. حتماً به یاد دارید که مک‌لارن

F1 توسط گوردون مورای طراحی شده بود. هرچند مدل لمان GTR به پیش‌برانه و گیربکس برگرفته از گوردون مورای T.50 مجهز شده، اما بنابر اعلام سازنده، تقریباً کلیه بخش‌های دیگر با تغییر همراه بوده است. گوردون مورای از بکارگیری روش جدید برای اتصال پیش‌برانه به شاسی در لمان GTR خبر داده است، که در نتیجه آن، صدا و لرزش کمتری به شاسی منتقل می‌شود. با افزایش فاصله عرضی چرخ‌ها، وزن کمتر و سفتی بیشتر تعلیق و همچنین تایرها اسپرت کاپ ۲ ساخت میشنل با عرض بیشتر، پایداری خودرو نیز افزایش یافته است. بنابر اعلام گوردون مورای، بدنه لمان GTR با الهام از خودروهای مسابقه‌ای دهه‌های ۷۰، ۸۰ و ۹۰ میلادی همچون ماترا سیمکا MS660، پورشه ۹۱۷ و آلفا رومئو تیپو ۳۳/۳ طراحی شده است.



کاهش قیمت فورد «ماوریک»



فورد در یک حرکت استراتژیک و هوشمندانه، قیمت پایه پیکاپ ماوریک را برای مدل ۲۰۲۶ کاهش داد و زنگ خطر را برای تنها رقیب مستقیمش، هیوندای سانتا کروز به صدا در آورد. با معرفی یک تیپ پایه جدید، قیمت آغازین فورد ماوریک با یک هزار دلار کاهش به ۲۷ هزار و ۱۴۵ دلار رسیده است که این پیکاپ کوچک را به گزینهای بهرآب و سوسه‌انگیز تر برای خریداران تبدیل می‌کند. این خبر در حالی منتشر می‌شود که ماوریک همین حالا هم در بازار فروش بسیار موفق‌تر از سانتا کروز عمل کرده و فاصله خود را با رقیب کرمای افزایش داده است. این استراتژی قیمت‌گذاری

جدیدی می‌تواند سلطه فورد در این سگمت را قطعی کند. دلیل اصلی این کاهش قیمت، معرفی تیپ جدید XL با پیش‌رانه اکوپوست و سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل جلو است؛ ترکیبی که پیش از این برای تیپ پایه ارائه نمی‌شد. این کار به‌فورد اجازه داده تا بدون حذف امکانات اساسی، قیمت ورود به خانواده ماوریک را کمتر کند. نکته جالب‌تر این که هیچ کدام از تیپ‌های مدل ۲۰۲۶ نسبت به مدل ۲۰۲۵ افزایش قیمت نداشته‌اند و حتی مدل‌های بالاتر مانند لاریات و ترمور از آن ترهم شده‌اند و به‌ترتیب با قیمت پایه ۳۵ هزار و ۸۷۰ دلار و ۴۰ هزار و ۶۴۵ دلار عرضه می‌شوند.

محصول Product

باز تولید رولزرویس «کورنیش» کلاسیک



این پروژه رستوماد که بیش از ۵۰۰ اسب‌بخار قدرت و توان پیمایش ۴۸۰ کیلومتر را برای این اشراف‌زاده بریتانیایی به ارمغان آورده، حاصل همکاری دو شرکت نوپای بریتانیایی به نام‌های هالکون و اوپس تکنولوژی است.

این دو شرکت که توسط سه مهندس مشترک تأسیس شده‌اند، قصد دارند برنامه تولید محدود ۶۰ دستگاه از مدل‌های کلاسیک رولزرویس و بنتلی را با پیش‌رانه‌های برقی و فناوری‌های مدرن به اجرا درآورند. اوپس روی سخت‌افزار پیش‌رانه برقی تمرکز دارد و هالکون وظیفه بازآفرینی و تبدیل این خودروهای کلاسیک را بر عهده گرفته است. نخستین محصول این همکاری، با نام هایلند هدر قرار است در رویداد Concours of Elegance رونمایی شود. به گفته شرکت هالکون، هر یک از این ۶۰ خودروی برقی منحصر به فرد خواهند بود. این بازآفرینی نه تنها قدرت خودرو را به ۵۰۰ اسب‌بخار افزایش می‌دهد، بلکه سیستم تعلیق تطبیقی را نیز به آن اضافه می‌کند. معماری برقی ۸۰۰ ولتی، شارژ سریع را فراهم می‌کند و دو گزینه برای باتری در نظر گرفته شده است.

آلمانی German

پیش‌نمایش فولکس‌واگن ID پولو «GTI»



فولکس‌واگن رسماً تایید کرد که نسخه تولیدی کانسپت ID.2all، با نام آشنا و محبوب ID پولو به بازار عرضه خواهد شد؛ اما خبر بزرگ‌تر، تایید اولین GTI تمام الکتریکی تاریخ با نام ID پولو GTI است که قرار است در سال ۲۰۲۶ با قدرتی برابر با ۲۲۵ اسب‌بخار، تعریف جدیدی از یک هاچ‌بک داغ ارائه دهد. این اقدام بخشی از استراتژی جدید فولکس‌واگن برای بازگرداندن نام‌های کلاسیک و ریشه‌دار خود به عصر خودروهای برقی است. این شرکت با ترکیب پیشوند ID با نام‌های شناخته‌شده‌ای مانند پولو، قصد دارد پلی میان گذشته پرافتخار و آینده الکتریکی خود بزند. برای نمایش این تغییر بزرگ، فولکس‌واگن نسخه‌های استار شده از هر دو مدل ID پولو و ID پولو GTI را در نمایشگاه خودروی مونخ به نمایش گذاشته است. نسخه تولیدی ID پولو و مدل GTI، وفاداری زیادی به طراحی کانسپت‌های اولیه خود خواهند داشت. مدل GTI با جزئیاتی مانند رینگ‌های بزرگ‌تر، سپرهای اختصاصی، دیفیوزر جلو و اسپویلر دو تکه در عقب، ظاهری تهاجمی‌تر و اسپرت‌تر به خود می‌گیرد.

آلمانی German

خاص‌ترین پورشه «۹۱۱» جهان



در اتفاقی نادر، یک دستگاه راف CTR3 کلاب‌اسپرت مدل ۲۰۱۳ که یکی از خاص‌ترین سوپراسپرت‌های دنیا به‌شمار می‌رود، در شرایطی باورنکردنی برای فروش عرضه شده است. راف CTR3 که اولین بار در سال ۲۰۰۷

معرفی شد، هر چند مثل دیگر ساخته‌های راف روی ارتقای پورشه ۹۱۱ تمرکز داشت اما اولین خودروی این شرکت بود که روی پلت‌فرم اختصاصی ساخته شد و بدنه‌ای با طراحی خود راف داشت. این شرکت همچنین برخلاف ۹۱۱ که خودرویی موتور عقب است، CTR3 را مثل کیمین به‌صورت موتور وسط طراحی کرد. این خودرو در سال ۲۰۱۳ توسط نمایندگی راف در سنگاپور به خریدار اول تحویل داده شد اما تقریباً بلافاصله به یک انبار منتقل شد و هرگز مورد استفاده قرار نگرفت. حدود هشت سال پیش، این خودرو به بریتانیا فرستاده شد و با هم سرنوشته‌ای جز خوابیدن در پارکینگ در انتظارش نبود تا این که سرانجام در اواخر سال گذشته میلادی، برای اولین بار پلاک و آماده‌تردد در جاده شد. باید به یاد داشت که راف CTR3 صرفاً یک پورشه تیونینگ شده نیست.

بزنگاه صنعت خودرو با فعال‌سازی مکانیسم ماشه

ریزش نرخ ارز، قیمت خودروهای داخلی را پایین آورد



احسان ناصر یابی
e.naseri@autoworld.ir

صنعت خودرو ایران بار دیگر در آستانه یک بزنگاه قرار گرفته است؛ بزنگاهی که با فعال شدن «مکانیسم ماشه» می‌تواند به آزمونی تازه برای این صنعت بدل شود. با این حال برخی تحلیلگران معتقدند صنعت خودرو به‌واسطه سال‌ها انقطاع از بازار جهانی و محدود شدن به یک اکوسیستم داخلی، در برابر موج جدید فشارها مقاوم شده و مکانیسم ماشه اثر کاهنده‌چندانی بر این صنعت نخواهد داشت. در مقابل اما گروهی دیگر بر این باورند که با فعال شدن این مکانیسم باید در انتظار روند نزولی دوباره در تولید، کیفیت و سرمایه‌گذاری بود.

اخبار مربوط به فعال شدن مکانیسم ماشه توسط سه کشور اروپایی این روزها نگرانی‌هایی را برای فعالان صنعت خودرو ایجاد کرده است. پیش از آغاز جنگ تحمیلی و همچنین فعال شدن مکانیسم ماشه، فعالان صنعت خودرو در گزارش تحقیقی خود از سال ۱۴۰۴ به‌عنوان سال سخت خودروسازی یاد کردند. حالا اما به‌نظر می‌رسد با توجه به فعال شدن مکانیسم ماشه، شرایط برای خودروسازان دشوارتر خواهد شد؛ اتفاقی که در سناریوی پیش‌بینی شده بود. در این سناریو، پیش‌بینی شده بود که تیراژ تولید خودرو سواری در سال جاری به ۸۴۰ هزار دستگاه خواهد رسید؛ این در شرایطی است که با توجه به آمار پنج‌ماهه ۱۴۰۴ پیش‌بینی می‌شود تولید با روندی که در این ۵ ماهه آغاز شده است، به ۷۱۴ هزار دستگاه برسد.

تحلیلگران با ارزیابی فعال شدن مکانیسم ماشه که به‌معنای بازگشت گسسته تحریم‌هاست، بر این باورند که تولید خودرو در صنعتی که همین امروز هم با هزار و یک مشکل از قبیل محدودیت‌های بین‌المللی، حضور نهاد دولت در سیاست‌گذاری خودرو و ادامه سیاست‌های منسوخ مثل قیمت‌دستوری و عقب‌ماندن از فناوری‌های روز مواجه است، هزینه مضاعفی تحمیل می‌کند و متعاقب آن خودروسازان باید بار سنگین‌تری را به‌دوش بکشند. در نتیجه بازگشت تحریم‌ها، واردات قطعات ضروری، مواد اولیه و انتقال فناوری به شدت گران‌تر می‌شود و با خروج سرمایه‌گذاران به‌خصوص چینی‌ها از کشور، خودروساز مجبور است این افزایش هزینه را به‌قیمت نهایی محصول منتقل کند و در نهایت، جیب مصرف‌کننده است که جور این تحولات را می‌کشد. بنابراین خودروهایی که داشتن‌شان همین حالا هم برای بسیاری از مردم رویاست، تبدیل به یک فانتزی لوکس می‌شوند.

حالا تصویری که از سوی یکی از خودروسازان در قالب گزارشی، برای تداوم تولید خودرو تا سال ۱۴۰۸ ترسیم شده، قابل توجه است. این گزارش که سال گذشته تهیه شده، سه سناریو مهم را در برمی‌گیرد که بسته به اوضاع و احوال اقتصاد ایران، به‌سمت بهبود شرایط، بدتر شدن

ژاپنی Japanese

معرفی سوزوکی «ویکتوریس»

سوزوکی دهه‌هاست که با استراتژی تولید خودروهای شهری جمع‌وجور و شاسی‌پلندهای کوچک، جایگاه ویژه‌ای برای خود دست‌وپا کرده است. این رویکرد حالا با معرفی جدیدترین محصول این شرکت در هند، یعنی ماروتی سوزوکی ویکتوریس ادامه پیدا می‌کند. این خودرو هر چند از نظر ابعاد شباهت زیادی به گرند ویتارا دارد اما با طراحی ظاهری کاملاً متفاوت و امکانات رفاهی بیشتر، خود را به‌عنوان پرچم‌دار جدید این برند معرفی کرده است. ویکتوریس با طول ۴٫۳۶۰ میلی‌متر، عرض ۱٫۷۹۵ میلی‌متر و ارتفاع ۱٫۶۵۵ میلی‌متر، تنها ۱۵ میلی‌متر بلندتر



۱۰۰ میلی‌متر عرضی‌تر از گرند ویتارا است و فاصله محوری هر دو خودرو یکسان (۲۶۰۰ میلی‌متر) است. با این که بر اساس استانداردهای اروپایی، ویکتوریس یک شاسی‌پلند ساب‌کامپکت محسوب می‌شود، اما در بازار بزرگ هند، نقش پرچم‌دار محصولات سوزوکی را ایفا می‌کند. با وجود ابعاد مشابه با گرند ویتارا، ویکتوریس از پل‌های بدنه کاملاً جدیدی بهره می‌برد. زیر این پوسته جدید، ویکتوریس روی همان پلتفرم Heartect گرند ویتارا ساخته شده و از قوای محرکه مشابهی استفاده می‌کند. گزینیه‌ها شامل نسخه‌های هیبرید خفیف، هیبرید کامل و دو گانه‌سوز (بنزین/ CNG) هستند. قدرتمندترین نسخه، مدل هیبرید کامل است که از ترکیب یک پیش‌رانه ۱٫۵ لیتری با یک موتور الکتریکی، مجموعاً ۱۱۴ اسب‌بخار قدرت ۱۴۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این نیرو از طریق یک گیربکس شش‌سرعت اتوماتیک به سیستم چهارچرخ محرک منتقل می‌شود. ماروتی سوزوکی هنوز قیمت رسمی ویکتوریس را اعلام نکرده، اما پیش‌فروش آن با ودیعه ۱۱۰٫۰۰۰ روپیه (حدود ۱۲۵ دلار) در هند آغاز شده است.



همکاری‌ها به‌حالت تعلیق در خواهد آمد و بسیاری از پروژه‌ها به‌حالت نیمه‌تمام باقی می‌مانند.

افزایش قیمت مونتاژی‌ها در بازار آزاد

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته کاهش بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین (بدون سانسورف) ۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۸۹۳ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخن بزرگ) ۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان کاهش ۹۴۱ میلیون تومان، کارون (پادرا دوکالین) ۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۴۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوار اما ارتقا یافته ۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۹۲ میلیون تومان، کوئیک GX-R (بدون رینگ) ۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۵۴۹ میلیون تومان و اطلس (با سانسورف) ۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش ۶۷۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت ۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، اکستریم VX ۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 ۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، دیگیتی پرستیز ۱۴۰۴) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توریو ۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-Power پلاس ۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.

ایتالیایی Italian

هاچ‌بک اقتصادی «فیات»

فیات نسخه ارزان‌تری از هاچ‌بک گرند پاندرا را با پیش‌رانه بنزینی ۱۰۰ اسب‌بخاری و گیربکس دستی معرفی کرده که قیمتی در حدود ۱۵ هزار یورو خواهد داشت. فیات از نسخه کاملاً بنزینی گرند پاندرا رونمایی کرده است که به نسخه‌های هیبریدی خفیف و تمام‌الکتریکی قبلی اضافه می‌شود. این نسخه از پیش‌رانه آشنای ۱٫۲ لیتری سه سیلندر توربوشارژ گروه استلانتیس استفاده می‌کند که پیش‌ازاین در مدل‌های دیگری مثل سیترون C3 نیز استفاده شده بود. این موتور قادر به تولید ۱۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۵ نیوتون متر



گشتاور است و از سیستم استارت استاپ نیز بهره می‌برد. از نظر ظاهری، پاندای بنزینی تفاوتی با برادران هیبریدی و الکتریکی خود ندارد و تنها تفاوت در نبود نشان‌های هیبرید یا EV است. سرآگروز نیز همانند مدل هیبریدی، زیر سپر عقب پنهان فکود است. با این حال، بزرگ‌ترین تمایز در کابین رخ می‌کند؛ جایی که کنسول میانی میزبان دسته‌دنده دستی است که طبیعتاً در دو مدل دیگر وجود ندارد. فیات گرند پاندرا صرف‌نظر از نوع پیش‌رانه، در سه تیپ عرضه می‌شود. تیپ پایه که پاپ نام دارد، به رینگ‌های فولادی ۱۶ اینچی مشکی، صفحه‌آمبر دیجیتال ۱۰ اینچی و هولدر گوشی هوشمند به‌جای نمایشگر اطلاعات-سرگرمی مجهز است. در تیپ بعدی بنام آپکون، چراغ‌های جلو و عقب تمام LED، قالیچه‌های مدرن‌تر، شش‌بلندگو و نمایشگر لمسی 10.25 اینچی اطلاعات-سرگرمی ارائه می‌شود. کامل‌ترین تیپ با نام آپریم‌ا را رینگ‌های ۱۷ اینچی، سیستم تهویه مطبوع خودکار و دوربین دید عقب بهره می‌برد. هرچند قیمت رسمی نسخه بنزینی هنوز اعلام‌نشده.



۲۴۱ اسببخار قدرت و حداکثر ۲۵۳ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. جالب است بدانید که نینسان مورانو در آخرین بررسی ها توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) به بالاترین سطح ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ دست پیدا کرده است. این خودرو در پنج بخش تست تصادف از روبرو، تست تصادف از نیم جلو، تست تصادف جانبی، تست استحکام سقف و تست عابر پیاده توانسته امتیاز Good (خوب) را از آن خود کند تا به عنوان یکی از ایمن ترین خودروهای سال شناخته شود.

نینسان مورانو به عنوان اس یووی کراس اوور میان سائز این خودرو ساز ژاپنی شناخته می شود که از سال ۲۰۰۲ میلادی تا به امروز روی خط تولید قرار دارد. نسل چهارم مورانو که جدیدترین نسل آن است، از نظر طراحی مزین به زبان جدید طراحی نینسان است. کابین این کراس اوور نیز بسیار مدرن و لوکس بوده که رقیب جدی برای محصولات اروپایی به شمار می رود. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور چهار سیلندر توربوشارژ با سیستم پاشش سوخت مستقیم است. این موتور با کد KR20DDET شناخته می شود و حداکثر



بالاترین سطح ایمنی برای نینسان «مورانو»

به بامو «iX1» های «پرشیا خودرو» سلام کنید!

کراس اوور تمام برقی باواریایی ها میهمان خیابان های ایران

پرشیا خودرو و اصحاب رسانه را به مراسمی برای نمایش خودروهای iX1 (که به زودی به مشتریان تحویل داده می شود) دعوت کرد و در ادامه این گزارش همچنین بامو iX1 پرشیا خودرو را بررسی می کنیم تا بدانیم این خودرو چه در جنته دارد.

نیز واردات باواریایی ها را از سر گرفت. پرشیا خودرو به عنوان یکی از شرکت های پیشرو در بخش خودروهای انرژی نو و پاک، در صدد واردات خودرو iX1 (که نسخه تمام برقی کراس اوور ساب کامپکت X1 است)، برآمده است. روز چهارشنبه ۱۲ شهریور ماه سال جاری،

بامو در بازار ایران با برند پرشیا خودرو شناخته می شود. حدود شش سال بود که واردات خودرو ممنوع شده بود و دیگر باموهای جدید را در خیابان های کشور مشاهده نمی کردیم؛ اما بعد از آزادسازی واردات خودرو از شهریور ماه سال ۱۴۰۱، پرشیا خودرو



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



عکس ها: روزنامه «دنیای خودرو»

سطح امکانات رفاهی کراس اوور تمام برقی بامو

بامو iX1 eDrive25L و iX1 xDrive30L پرشیا خودرو از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی تفاوت چندانی با یکدیگر ندارند. از مهم ترین آپشن های رفاهی و ایمنی نسخه eDrive25L می توان به: ۸ ایربگ، سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز EBD، سیستم ترمز ضد قفل ABS، کنترل ترمزها در پیچ CBC، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC، سیستم کنترل کشش TCS، سیستم کمکی دستیار ترمز اضطراری، سیستم کمکی آغاز حرکت در سربالایی، سیستم کمکی حرکت در سراسیمگی، سیستم هشدار صوتی به عابر پیاده در سرعت های پایین، سیستم فشار باد تایرها TPMS، سیستم پایش خستگی راننده، سیستم یادآوری بستن کمربند ایمنی سرنشینان، صندلی های مجهز به اتصال صندلی کودک



هشدار خروج از خط، سیستم کمکی حفظ خودرو بین خطوط، سیستم شناسایی علائم راهنمایی و رانندگی، کروز کنترل تطبیق پذیر، دستیار تعویض خط، دوربین عقب به همراه خطوط راهنمایی دینامیک، کروز کنترل، صندلی های اسپرت ام بامو، پوشش چرمی صندلی ها، تنظیمات برقی ۸ حالت صندلی راننده و سرنشین، گرم کن صندلی های جلو، سیستم نور بالای اتوماتیک (اتو لایت)، وضعیت رانندگی اسپرت، اقتصادی و استاندارد، ترمز پارک برقی، اتوهلد، سنسور پارک جلو و عقب، حافظه تنظیمات صندلی راننده، شارژر وایرلس تلفن همراه، سیستم صوتی هارمن کاردن با ۱۲ بلندگو استریو، سیستم صدای شبیه سازی شده موتور داخل خودرو، فرمان ام اسپرت، سیستم شناسایی فرمان صوتی، سیستم هوشمند اختصاصی بامو iDrive مجهز به آخرین نسخه از تباط کاربری بامو iDrive8.5، سقف پانورامیک و سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک مستقل به همراه دریچه های مجزا برای سرنشین عقب اشاره کرد.

ارائه خدمات پس از فروش باکیفیت توسط پرشیا خودرو

خدمات پس از فروش، از مهم ترین دغدغه های خریداران خودروهای وارداتی است. پرشیا خودرو به لطف کارنامه درخشان خود در زمینه ارائه خدمات پس از فروش محصولات بامو، این اطمینان را در خریداران iX1 ایجاد کرده است که بهترین کیفیت خدمات پس از فروش را دریافت خواهند کرد. این شرکت خوشنام در سراسر کشور از نمایندگی های خدمات پس از فروش برخوردار بوده و همین موضوع، اعتماد مشتریان را به خوبی جلب می کند. در حال حاضر iX1 های پرشیا خودرو در حال گراندن تاییدیه های پلیس راهور برای دریافت پلاک هستند تا به مشتریان تحویل شوند. تحویل این خودرو به مشتریانی که پیش تر ثبت نام کرده بودند، قرار بود در بازه زمانی حداکثر سه ماهه انجام شود، اما به دلیل مشکلات موجود در گمرکات کشور، این زمان باندکی تاخیر مواجه شده که شرکت پرشیا خودرو اعلام کرده است که تمام تلاش خود را برای تحویل سریع ترین خودروها انجام خواهد داد. ناگفته نماند که بامو iX1 جزو یکی از پرفر قدرترین خودروهای وارداتی این روزها است. لازم به ذکر است که حداکثر تا آذرماه سال جاری، حدود ۱۳۰۰ دستگاه بامو iX1 توسط پرشیا خودرو به دست مشتریان خواهد رسید.

قلب بی صدا و دیفرانسیل جلو برای بامو iX1

تمام بامو iX1 های وارد شده توسط پرشیا خودرو در نسخه eDrive25L از یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم بهره می برند. در حقیقت آن چه که قلب تپنده iX1 eDrive25L پرشیا خودرو را تشکیل می دهد، یک موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم است که می تواند قدرت و گشتاور مناسبی را فراهم کند. موتور سنکرون مغناطیس دائم iX1 می تواند حداکثر ۲۰۴ اسببخار قدرت و حداکثر ۲۵۰ نیوتون متر گشتاور را به مرغان آورد. جالب است بدانید که گیربکس تک سرعته، وظیفه دارد تا قدرت و گشتاور تولیدی را به چرخ های جلو برساند. ناگفته نماند که در نسخه iX1 xDrive30 (که به صورت محدود توسط پرشیا خودرو به کشورمان می آید) شاهد دو موتور الکتریکی پر توان سنکرون مغناطیسی هستیم که یکی در محور جلو و دیگری در محور عقب است. از این رو در این مدل از iX1 حداکثر ۳۱۳ اسببخار قدرت و حداکثر ۴۹۴ نیوتون متر گشتاور تولید می شود. برای به حرکت در آمدن iX1 eDrive25L یک باتری لیتیوم-یونی ۶۶ کیلووات-ساعتی در نظر گرفته شده است. این باتری ها دارای سیستم خنک کننده بسیار پیشرفته ای هستند تا باتری را همواره در دمای کاری مناسب قرار دهند. این باتری های با شارژ کامل، حداکثر تا ۴۷۵ کیلومتر پیمایش دارند. باتری های این خودرو در ۲۲ دقیقه از ۱۰ تا ۸۰ درصد شارژ می شوند. در صورت استفاده از شارژر عادی و استاندارد ۷ ساعت زمان برای شارژ کامل باتری های این خودرو نیاز است. از آن جا که بامو همواره محصولات اسپرت خود را با شتاب عالی به تولید می رساند، تنها ۸.۶ ثانیه زمان نیاز است که iX1 eDrive25L از حالت ایستاده به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. حداکثر سرعت این کراس اوور جسور باواریایی بر روی ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت محدوده شده است.



بررسی کیفیت سواری و هندلینگ iX1

از نظر ساختار سیستم تعلیق بامو iX1 eDrive25L از محور جلو از مک فرسون و در محور عقب از سیستم مولتی لینک (چند اتصالی) بهره می برد. این ساختار به لطف سائز تایرهای ۲۲۵/۵۵ رینگ های ۱۸ اینچی M، سواری نرم همیشگی محصولات بامو را به سرنشینان هدیه می دهد. از نظر هندلینگ نیز به لطف توزیع وزن و مرکز ثقل نسبتاً پایین، عملکرد این خودرو بی نظیر است. همچنین بامو iX1 وارداتی پرشیا خودرو دارای سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی است.

همان طراحی و استایل اسپرت بامو!

iX1 به منظور هدف قرار دادن بازار خودروهای تمام برقی از سویی کمپانی بامو به تولید رسیده است. این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لاچری نسخه تمام برقی از X1 به حساب می آید. کمپانی بامو اول ژوئن سال ۲۰۲۲ میلادی بود که نسل سوم X1 را به بازارهای جهانی معرفی کرد. این اس یووی کراس اوور ساب کامپکت لاچری که بر اساس پلتفرم UKL2 بامو توسعه یافته در مدل های بنزینی و تمام برقی به تولید می رسد این کوچولوی جسور تمام برقی باواریایی به خوبی با زبان جدید طراحی بامو هماهنگ بوده و در نسخه های eDrive25L و xDrive30L در دو تریم M پکیج و X Line توسط پرشیا خودرو به ایران وارد شده است. با نگاهی به پروفیل iX1 شاهد استفاده از خطوط شارپ تیز روی بدنه هستیم، همچنین رینگ های ۱۸ اینچی ۵ پره و پوزه نسبتاً کشیده، کاراکتر اسپرتی به این بلند قامت کوچولوی باواریایی بخشیده است. همان طور که اشاره شد iX1 در دو تریم M پکیج و X Line توسط پرشیا خودرو به دست مشتریان می رسد. در نسخه M پکیج، سپر های جلو و عقب، کابین و آلمان هایی مانند ورودی هوا و حالت مشبک درون سپر سبب شده تا این خودرو اسپرت تر از X Line جلوه کند. ناگفته نماند که دو مدل eDrive25L و xDrive30L توسط پرشیا خودرو به ایران آمده که نسخه xDrive30L دو موتور و دو دیفرانسیل بوده که به عنوان نسخه خاص تر، در تعداد محدودتری راهی بازار خواهد شد. iX1 در نسخه ایه کشورمان آمده که از فاصله محوری ۲۸۰۲ میلی متری، طول ۴۶۱۶ میلی متری، عرض ۱۸۴۵ میلی متری و قامت ۱۶۴۱ میلی متری برخوردار است. باتوجه به ابعاد و اندازه های بدنه این خودرو، می توان گفت که این کراس اوور جسور باواریایی فضای جادار و راحتی را در اختیار سرنشینان قرار می دهد. در نمای جلو iX1 شاهد چراغ های کشیده ای با LED های دوبل معروف بامو هستیم. همچنین خطوط تیز روی کاپوت و جلونچرخه کلیوی شکل نسل جدید بامو (که فاقد منافذ ورودی هوا است)، چهره تهاجمی و هیجان انگیز به این کراس اوور کوچولو باواریایی داده است. در نمای عقب، شاهد طراحی آشنای بامو هستیم. چراغ های کشیده L شکل با گرافیک LED درون آن و حجم پردازشی نسبتاً خاص در صندوق عقب، نمای شیک و بسیار چشم نوازی از iX1 را به نمایش می گذارد. اضافه شدن بیج (نشان) M روی ورودی در گاه شارژ، اسپویلر W شکل روی در صندوق عقب، قاب آینه های جانبی، رینگ های ۱۸ اینچی، دیفیوزر بزرگ و کاب اسپرت، هیجان را در iX1 به اوج خود می رساند. ناگفته نماند که این خودرو در کلاس اس یووی کراس اوورهای ساب کامپکت، جزو باکیفیت ترین های ایران به شمار می آید که توسط شرکت پرشیا خودرو روانه بازار شده و از خدمات پس از فروش بسیار خوبی برخوردار است.

کابین iX1؛ لوکس و مدرن

در زمان قرارگیری پشت فرمان بامو iX1 با یک داشبورد کاملاً مینیمال ولی مدرن روبرو می شویم. کلیت طراحی داشبورد ساده و جذاب است و فضای بسیار پیشرفته ای را در اختیار سرنشینان قرار می دهد. نمایشگر منحنی داخل کابین، دارای یک کلاستر (مجموعه پشت امپر) ۰.۲۵، اینچی مقابل راننده و یک نمایشگر ۰.۷ اینچی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی است. به لطف آلمان های طراحی از جمله در پیچه های پارک افقی سیستم تهویه مطبوع و یک در پیچه بزرگ و پارک در بخش میانی (برای راننده)، کلیت طراحی داخلی این خودرو بسیار جذاب است. از سوی دیگر غربیلک فرمان سه شاخه M اسپرت خوش دست بامو، دسته دنده کوچک نسل جدید باواریایی و صندلی های اسپرت، حس بسیار هیجان انگیزی در زمان رانندگی به وجود می آورند. ناگفته نماند که کیفیت ساخت قطعات داخلی در سطح بالایی قرار دارد و فضای لوکس را برای iX1 ایجاد می کند. همچنین بهره گیری از پلاستیک نرم یا Soft Touch و استفاده از چرم باکیفیت و دکوراتیو کروم، حس لوکس بودن را به سرنشینان این خودرو منتقل می کند. علاوه بر موارد ذکر شده، سقف پانورامیک و نورپردازی LED نواری در کنار تریم دو رنگ، فضای جذاب و دلنشینی را در اختیار سرنشینان قرار می دهد.

پیش فروش محصولات گروه خودروسازی سایپا
(ریشه معنادار: رسول اکرم ص)

به مناسبت میلاد پیامبر اکرم (ص)؛

پیش فروش محصولات سایپا
از هفته آینده آغاز می شود

«به گزارش «سایپانیوز» طرح پیش فروش محصولات این شرکت از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۱۶ شهریورماه آغاز می شود و تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. در این طرح، خودروهای سایپا S با استاندارد ۸۵ گانه و مجهز به سیستم SBR برای متقاضیان عادی، طرح جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه می شود. همچنین سایپا GX-L دو گانه سوز و کوئیک GX-L مجهز به ترمز ESC و SBR صرفا

برای متقاضیان عادی (از محل ظرفیت مازاد طرح جوانی جمعیت) ارائه خواهد شد. متقاضیان می توانند از طریق سایت saipa.iranecar.com برای ثبت نام خودروهای یاد شده اقدام کنند. متقاضیان باید حداقل ۱۸ سال سن داشته باشند و محدودیت کد ملی برای ثبت نام اعمال می شود. همچنین افرادی که دارای پلاک انتظامی فعال هستند، امکان ثبت نام و خرید خودرو ندارند.

«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

ون های شهری برتر جهان برای تاکسیرانی کدام برندها هستند؟

■ در سال های آینده کیفیت سفرهای شهری به طور محسوسی ارتقا می یابد و تاکسیرانی ون به یکی از ارکان اصلی حمل و نقل عمومی در کلان شهرها تبدیل می شود



«در بسیاری از کلان شهرهای

جهان، ون های شهری ستون فقرات حمل و نقل نیمه عمومی محسوب می شوند. این خودروها در جایی میان تاکسی های سواری و اتوبوس های بزرگ قرار می گیرند و توانسته اند به دلیل ظرفیت

مناسب، راحتی بیشتر، مصرف سوخت متعادل و انعطاف پذیری در خطوط حمل و نقل شهری، جایگاه ویژه ای در سیستم جابه جایی مسافران پیدا کنند. کشورهایی همچون ژاپن، آلمان، ترکیه، چین و حتی ایالات متحده تجربه های موثری در استفاده گسترده از ون ها به عنوان تاکسی دارند. ون ها در واقع پاسخی اقتصادی و کارآمد به نیاز سفرهای گروهی کوتاه مدت درون شهری اند که به کاهش بار ترافیکی و هزینه های جابه جایی کمک می کنند.

تویوتا هیس؛ انتخاب جهانی برای تاکسیرانی

یکی از شناخته شده ترین ون های شهری در بازار جهانی، تویوتا هیس است. این خودرو بیش از نیم قرن سابقه تولید دارد و در بسیاری از کشورها، از شرق آسیا تا آفریقا، به عنوان ون تاکسیرانی مورد استفاده قرار می گیرد. هیس به دلیل دوام مکانیکی بالا، تنوع در تیپ های مختلف از مدل های ساده تا لوکس و شبکه خدمات پس از فروش گسترده جهانی، محبوبیت زیادی به دست آورده است. در تاکسیرانی شهری، قابلیت اطمینان و پایین بودن هزینه تعمیر و نگهداری اهمیت بسیار بالایی دارد و ویژگی هایی که تویوتا هیس به خوبی فراهم می کند. علاوه بر این، هیس جدید با پیشرفتهای هیبریدی و حتی تمام برقی عرضه شده که آن را به گزینه ای آینده نگر برای شهرهایی که به دنبال کاهش آلودگی هستند تبدیل کرده است.

مرسدس بنز ویتو؛ ترکیب راحتی اروپایی با کیفیت ممتاز

مرسدس بنز ویتو یکی از موفق ترین ون های اروپایی برای حمل و نقل عمومی است. این خودرو در کشورهای توسعه یافته به عنوان تاکسی لوکس شهری یا سرویس فرودگاهی استفاده می شود. ویتو با کابینی جادار، کیفیت ساخت بالا و ایمنی پیشرفته، تجربه ای متفاوت از سفر شهری را ارائه می دهد. در حالی که بسیاری از ون های بازار بر دوام و اقتصادی بودن تمرکز دارند، مرسدس ویتو توانسته تعادلی میان راحتی مسافران و کارایی ناوگان تاکسیرانی ایجاد کند. سیستم های کمک راننده پیشرفته، مصرف سوخت بهینه و طراحی مدرن باعث شده اند که بسیاری از شهرهای اروپا این خودرو را در ناوگان تاکسیرانی خود به کار گیرند.

فولکس واگن ترانسپورتر؛ میراثی ماندگار در تاکسیرانی

فولکس واگن ترانسپورتر یا همان T6 و T7 در نسل های مختلف، سال هاست که به عنوان یکی از شناخته شده ترین ون های شهری اروپا عرضه می شود. این خودرو که در بسیاری از کشورها با رنگ زرد تاکسی و نوارهای سیاه قابل شناسایی است، توانسته تر کبی از دوام، راحتی و طراحی مازولار را در اختیار رانندگان قرار دهد. ترانسپورتر به ویژه در آلمان و کشورهای اروپای شرقی محبوبیت زیادی دارد و بسیاری از شرکت های تاکسیرانی آن را به عنوان انتخاب اول خود در مسیرهای شهری یا فرودگاهی در نظر می گیرند. قابلیت تغییر چپش صندلی ها و فضای بار باعث شده که این خودرو علاوه بر تاکسیرانی، در سرویس های ترکیبی نیز کاربرد داشته باشد.

فورد ترانزیت؛ استاندارد آمریکایی برای تاکسیرانی شهری

در ایالات متحده و برخی کشورهای دیگر، فورد ترانزیت جایگاه ویژه ای در سیستم حمل و نقل نیمه عمومی دارد. این ون با ظرفیت متنوع از هشت تا پانزده سرنشین، انعطاف پذیری بالایی برای شرکت های تاکسیرانی فراهم می کند. فورد ترانزیت به خاطر دوام موتور، راحتی صندلی ها و امنیت بالا شناخته می شود. نسخه های هیبریدی و برقی این خودرو نیز به بازار آمده که امکان استفاده آن را در ناوگان شهری آینده محور فراهم می سازد. در بسیاری از فرودگاه های بزرگ دنیا، ترانزیت به عنوان تاکسی فرودگاهی یا سرویس شاتل فعالیت می کند.

نيسان کاروان؛ رقیب ژاپنی با تمرکز بر کارایی

نيسان کاروان که در بازار ژاپن و برخی کشورهای آسیایی حضور پررنگی دارد، یکی دیگر از گزینه های محبوب تاکسیرانی است. این خودرو در کنار تویوتا هیس به عنوان یکی از ستون های تاکسیرانی در ژاپن شناخته می شود. کاروان با طراحی ساده، مصرف سوخت پایین و هزینه نگهداری مناسب توانسته جایگاه خوبی در بازار به دست آورد. در شهرهای متراکم آسیایی که تاکسیرانی ون به طور گسترده مورد استفاده قرار می گیرد، نيسان کاروان انتخابی اقتصادی و کاربردی است.

هیوندای استاریا؛ چهره های مدرن برای تاکسیرانی فردا

هیوندای استاریا نسل جدیدی از ون های شهری است که طراحی آینده نگر آن توانسته توجه بسیاری از شرکت های حمل و نقل را جلب کند. این خودرو با کابینی بسیار جادار، دید عالی برای راننده و امکانات فاهی متنوع، تجربه ای متفاوت از تاکسیرانی را ارائه می دهد. استاریا در نسخه های بنزینی، دیزلی و تمام برقی عرضه شده و این موضوع آن را برای بازار های مختلف از آسیا تا اروپا قابل استفاده می کند. برخی شهرها در حال جایگزینی ناوگان قدیمی خود با استاریا هستند تا هم مصرف انرژی کاهش یابد و هم تصویر مدرن تری از حمل و نقل شهری ارائه شود.

مکسوس V80 و EV80؛ انتخاب چین برای بازار جهانی

در سال های اخیر برند مکسوس از چین توانسته سهم قابل توجهی در بازار ون های تاکسیرانی به دست آورد. مدل V80 و نسخه برقی EV80 در بسیاری از کشورها به ویژه در اروپا و استرالیا مورد استفاده قرار گرفته اند.

مکسوس با ارائه قیمت رقابتی، امکانات مدرن و نسخه های الکتریکی توانسته برای شهرهایی که به دنبال جایگزین های کم هزینه تر هستند، جذاب باشد. نسخه برقی این ون به ویژه در ناوگان تاکسیرانی سبز مورد استقبال قرار گرفته و آینده روشن تری در انتظار آن است.

تاکسیرانی ون ها و چالش های زیست محیطی

با افزایش نگرانی های جهانی در مورد آلودگی هوا، بسیاری از شهرها به دنبال نوسازی ناوگان تاکسیرانی خود با خودروهای کم مصرف یا برقی هستند. ون های جدیدی مانند تویوتا پروایس الکتریکی، مرسدس eVito و فورد E-Transit نمونه هایی هستند که به صورت تمام برقی تولید شده اند و برای تاکسیرانی شهری بسیار مناسب اند. این خودروها نه تنها باعث کاهش آلودگی می شوند بلکه هزینه نگهداری کمتری نیز نسبت به نمونه های دیزلی دارند. شهرهایی مانند لندن و پاریس برنامه هایی برای جایگزینی کامل تاکسی های دیزلی با نمونه های برقی در سال های آینده دارند و ون ها بخش مهمی از این برنامه ها خواهند بود.

مقایسه وضعیت جهانی با ایران

در ایران نیز ون ها به عنوان گزینه ای برای تاکسیرانی مورد توجه قرار گرفته اند، اما بازار داخلی به اندازه کشورهای دیگر متنوع نیست. حضور خودروهایی مانند ون دلیکا، ون میتسوبیشی کاسپین و نمونه هایی از هیس های چینی (برلیانس و فو تون) نشان می دهد که این بخش هنوز جای رشد دارد. در حالی که در بسیاری از

کشورهای دنیا، ون های مدرن با فناوری های نوین به کار گرفته می شوند، ناوگان ایرانی هنوز با چالش هایی همچون قیمت بالا، نبود زیرساخت کافی برای خودروهای برقی و محدودیت در واردات مواجه است. با این حال، تجربه جهانی ثابت می کند که سرمایه گذاری در ون های شهری می تواند به طور مستقیم بر کاهش ترافیک، بهبود کیفیت سفرهای درون شهری و حتی کاهش هزینه های حمل و نقل عمومی تاثیر گذار باشد.

آینده تاکسیرانی در گرو ون های مدرن

ون های شهری امروز نه تنها یک وسیله نقلیه، بلکه بخشی از راهکار جامع حمل و نقل عمومی به شمار می روند. بهترین نمونه های جهانی از تویوتا هیس تا مرسدس ویتو و هیوندای استاریا نشان داده اند که ترکیبی از راحتی، دوام، ایمنی و فناوری می تواند تاکسیرانی شهری را متحول کند. برای ایران نیز درس های بسیاری در این تجربه ها وجود دارد. اگر سیاست گذاری ها به سمت نوسازی ناوگان و واردات یا تولید ون های مدرن برود، می توان انتظار داشت که طی سال های آینده کیفیت سفرهای شهری به طور محسوسی ارتقا یابد و تاکسیرانی ون به یکی از ارکان اصلی حمل و نقل عمومی در کلان شهرها تبدیل شود.



سیاسی و اقتصادی، به نظر می‌رسد با توجه به استقبال ضعیف خودروسازان و واردکنندگان از نمایشگاه مشهد، این دور از نمایشگاه خودرو تبریز نیز همچون سال‌های گذشته با استقبال گرم و چشمگیری مواجه نشود.

در فاصله برگزاری نمایشگاه خودرو مشهد (که در مقایسه با سال گذشته رقم چندانی نداشت) تا نمایشگاه خودرو تهران، احتمالاً شاهد برگزاری نمایشگاه خودرو تبریز خواهیم بود. در عین حال با توجه به وضعیت کلی کشور به لحاظ



آیا استقبال از نمایشگاه خودرو تبریز چشمگیر خواهد بود؟

تناقض در بازار خودرو؛ ثبات قیمتی در سایه جهش ارزی

متنوع را در بازار از بین برده و از سوی دیگر، سرمایه‌گذاران و مصرف‌کنندگان را در یک فضای انتظار و بلاتکلیفی نگه داشته است. بازار خودرو ایران در حال حاضر در یک برزخ اقتصادی قرار گرفته است. ثبات قیمتی فعلی، نه نشانه سلامت بازار، بلکه نتیجه مستقیم رکود عمیق و کاهش قدرت خرید مردم است. تا زمانی که سیاست‌های پولی و ارزی کشور به ثبات نرسد و تکلیف واردات خودرو به صورت شفاف مشخص نشود، این بازار همچنان در سایه ابهام و رکود باقی خواهد ماند. برای نجات این صنعت و بازگرداندن رونق به آن، نیاز به سیاست‌گذاری‌های کلان و قاطعانه‌ای است که بتواند هم تقاضای واقعی را احیا کند و هم تکلیف تولیدکنندگان و واردکنندگان را مشخص سازد.

افزایش نقدینگی، تورم افسارگسیخته و کاهش ارزش پول ملی، بخش قابل توجهی از جامعه توان مالی لازم برای خرید خودرو را از دست داده است. خودرو که زمانی به عنوان یک سرمایه‌گذاری مطمئن شناخته می‌شد، اکنون به دلیل انتظارات تورمی و افزایش قیمت سایر کالاها، از اولویت خرید بسیاری از خانوارها خارج شده است. این رکود تقاضا باعث شده است تا خودروسازان و دلالان، با وجود افزایش هزینه‌ها، چاره‌ای جز تثبیت قیمت‌ها یا حتی کاهش محدود آن‌ها برای فروش محصولات خود نداشته باشند. از سوی دیگر، سیاست‌های نامشخص واردات، به این بلاتکلیفی دامن زده است. عدم تعیین تکلیف نهایی واردات خودرو، از یک سو امید به عرضه خودروهای جدید و

این روزها بازار خودرو ایران با پدیده‌های متناقض و قابل تأمل روبه‌رو است: ثبات نسبی قیمت‌ها در برابر جهش‌های مداوم نرخ ارز. این وضعیت نه تنها قواعد اقتصادی معمول را به چالش می‌کشد، بلکه گویای چالش‌های عمیقی در سمت عرضه و تقاضای این بازار است. در حالی که منطق اقتصادی حکم می‌کند افزایش نرخ ارز، هزینه‌های تولید و واردات را بالا برده و در نتیجه قیمت نهایی خودرو را افزایش دهد، اما واقعیت میدانی حکایت از روندی متفاوت دارد. این تناقض، ریشه در چند عامل کلیدی دارد که بررسی آن‌ها برای درک آینده این صنعت حیاتی است.

کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان اصلی‌ترین دلیل این ثبات قیمتی است. با وجود

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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 A5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۵۸	یکمیلیارد و ۸۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۶۲	۲میلیارد و ۳۰	۴۰	▲
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۷۴۰	۲میلیارد و ۳۰	۵۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۵۲۵	۳میلیارد و ۱۵۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یکمیلیارد و ۷۰	یکمیلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱۷	یکمیلیارد و ۳۴۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۳۶۴	۲میلیارد و ۷۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳میلیارد و ۳۷۷	۳میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴میلیارد و ۵۰۶	۵میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۰۰	یکمیلیارد و ۹۰	۱۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۹۰	یکمیلیارد و ۵۲۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۴۰	۲میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۸۰	۳میلیارد و ۳۳۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۷۲۹	۳میلیارد و ۴۰۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۷۵	یکمیلیارد و ۷۱۰	۲۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	یکمیلیارد و ۵۴۷	۲میلیارد و ۱۵۰	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۳۸۳	۲میلیارد و ۳۶۵	۱۵	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۷۹۸	۲میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۶۰۰	یکمیلیارد و ۶۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۴۵۰	۴میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۵۹۲	۳میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▼
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۲۰	۳میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۲میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۸۳۰	۶میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۷۰	۵میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۷۵۰	۴میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۶۲۵	۳میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۴۲۰	۴میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۴۵	۴میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۷۵	۳میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۴۵	۲میلیارد و ۷۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۲۰	۳میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۴	۲میلیارد و ۷۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۶۹۹	۵میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۲۵۰	۴میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۳میلیارد و ۷۰۰	۰	
نیسان قشقایب تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۱۰۸	۳میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۳۰	۳میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
هوندا eHEV-HR (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۶۹۷	۴میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۳۲۷	۲میلیارد و ۴۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵میلیارد و ۶۵۷	۵میلیارد و ۲۰۰	۰	
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۸۵۶	۴میلیارد و ۱۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۵۲۰	۳میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۱۴	۲میلیارد و ۶۰۰	۰	
بی‌وای دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳میلیارد و ۶۳۸	۴میلیارد و ۱۰۰	۰	
بی‌وای دی چین ال (۲۰۲۵)	۳میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۵	۲	▼
پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۰	۳	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۴	۶	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۹۵	۲۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۴	۰	
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۳۶	۸	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۰	۹	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۱	۶	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۴۹	۱۰	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۷۰	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۰	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۳۹	۴	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۱۰	۲	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۹۳	۲۰	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یکمیلیارد و ۱۲	۵	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یکمیلیارد و ۱۰	۱۰	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یکمیلیارد و ۳۰۷	۸	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۳۵	۱۵	▲
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۵	۵	▼
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۵	۵	▼
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۳۴	یکمیلیارد و ۱۴۰	۱۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۴۹۲	یکمیلیارد و ۷۹۰	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۲	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۷	۳	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یکمیلیارد	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۲	۸	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۱	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۶	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۷	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۴۲	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۶۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یکمیلیارد و ۷۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یکمیلیارد و ۱۹۲	۱۳	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۶	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یکمیلیارد و ۴۰	۱۰	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یکمیلیارد و ۶۸	۱۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۵۱	یکمیلیارد و ۲۳۵	۷	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یکمیلیارد و ۵	۷	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۰۴	یکمیلیارد و ۲۳۸	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۳	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۱۴۲	یکمیلیارد و ۷۳۰	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۷	۰	



کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در ایرانشهر

فرمانده انتظامی شهرستان ایرانشهر از کشف ۱۰ تن روغن موتور قاچاق در بازرسی از یک دستگاه کامیون عبوری در شهرستان ایرانشهر خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز سیستان و بلوچستان، سرهنگ مهدی رشنودی گفت: «ماموران انتظامی شهرستان ایرانشهر مستقر در ایست و بازرسی مسجد حضرت ابوالفضل (ع) برای ارتقای امنیت اجتماعی

و جلوگیری از ورود و خروج کالای فاقد مجوز و قاچاق، هنگام پایش و تردد های خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون باری مشکوک و آن را متوقف کردند.» وی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۱۰ تن روغن موتور قاچاق فاقد هر گونه مجوز قانونی کشف شد.» فرمانده انتظامی شهرستان ایرانشهر تصریح کرد: «کامیون توقیف و متهم دستگیر و تحویل مراجع قضایی شد.»

همکاری روانکار ساز انگلیسی و شرکت «ایر سیس»

«کاسترول» مراکز داده جدید را خنک می کند



بارشد شتابان تقاضای پردازش ناشی از گسترش هوش مصنوعی، دو شرکت کاسترول و Airsys از آغاز یک همکاری استراتژیک برای توسعه و تسریع به کارگیری راهکارهای خنک کاری مایع در مراکز داده نسل آینده خبر دادند. در این همکاری، مایعات خنک کننده غوطه وری کاسترول با سامانه های LiquidRack ایرسیس یکپارچه می شود. سیال خنک کننده غوطه وری Castrol DC ۲۰ نیز تاییدیه سازگاری کامل با تجهیزات ایرسیس را دریافت کرده است؛ موضوعی که امکان ادغام بی دردسر و دستیابی به عملکرد بهینه را فراهم می کند.

راهکاری برای آینده روانکاری و خنک سازی این رویکرد نوین در شرایطی مطرح می شود که روش های سنتی خنک کاری با هوادهی دیگر پاسخگوی گرمای تولید شده توسط پردازنده های گرافیکی قدرتمند و نرم افزارهای مبتنی بر هوش مصنوعی نیستند. براساس گزارش مک کینزی، میانگین چگالی توان در مراکز داده طی دو سال گذشته بیش از دو برابر شده و به ۱۷ کیلووات رسیده است.

این در حالی است که مدل های پیشرفته هوش مصنوعی مانند ChatGPT می توانند بیش از ۸۰ کیلووات در هر رک مصرف کنند و جدیدترین تراشه های انویدیا نیز تا ۱۲۰ کیلووات توان نیاز دارند؛ ارقامی که ضرورت گذار به فناوری های نوین خنک کاری را بیش از پیش برجسته می کند.

با رشد بی سابقه توان پردازشی در مراکز داده، روش های سنتی خنک کاری با هوادهی دیگر پاسخگوی گرمای تولید شده توسط پردازنده های گرافیکی قدرتمند و سامانه های مبتنی بر هوش مصنوعی نیستند. گزارش مک کینزی نشان می دهد که میانگین چگالی توان در این مراکز طی دو سال گذشته بیش از دو برابر شده و به

تخصص جدید کاسترول

متیو تامپسون، مدیرعامل Airsys UK اعلام کرد که این همکاری، تخصص کاسترول در زمینه سیالات حرارتی پیشرفته را با چندین دهه تجربه مهندسی ایرسیس در سامانه های خنک کاری تلفیق می کند؛ ترکیبی که به گفته او، امکان ارائه راهکارهایی مطمئن، کارآمد و با راندمان بالا را فراهم می سازد. ایرسیس که دفتر مرکزی آن در گریر، کارولینای جنوبی ایالات متحده قرار دارد، یکی از پیشگامان خصوصی جهان در حوزه خنک کاری دقیق برای محیط های حیاتی همچون مراکز داده،

مخابرات و بهداشت و درمان است. این شرکت که در سال ۱۹۹۵ تاسیس شده، اکنون در ۱۱ کشور با بیش از هزار نیروی انسانی فعالیت می کند و مالک بیش از ۸۵ ثبت اختراع است. فناوری شاخص LiquidRack™ ایرسیس، امکان خنک کاری مایع با چگالی بالا تا ۱۵۰ کیلووات در هر رک را فراهم می کند؛ قابلیتی که نه تنها بهره وری را افزایش می دهد، بلکه امکان بازیابی گرمای اتلافی را نیز به مشتریان می دهد. این شرکت که در سال ۲۰۲۵ موفق به دریافت جایزه شرکت سال آمریکای شمالی از سوی Frost & Sullivan در حوزه مدیریت حرارتی مراکز

نقش جدید کاسترول در صنعت خودرو

با ورود کاسترول به عرصه خنک کاری پیشرفته مراکز داده و پشتیبانی از پردازش های سنگین هوش مصنوعی، نقش این برند در صنعت خودرو نیز وارد مرحله ای تازه شده است. تجربه و فناوری به دست آمده از توسعه سیالات حرارتی برای محیط های محاسباتی با چگالی بالا، می تواند مستقیماً به بهبود سامانه های مدیریت حرارت در خودروهای برقی، هیبریدی و حتی خودروهای خودران منتقل شود. این نوآوری ها نه تنها به افزایش کارایی و طول عمر باتری ها و واحدهای کنترل الکترونیکی کمک می کند، بلکه با کاهش مصرف انرژی و بازیابی گرمای اتلافی، گامی مهم در جهت پایداری و کاهش آلایندگی در صنعت خودرو به شمار می رود.

به این ترتیب، کاسترول از یک تامین کننده سنتی روانکارها، به یک شریک فناوریانه کلیدی در آینده نگری و تحول صنعت حمل و نقل تبدیل می شود.



XS



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



LED میانی، چهره کاملاً اسپرت و تهاجمی به تی-راک بخشیده است. در نمای عقب، چراغ‌های به هم پیوسته و حجم نسبتاً خاص ایجاد شده. نمای زیربای مدرنی به این خودرو داده است. کابین تی-راک جدید بسیار مشابه یاسات بوده و با کلاستر و مولتی‌مدیای جداگانه و طراحی در پیچه‌های افقی باریک و نور پردازی، بسیار مدرن و پیشرفته است. این خودرو از نظر مشخصات فنی نیز دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری و ۲ لیتری مزین به تکنولوژی TSI است که با تکنولوژی هیبرید متوسط همراه است.

«اخیراً کمپانی فولکس‌واگن از نسل جدید اس‌یووی کراس‌ا‌وور کامپکت خود یعنی تی-راک رونمایی کرده است. در نسل جدید یا نسل دوم تی-راک، شاهد استفاده از المان‌های زبان جدید طراحی فولکس‌واگن هستیم. از نظر طراحی خارجی، به لطف استفاده از خطوط تیز منقطع روی بدنه و مجموعه‌ای از سطوح تخت در کنار استفاده از رینگ‌های ۱۲۰ اینچی شاهد خودرویی با کاراکتر اسپرت و نافذ هستیم. در نمای جلو، گویی با یاسات کراس‌ا‌وور مواجه هستیم؛ طراحی چراغ‌های نسبتاً کشیده و نوار



زبان جدید طراحی «فولکس‌واگن»

تلگرام Telegram

ژاپنی‌ها در صدر جدول خودروهای ایمن

موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) یکی از سازمان‌های معتبر و البته بسیار سخت‌گیر در زمینه انجام تست‌های تصادف و ایمنی خودرو است و یکی از مراجع اصلی صدور استانداردهای ایمنی خودرو در جهان به‌شمار می‌رود. IIHS در سال جاری محصولات جدید کمپانی‌های مطرح را مورد بررسی قرار داده و جالب است بدانید بیش از ۶۰ درصد خودروهای قرار گرفته در فهرست بهترین‌ها که بالاترین امتیاز ایمنی (یعنی TOP SAFETY PICK+) را از آن خود کرده‌اند، مدل‌های ژاپنی بودند. حال سوال این است که خودرو سازان ژاپنی با رعایت چه مواردی توانسته‌اند به چنین جایگاه خاصی دست پیدا کنند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

اگر به فهرست ایمن‌ترین‌های ۲۰۲۵ موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) نگاهی بیندازیم، خواهیم دید که حدود ۳۰ مدل خودرو حاضر در این فهرست، از محصولات خودروسازان ژاپنی هستند. در حقیقت ژاپنی‌ها برای این که به چنین جایگاهی در صنعت خودرو دست پیدا کنند، سرمایه چشمگیری را طی سال‌ها صرف تحقیق و توسعه در این بخش از صنعت کرده‌اند. بنابراین ضروری است که خودروسازان داخلی نیز به پیروی از ژاپنی‌ها، روی بخش تحقیق و توسعه خود بیش از پیش متمرکز شوند.

شیخی

تنها عاملی که سبب موفقیت چشمگیر و درخشان ژاپنی‌ها در صنعت خودرو شده، انتخاب استراتژی درست در مسیر توسعه توسط مدیران ارشد این صنعت است. همچنین در کنار برنامه‌ریزی صحیح، به‌واسطه دانش مدیریتی به‌روز مدیران ارشد خودروسازان ژاپنی مانند آکیو توئودا، مسیر پیشرفت و توسعه در بخش فناوری نیز در صنعت خودرو ژاپن تا حد زیادی هموار شده است. بر این اساس وی بین سال‌های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۲ میلادی توانست با تمرکز بر سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه، برند لکسوس را تا حد زیادی ارتقا دهد.

حاجی

Message



صدای مانتلی

۸۸۳۰۶۷۶۱

بروز مشکل در گیربکس خودرو

«خودرو چینی وارداتی دارم و اخیراً صدای روزه‌مانندی از گیربکس آن به‌گوش می‌رسید. این در حالی است که این مدل خودرو در کشورمان از خدمات پس از فروش مناسبی برخوردار نیست. بنابراین مجبور شدم برای عیب‌یابی و تعمیر خودرو، به یک تعمیرگاه تخصصی در سطح شهر مراجعه کنم. شخص تعمیرکار نیز بابت عیب‌یابی و تعمیر خودرویم هزینه هنگفتی را طلب کرد و حدود دو ماه نیز خودرو در تعمیرگاه متوقف شده بود!

۰۹۱۷***۹۳۲۵

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۳۸۸

گزینه ۱ ۳۴ درصد
گزینه ۲ ۴۳ درصد
گزینه ۳ ۲۳ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما کدام راهکار برای جلوگیری از ورود موتور سیکلت به پیاده‌راه‌ها موثر است؟ در پاسخ به این پرسش ۳۴ درصد به گزینه یک یعنی توقیف موتور سیکلت‌های متخلف، ۴۳ درصد به گزینه دوم یعنی نصب موانع مسدودکننده در پیاده‌راه‌ها و ۲۳ درصد به گزینه سوم یعنی وضع جریمه‌های سنگین برای این تخلف رأی داده بودند.

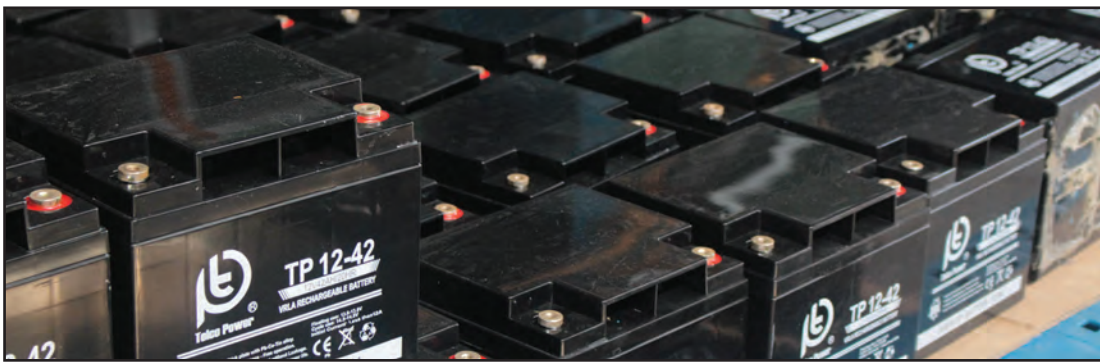


نظر سنجی شماره ۲۳۸۹
در صورت احساس خستگی و خواب‌آلودگی حین رانندگی در جاده، کدام راهکار در جلوگیری از تصادف موثر است؟

- ۱- بلند کردن صدای رادیو یا سیستم صوتی خودرو
- ۲- صحبت کردن با افراد حاضر در خودرو
- ۳- پارک خودرو در حاشیه جاده و استراحت کردن

همزیستی یا جایگزینی؟

نگاهی تحلیلی به رقابت و هم‌افزایی باتری‌های لیتیوم-یون و سرب-اسیدی



باتری سرب‌اسیدی	باتری لیتیوم‌یونی (LFP/NMC)	شاخص فنی
۵۰ تا ۳۰	۲۵۰ تا ۱۵۰	چگالی انرژی (Wh/kg)
۱۵۰ تا ۵۰۰ چرخه	۱۰۰۰ تا ۶۰۰۰ چرخه (بسته به نوع)	طول عمر چرخه‌ای
۱۰۰ تا ۵۰	۱۲۰ تا ۳۰۰	هزینه اولیه (\$/kWh)
۲۵ تا ۴۰ درجه سانتی‌گراد	۱۵ تا ۳۵ درجه سانتی‌گراد	دمای عملکرد بهینه
حدود ۹۹٪	حدود ۵۰٪ (در حال توسعه)	نرخ باز یافت
پایین (نشت اسید)	متوسط (ریسک حرارتی در صورت خرابی)	ریسک ایمنی

هوشمند حرکت می‌کند:

باتری‌های لیتیوم با وزن سبک و چگالی انرژی بالا، پیامش ۴۰۰ کیلومتر و بیشتر برای خودروهای برقی را ممکن کرده‌اند. قیمت باتری‌های لیتیومی در دهه گذشته بیش از ۸۰ درصد کاهش یافته و سهم عمده‌ای از بازار سیستم‌های خورشیدی خانگی را بدست آورده‌اند.

چالش‌های پنهان لیتیوم-یون

با وجود مزایای باتری‌های لیتیومی، خالی از اشکال نیستند: ریسک‌های حرارتی در برخی مدل‌ها، همچنان دغدغه مهندسان ایمنی است. زنجیره تامین لیتیوم و کبالت تحت سلطه چند کشور معدود است که وابستگی ژئوپلیتیکی ایجاد می‌کند. هزینه بالای باز یافت و مصرف انرژی در این فرآیند، مسیر پایداری را دشوار می‌کند.

چرا رقابت به همکاری تبدیل خواهد شد؟

تجربه صنعتی نشان می‌دهد که ترکیب هدفمند دو فناوری در بسیاری از پروژه‌های انرژی، مقرون به صرفه‌تر از انتخاب صرف یکی از آن‌هاست: در نیروگاه‌های خورشیدی با ظرفیت بالا، ترکیب ۸۰ درصد سرب-اسید و ۲۰ درصد لیتیوم-یون نه تنها عملکرد مطمئن‌تری دارد، بلکه باعث کاهش ۳۰ درصدی کل هزینه مالکیت (TCO) می‌شود. فناوری‌هایی مانند UltraBattery که خازن را با باتری سرب-اسید ترکیب کرده‌اند، طول عمر باتری‌ها را تا حدود ۴۵۰۰ چرخه افزایش داده است.

باتری‌های نوظهور مانند سدیم-یون و روی-هوا نیز به بازار وارد شده‌اند، اما نقش آن‌ها مکمل است، نه جایگزین. جنگ باتری‌ها رقابت نیست، بلکه تقسیم کار است. باتری‌های سرب-اسیدی با قابلیت باز یافت، هزینه پایین و ایمنی بالا، همچنان ستون فقرات بسیاری از زیرساخت‌های کلاسیک هستند. باتری‌های لیتیوم-یون، قلب تحولاتی هستند که آینده انرژی را شکل می‌دهند. نتیجه روشن: انتخاب هوشمندانه، استفاده ترکیبی از هر دو فناوری است. آینده متعلق به انعطاف‌پذیرها و کسانی است که می‌توانند از هر دو جهان بهره‌مند شوند.



مصطفی برنگ

رئیس کمیته INEC TC21

«در دنیای ذخیره‌سازی انرژی، دو بازیگر اصلی، قرن‌هاست که میدان‌دار هستند: باتری‌های سرب-اسیدی که از قرن نوزدهم تاکنون ستون فقرات بسیاری از صنایع بوده‌اند و باتری‌های لیتیوم-یون که با فناوری پیشرفته و چگالی انرژی بالا، افق‌های تازه‌ای برای حمل‌ونقل الکتریکی و انرژی‌های تجدیدپذیر گشوده‌اند.

سوال اصلی امروز این نیست که کدام یک بهتر است، بلکه این است که آیا یکی می‌تواند دیگری را کاملاً کنار بزند؟ داده‌ها و واقعیت‌های صنعتی نشان می‌دهد که جایگزینی کامل نه عملی است و نه مطلوب؛ همزیستی هدفمند و هوشمند، مسیر آینده است.

دو قلمرو، دو منطق

سلطه باتری‌های سرب-اسیدی در صنایع کلاسیک

در صنایعی که پایداری، سادگی و هزینه پایین اهمیت دارد، باتری‌های سرب-اسیدی هنوز حرف اول را می‌زنند: در خودروهای احتراق داخلی، باتری‌های استارت تری (SLI) سرب-اسیدی بدون رقیب هستند.

در خودروهای برقی مدرن مانند تسلا، وجود باتری سرب-اسیدی برای راه‌اندازی سیستم‌های جانبی، کنترل‌ری و پشتیبان ایمنی ضروری است. در سیستم‌های پشتیبان اضطراری (UPS) و مراکز داده در مناطق بادامی بالا، این باتری‌ها قابل اعتمادتر هستند.

در خودروهای هیبریدی ارزان‌قیمت در آسیا و آفریقا، قابلیت باز یافت بالا و هزینه اولیه کم، مزیت جدی محسوب می‌شود.

همچنین در باتری‌های تر کشن و موتویم مانند لیفتراک‌ها و ماشین‌های گلف، سرب-اسید هنوز سلطان بلامناع است.

صعود لیتیوم در فناوری‌های نو

در عین حال، جهان به سمت حمل‌ونقل پاک، ذخیره‌سازی خانگی و شبکه‌های

خرابی در پیچه گاز خودرو

خودرو پژو GLX 405 مدل ۹۳ دارم و مدتی است دور موتور خودرویم روی کیلومتر شمار نمایش داده نمی‌شود. همچنین پیکس از این که خودرویم گرم می‌شود، گاز نمی‌خورد. در کنار این موارد، صبح‌ها و زمانی که دمای هوا پایین‌تر است، خودرویم به سختی روشن می‌شود. علت چیست؟

۰۹۱۵***۲۳۱۵

«عدم‌نمایش در آمدن دور موتور روی کیلومتر شمار خودرو به‌خرابی یکی از سنسور‌ها مربوط می‌شود. به‌بجارت دیگر اگر سنسور دور موتور خودرو شما معیوب شده باشد، این اشکال به‌وجود می‌آید. یکی از وظایف سنسور دور موتور، نمایش دادن دور موتور روی صفحه کیلومتر است.

در صورت خرابی این سنسور، سرعت موتور روی صفحه کیلومتر شمار به‌نمایش در نمی‌آید. بنابراین باید ECU به دستگاه عیب‌یاب متصل و عیب‌یابی توسط شخص مکانیک انجام شود.

در این صورت، خطای سنسور دور موتور وجود خواهد داشت و تعویض این سنسور باید توسط شخص متخصص و در نمایندگی مربوطه خودرو صورت گیرد. همچنین در نظر داشته باشید که یکی از بارزترین مشکلات در مورد خرابی سنسور دور موتور این است که پس از گرم شدن موتور، افزایش دور موتور به‌خوبی انجام نمی‌شود. به‌بجارت دیگر خودرو به‌درستی گاز نمی‌خورد، با تعویض سنسور، مشکل برطرف خواهد شد.

همچنین قطعه‌ای در خودروهای انژکتور تعبیه شده که با نام کنیستر شناخته می‌شود. این قطعه مکانیکی دارای یک شیر برقی است. این شیر برقی وظیفه دارد که بخارات تولیدشده از بنزین را جذب کرده و آن‌ها را به مدار سوخت‌رسانی برگرداند.

اگر شیر برقی کنیستر خراب باشد، بخارات بنزین همراه با بنزین وارد مانیفولد شده و این موضوع سبب خفه شدن و بد کار کردن موتور می‌شود. احتمالاً در خودرو شما، بخارات بنزین که در هوای سردتر در کار کرد موتور موثر است، توسط کنیستر جذب نمی‌شود و همین امر منجر به بد کار کردن موتور و به سختی روشن شدن پشیرانه می‌شود. در این حالت لازم است کنیستر و مخزن آن تعویض شوند تا اشکال برطرف شود.

این نکته را نیز در نظر داشته باشید که اگر سنسور در پیچه‌گاز با اشکال مواجه شده باشد، این ایراد هم در دیر روشن شدن موتور موثر است. بنابراین در ادامه لازم است این سنسور و سوکت مربوط به آن نیز بررسی شوند.

ناگفته نماند که خرابی سنسورهای موتور می‌تواند به‌دلیل عدم‌نگهداری صحیح از خودرو صورت بگیرد. به‌این معنا که ممکن است در زمان مراجعه به کارواش و شست‌وشوی کامل بدنه خودرو با آب، ورود آب به‌موتور سبب سولفات‌شدن سوکت سنسور یا عملگرها شود. این موضوع منجر به ایجاد خرابی در بلندمدت و افزایش هزینه‌های نگهداری خودرو می‌شود.

بر این اساس لازم است در نگهداری از خودرو به‌نکات ذکرشده توجه کنید. همچنین بسیاری از مطالب و محتواهای خودرویی که در فضای مجازی به اشتراک گذاشته می‌شود، غیراصولی و غیر علمی بوده و اجرای آن‌ها روی خودرو سبب افزایش خرابی و بالا رفتن هزینه نگهداری خودرو می‌شود.

لازم به‌ذکر است که با توجه به‌سال ساخت خودروی‌تان، در حال حاضر بسیاری از قطعات موتور خودرو یا مستهلک شده و یا خراب هستند که در ادامه باید تعویض شوند. البته برخی از مالکان خودروها نیز قطعات معیوب را تعویض نکرده و آن‌ها را تعمیر می‌کنند که این امر خرابی‌های خودرو را در درازمدت دوچندان می‌کند



محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاقچیان لاستیک در کردستان



◀ مدیر کل تعزیرات حکومتی کردستان از محکومیت ۱۲ میلیارد ریالی قاچاق لاستیک در سال جاری خبر داد. حسین رحیمیان گفت: «در سال جاری ۱۲ پرونده به ارزش (۱۹ میلیارد ریال) به تعداد ۹۱۷ حلقه لاستیک قاچاق در استان تشکیل

شد. وی اظهار کرد: «تعزیرات حکومتی، دستگاه رسیدگی کننده به تخلفات اقتصادی و ضابطین قضایی بوده و دستگاه‌های کاشف و وظیفه تشکیل پرونده و ارسال آن به تعزیرات حکومتی را بر عهده دارند.»

انجمن لاستیک درباره دامپینگ و برنامه بازدید میدانی کارخانه‌ها هشدار داد؛

استفاده از ظرفیت اتاق بازرگانی برای توسعه صنعت تایر

نشست مشترک انجمن صنفی کارفرمایی زنجیره ارزش صنعت لاستیک با اتاق تهران با هدف بررسی چالش‌ها و ارائه راهکارهای عملی برای توسعه تولید داخلی برگزار شد



و نظرات کارشناسی خود را ارائه کردند.

◀ واکنش و اقدامات رئیس اتاق تهران

دکتر نجفی عرب پس از شنیدن گزارش‌ها و بررسی مشکلات، به کمیسیون‌های تخصصی ماموریت داد نشست‌های منظم برای رصد و حل مسائل برگزار کنند و در این خصوص اعلام کرد: «شخصاً مسائل مطرح‌شده را دنبال خواهم کرد و پیگیری جدی برای رفع موانع تولید را در دستور کار قرار می‌دهم.»

در پایان جلسه، ضمن تقدیر از دکتر گنجی به دلیل حمایت از خانواده یکی از محیط‌بانان شهید پارک ملی گلستان، پیشنهاد بازدید میدانی از کارخانه‌های تایرسازی و واحدهای تولید مواد اولیه مطرح و با استقبال اعضا مواجه شد. مقرر شد این بازدیدها در آینده نزدیک و با همکاری کمیسیون‌های تخصصی و انجمن انجام شود تا مشکلات از نزدیک بررسی و راهکارهای عملیاتی برای ارتقای صنعت تایر تدوین شود.

کانتینرهای مواد اولیه را تشریح کرد.

دکتر غفاری از مجموعه «آزمون جاده‌ای خودرو» بر ضرورت رفع عقب‌ماندگی فناوری و ارتقای دانش فنی صنعت تایر تاکید کرد.

آقای حمیدی از شرکت «منسوج کیان کرد» نیز به مشکل تامین نخ تایر به عنوان گلوگاه تولید اشاره و راهکارهای احتمالی برای حل آن را مطرح کرد.

◀ حضور ترکیب گسترده‌ای از کمیسیون‌های تخصصی اتاق تهران

در این نشست، آقای نجفی‌منش (رئیس کمیسیون بهبود محیط کسب و کار)، آقای یاری‌جانبیان (رئیس کمیسیون صنعت و معدن)، آقای سبندجی (رئیس کمیسیون حمل و نقل)، آقای تاجیک (رئیس کمیسیون انرژی و محیط زیست)، دکتر ملکی (معاونت امور تشکلات، مجلس و امور اجتماعی) و خانم فدایی (مدیر تشکلات) نیز حضور داشتند

سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ اوایل هفته گذشته، نشست مشترک انجمن صنفی کارفرمایی زنجیره ارزش صنعت لاستیک با حضور مسعود نجفی عرب، رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، به منظور بررسی چالش‌ها و ارائه راهکارهای عملی برای توسعه صنعت تایر کشور برگزار شد. این جلسه که با هماهنگی پیروز نوائی، دبیر انجمن برگزار شد، از ساعت ۸ صبح در ساختمان اتاق تهران آغاز شد و روسای چندین کمیسیون تخصصی نیز در آن حضور داشتند.

◀ دغدغه‌های مطرح‌شده از سوی انجمن

دکتر محمدرضا گنجی، رئیس انجمن، ورود گسترده تایرهای خارجی با قیمت‌های غیرواقعی را مصداق بارز دامپینگ اعلام کرد و افزود که کمبود ارز و ناترازی انرژی از مهم‌ترین موانع تولید داخلی است که باید هرچه سریع‌تر حل شود. دیگر اعضای انجمن نیز به ترتیب دیدگاه‌ها و دغدغه‌های خود را مطرح کردند:

تقوایی با اشاره به وضعیت «آشفته» صنعت تایر، ضرورت برنامه‌ریزی دقیق برای ساماندهی بازار را مورد تاکید قرار داد. آقای زینالی، خزانedar انجمن و نماینده شرکت دوده‌سازی کربن سیمرغ، مشکلات حوزه بندری و خسارت ناشی از نابودی

کویر 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 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	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	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-ساندر واستپ 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-ساندر واستپ 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	265/65R17	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-کوراندا	
	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-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60R18	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		





کیلومتر کار کرده است. این خودرو همچنین مجهز به چندین ارتقای بخش عملیات ویژه مک‌لارن مثل آگزوز اسپرت، سیستم تهویه مطبوع ارتقا یافته، رادیا تورهای بهبود یافته و مخزن سوخت آلومینیومی است. در اکتبر ۲۰۲۳، این خودرو تحت سرویس اساسی قرار گرفت که شامل بازسازی گیربکس، نصب شمع‌های جدید، چهار لاسستیک جدید روی رینگ‌های منیزیمی اصلی، باتری جدید، شیشه جلو مطابق استاندارد و تعمیراتی روی فویل طلایی محفظه موتور توسط مک‌لارن فیلادلفیا بود که موتور ۶.۱ لیتری V12 ساخت بامو را احاطه کرده است. این مک‌لارن که یکی از تنها هفت دستگاه وار د شده به ایالات متحده است،

یک مک‌لارن F1 مدل ۱۹۹۷ با تنها ۱۰ هزار کیلومتر کار کرد، آماده است تا در حراجی مونتری با قیمتی بیش از ۲۳ میلیون دلار، رکوردی جدید را ثبت کند. مک‌لارن F1 که حالا ۳۰ سال از عمر آن می‌گذرد، یک افسانه بی‌نظیر در دنیای خودرو است. این سوپرکار بریتانیایی که در سال ۱۹۹۲ رونمایی شد، امروزه با قیمت‌های چند میلیون دلاری معامله می‌شود؛ اما یک دستگاه F1 مدل ۱۹۹۷ قرار است ماه آینده در حراجی به فروش برسد که ممکن است با قیمت بیش از ۲۳ میلیون دلار، رکورد جدیدی ثبت کند. این مک‌لارن F1 با شماره‌شاسی ۰۶۲، ابتدا به لری الیسون، مدیرعامل شرکت اوراکل فروخته شد و تاکنون تنها سه مالک داشته و کمتر از ۱۱ هزار



قیمت ۲۳ میلیون دلاری برای نخستین «مک‌لارن» خیابانی

سایه سنگین سیاست‌گذاری دستوری

زنگ خطر تعطیلی در واحدهای قطعه‌سازی به‌صدا در آمد

ادامه موج گرانی انرژی، مالیات‌های بی‌سابقه و قیمت‌گذاری دستوری، تولیدکنندگان را به مرز تعطیلی و کارگران را به صف بیکاران کشانده است



صنعت قطعه روزهای دشواری را پشت سر می‌گذارد و ادامه این روند، خطر تعطیلی گسترده و بیکاری صدها هزار نفر را به همراه دارد. افزایش بی‌سابقه هزینه‌های انرژی، فشارهای مالیاتی و سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، توان تولید را فرسوده کرده است. فعالان این حوزه هشدار می‌دهند اگر تصمیمات فوری و عملی برای رفع موانع اتخاذ نشود، زنجیره تولید خودرو متوقف و تبعات گسترده‌ای متوجه اقتصاد کشور خواهد شد.

هجوم افزایش هزینه‌ها به تولید فرهاد بهنیا، سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو درباره وضعیت صنعت قطعه در ششمین ماه از سال ۱۴۰۴ در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «آقای پزشکian در یک مصاحبه اعلام کرده بودند که آب نداریم؛ نه روی زمین و نه زیر زمین. خب، اگر برای چنین بحرانی برنامه وجود داشت، به این شرایط نمی‌رسیدیم. الان صنعت قطعه‌سازی نیز در همان مسیر آب قرار گرفته است؛ هر بار هشدار می‌دهیم اما اقدام مناسبی صورت نمی‌گیرد و باز هم شرایط برای تولید دشوارتر می‌شود.»

وی تأکید کرد: «دور از انتظار نیست که ناگهان موج بیکاری دامن کارگران شرکت‌های قطعه‌سازی را فراگیرد. اتفاقی که بار آن، مستقیم بر دوش دولت می‌افتد، چون در نهایت کارگر به سازمان تأمین اجتماعی مراجعه می‌کند و این دولت است که باید حداقل یکسال حقوق هر کدام از کارگران بیکار شده را از بیت‌المال پرداخت کند.»

این مقام صنفی با یادآوری انتظاری که پس از خصوصی‌سازی ایران خودرو در میان فعالان صنعت شکل گرفته بود، تصریح کرد: «امید داشتیم بعد از واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی، بخشی از فشارهای سیاسی از دوش این صنعت برداشته شود و میزان دخالت‌های دولت در تصمیم‌گیری‌های کلیدی کاهش پیدا کند.»

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو اضافه کرد: «اما واقعیت این است که با تغییر سیاست‌های دولت برای انتقال بخش‌هایی از اقتصاد به بخش خصوصی، از جمله مدیریت ایران خودرو، عملاً هیچ تحول بنیادینی در ساختار و عملکرد این حوزه ایجاد نشد. مدیریت در ظاهر به بخش خصوصی واگذار شده، اما همان موانع و محدودیت‌های پیشین همچنان سر جایشان باقی است و حتی در برخی موارد، به دلیل نبود تصمیمات اجرایی و عملی، ابعاد مشکلات گسترده‌تر شده است.»

بهنیا برای توضیح چرایی پیچیدگی مشکلات، به موضوع قیمت‌گذاری اشاره کرد و ادامه داد: «یکی از شاخص‌ترین نمونه‌ها همین قیمت‌گذاری است. کافی است به بازار نگاه کنید؛ تقریباً همه کالاها، چه اقلام اساسی و چه غیر اساسی، طی ماه‌های اخیر بین ۵۰ تا ۹۰ درصد افزایش قیمت داشته‌اند. حتی خدمات روزمره‌ای مانند آبنما تلفن ثابت، بدون اعلام قبلی با مصوبه رسمی، تا ۵۰ درصد گران شده است.»

وی افزود: «از سویی دیگر، شرکت‌های خدماتی نظیر آب و فاضلاب، برق و گاز، با اعمال تعرفه‌های جدید، هزینه‌های واحدهای صنعتی را به شکلی بی‌سابقه بالا برده‌اند؛ به گونه‌ای که در برخی موارد، قبض هانسیب به گذشته ۴۰۰ تا ۵۰۰ درصد بیشتر شده است. نکته نگران‌کننده اینجاست که این جهش‌های سنگین عمدتاً در همین سه ماه اخیر و هم‌زمان با آغاز فصل تابستان اتفاق افتاده و شوک مضاعفی به بدنه تولید وارد کرده است.»

فشار دولتی در بازار ملتهب

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با اشاره به افزایش بی‌سابقه هزینه‌های انرژی، گفت: «در کارخانه‌های تولیدی، الگوی مصرف برق مشخص است و هیچ ابهامی در میزان نیاز وجود ندارد. با این حال، با قرار دادن این واحدها در یکن‌های بالای مصرف، جریمه‌هایی سنگین اعمال شده است. نمونه‌اش کارخانه‌ای است که تا چند ماه



ایجاد می‌کند.» وی خطاب به دولتمردان تأکید کرد: «ای کاش آقای پزشکian رئیس‌جمهور، اتاقک وزیر صمت و دیگر مدیران نگاه دقیق‌تر و پخته‌تری به این صنعت داشته باشند. اگر قرار است بماند، باید اجازه دهند خود صنعت قیمت‌گذاری کند، بازارش را انتخاب و مدل‌هایش را خودش تعیین کند. بنابراین دخالت در قیمت‌گذاری حتی ایران خودرو را که تا حدی می‌توانست بخشی از مشکلات را جبران کند، گرفتار کرده است.»

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو به افزایش بدهی‌ها و هزینه‌ها اشاره کرد و افزود: «امسال مطالبات ما نسبت به سال گذشته حداقل دو برابر شده است. از سوی دیگر، جهش نرخ ارز و مشکلات تأمین آن صدای همه را درآورده و نرخ ارز همچنان بالا می‌رود. حتی با وجود بخشنامه ۲۵ مرداد برای حمایت از تولیدکنندگان، در عمل مسیر عکس طی می‌شود. متأسفانه سازمان‌هایی مانند امور مالیاتی به جای حمایت، کسری بودجه دولت را از جیب تولیدکننده تأمین می‌کنند، آن هم با اعمال مالیات‌های ناعادلانه.»

وی ادامه داد: «شرکت‌هایی که برای سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ هنوز رسیدگی مالیاتی‌شان انجام نشده، ناگهان با افزایش‌های ۶۰۰ یا ۷۰۰ درصدی مالیات روبه‌رو شده‌اند، در حالی که دفاتر قانونی دارند، زبان‌ده هستند و از مشکلات ناشی از قطعی برق، آب و گاز رنج می‌برند. این فشارها، برخلاف ادعای مسئولان اقتصادی و منافع ملی است. این وضعیت مثل آب‌شدن شمع است؛ در عرض دو یا سه ماه، آخرین رمق صنعت قطعه از بین خواهد رفت. ما نمی‌خواهیم متوقف شویم، چون کارگر و پیمانکار داریم، بدهی بانکی داریم، اما سیاست‌های اقتصادی غلط، توقف کامل این صنعت و در پی آن خودروسازی را رقم خواهد زد.»

قیمت‌گذاری دستوری، پند بر پای صنعت این مقام صنفی با تأکید بر پیوند میان ثبات داخلی و موفقیت در عرصه سیاست خارجی گفت: «برای آن که دولت بتواند در حوزه دیپلماسی و تعاملات بین‌المللی عملکرد مطلوبی داشته باشد، لازم است پیش از هر چیز مشکلات و مسائل داخلی را سامان دهد. اگر فعالیت دو خودروساز اصلی کشور به هر دلیل متوقف شود، صدها هزار کارگر با خطر بیکاری روبه‌رو می‌شوند و طبیعی است که این مسئله می‌تواند زمینه‌ساز نارضایتی‌های اجتماعی شود. چنین شرایطی، مدیریت امور داخلی را دشوارتر کرده و توان دولت را در سایر عرصه‌ها نیز تحت فشار قرار می‌دهد.»

بهنیا در پاسخ به پرسش درباره مهم‌ترین مطالبه‌اش از رئیس‌جمهور تصریح کرد: «آقای پزشکian، اگر هدف شما حل مشکلات تولید و صنعت داخلی است، لازم است بخش خصوصی را در نشست‌های کلیدی و تصمیم‌سازی‌ها حضور دهید و مسائل و راهکارها را از زبان فعالان این حوزه بشنوید. در غیر این صورت، ممکن است چند هفته یا چند ماه بعد، دوباره همین پرسش تکرار شود که «چه باید کرد؟» نخستین گام، کنار گذاشتن مداخله مستقیم دولت در صنعت خودرو و قطعه‌سازی است.»

سخنگوی انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو اضافه کرد: «با وجود ۳۸ بنگاه تولید خودرو، نمی‌توان از انحصار سخن گفت و بنابراین قیمت‌گذاری دستوری توجیهی ندارد. ورود سازمان تعزیرات و تعیین قیمت‌های غیر واقعی، تنها دست خودروساز را در جبران هزینه‌های بندد و این فشار به‌طور زنجیره‌ای به قطعه‌ساز منتقل می‌شود. در نهایت، واحد تولیدی که توان ادامه فعالیت نداشته باشد، دیر یا زود تعطیل شده و خطوط تولید آن به انبارهای بی‌استفاده بدل خواهد شد.»

وی درباره تعدیل نیروها توضیح داد: «اکنون بیش از ۵۰ درصد بنگاه‌های تولیدی با تعدیل نیرو مواجه شده‌اند و حدود ۱۲ درصد تعطیل یا درگیر پرونده‌های حقوقی و مالیاتی‌اند و بین دادگاه‌ها رفت‌وآمد می‌کنند. این واقعیت صنعت داخلی ماست. رئیس‌جمهور باید بداند که خودش و وزارش بخش‌نامه صادر می‌کنند برای کمک به تولید اما دستگاه‌ها خلاف آن عمل می‌کنند.»

بهنیا بار دیگر تأکید کرد: «صنعت قطعه فقط با شعار زنده نمی‌ماند. نیاز به تصمیم‌های فوری، دقیق و عملی وجود دارد. اگر این تصمیم‌ها امروز گرفته نشود، خاموش‌شدن این صنعت، فردا نه تنها قربان بیکاران، بلکه کل اقتصاد و حتی امنیت اجتماعی را خواهد گرفت.»

وی افزود: «ایران خودرو در مقایسه با دیگر خودروسازان مسیر نسبتاً معقول‌تری را طی کرده، اما وقتی در بازار، قیمت عمومی کالاها بین ۴۰ تا ۵۰ درصد رشد کرده و این شرکت مجبور شده تنها ۲۵ درصد قیمت محصولاتش را تعدیل کند، مورد جریمه سنگین قرار گرفت. فراموش نکنیم که خودروسازان در حال حاضر بیش از ۱۵۰ همت به قطعه‌سازان بدهکارند و مجموع زیان انباشته آن‌ها به حدود ۲۵۰ همت رسیده است. طبیعی است که ادامه فشارهای این‌چنینی از سوی نهادهای دولتی، نه تنها به بهبود اوضاع کمکی نمی‌کند بلکه بحران موجود را عمیق‌تر و پیچیده‌تر خواهد کرد.»

مالیات‌های سنگین برای شرکت‌های زیان‌ده بهنیا به پیوستگی صنعت اشاره کرد و گفت: «صنعت قطعه به صورت زنجیره‌ای فعالیت می‌کند. بنابراین نمی‌توان فقط ۱۰ درصد واحدها را فعال نگه داشت و ۹۰ درصد را بیکار کرد. اگر یک حلقه از این زنجیر جدا شود، بقیه نیز از کار می‌افتند. توقف کامل یعنی بیکار شدن ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار نفر نیروی کار که همان‌طور که در ابتدا اشاره کردیم به سازمان تأمین اجتماعی مراجعه خواهند کرد، اما این سازمان توان پرداخت چنین حجم از حقوق بیکاری را ندارد و این، بحرانی مضاعف

نیروکار

آقای پزشکian، اگر هدف شما حل مشکلات تولید و صنعت داخلی است، لازم است فرصتی را برای حضور بخش خصوصی در نشست‌های کلیدی و تصمیم‌سازی‌ها فراهم کنید و مسائل و راهکارها را از زبان فعالان این حوزه بشنوید

قانون. تمامی ۱۳ دستگاه خودرو را متوقف کردند. «فرمانده انتظامی شهرستان بندرانزلی با اشاره به بازرسی از خودروهای توقیفی گفت: «در این بازرسی‌ها، کالاهایی که فاقد هرگونه مدارک قانونی و مجوز گمرکی برای ورود به کشور بودند کشف شد که ارزش ریالی محموله‌های کشف‌شده توسط کارشناسان مربوطه یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون ریال برآورد شده است.» وی تأکید کرد: «۱۳ راننده متخلف نیز دستگیر شدند. همچنین خودروهای توقیف‌شده به‌دلیل حمل کالای قاچاق، تغییر وضعیت ظاهری و تخلفات حادثه‌ساز به منظور تعیین تکلیف و طی مراحل قانونی به پارکینگ منتقل شدند.»

ایرنا: فرمانده انتظامی بندرانزلی اظهار داشت: «ماموران انتظامی شهرستان حین گشت‌زنی هدفمند در محورهای مواصلاتی به ۱۳ دستگاه خودرو سواری که در وضعیت نامناسبی تردد می‌کردند، مشکوک شدند.» سرهنگ امیر وهاب‌زاده افزود: «این خودروها که شامل مدل‌هایی چون سمند، پرشیا، پراید، رانا، پژو ۲۰۶ و پژو ۴۰۵ بودند، علاوه بر داشتن تغییراتی در وضعیت ظاهری و استفاده از شیشه‌های دودی غیراستاندارد که ایمنی تردد را کاهش می‌دهد، با سرعت غیرمجاز و حرکات نمایشی اقدام به جابه‌جایی کالا می‌کردند.» وی ادامه داد: «ماموران با سرعت عمل و با رعایت کامل



توقیف ۱۳ دستگاه خودرو شوتی در گیلان



رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران:

بدون گواهینامه، خبری از حمایت‌های قانونی و بیمه‌ای نیست!

رئیس پلیس راهور فراجا تأکید کرد: «گواهینامه‌های رانندگی که تاریخ انقضای آن‌ها گذشته باشد، اعتبار قانونی ندارند و رانندگان ممکن است با جریمه مواجه شوند.» وی همچنین تأکید کرد که تمدید به‌موقع گواهینامه‌ها نه تنها از نظر قانونی ضروری است، بلکه به امنیت جاده‌ها و کاهش حوادث نیز کمک می‌کند.

رئیس پلیس راهور فراجا در ادامه اعلام کرد: «در برنامه‌ای جدید، قرار است به‌منظور افزایش آگاهی شهروندان، پیامک‌هایی به رانندگان ارسال شود تا آن‌ها را از تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی خود مطلع کند. این اقدام به‌منظور تسهیل فرآیند تمدید گواهینامه‌ها و جلوگیری از مشکلات قانونی انجام می‌شود.» وی افزود: «این پیامک‌ها به رانندگان یادآوری می‌کند که زمان تمدید گواهینامه‌شان نزدیک است و به آن‌ها توصیه می‌شود که هر چه سریع‌تر اقدام کنند.» سردار حسینی با بیان این‌که با توجه به افزایش سفرها در روزهای پیش رو، توجه به تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند، خاطر نشان کرد: «بسیاری از افراد در این فصل به سفرهای خانوادگی و تفریحی می‌روند و داشتن گواهینامه معتبر برای رانندگی در جاده‌ها ضروری است.»

رانندگی بدون گواهینامه چه مجازاتی دارد؟
رانندگی بدون گواهینامه طبق قانون جرم محسوب شده و برای آن مجازات تعیین شده است. طبق ماده ۷۲۳ قانون مجازات اسلامی (با اصلاح میزان جزای نقدی در مورخه ۱۴۰۳/۳/۳۰) هر فردی بدون گواهینامه رسمی اقدام به رانندگی و یا تصدی وسایل موتوری که مستلزم داشتن گواهینامه مخصوص است، کند و همچنین هر کسی به موجب حکم دادگاه از رانندگی وسایل نقلیه موتوری محروم باشد ولی به رانندگی وسایل مزبور مبادرت ورزد، برای بار اول به حبس تعزیری تا دو ماه یا جزای نقدی تا ۳۳ میلیون ریال و یا هر دو مجازات و در صورت ارتکاب مجدد به دو ماه تا ۶ ماه حبس محکوم خواهد شد.



توجه شهروندان به تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی خود گفت: «ارسال پیامک اطلاع‌رسانی در خصوص تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی در دستور کار پلیس راهور فراجا قرار دارد.» سردار حسینی با تأکید بر این‌که شهروندان به تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی باید به دقت توجه کنند، افزود: «حتماً رانندگان باید قبل از تاریخ انقضای نسبت به تمدید گواهینامه‌های خود اقدام کنند تا از بروز مشکلات قانونی و جریمه‌های احتمالی جلوگیری شود. این اقدام به حفظ امنیت جاده‌ها و کاهش حوادث کمک می‌کند.»

غیر این صورت تصمیم‌گیری با قاضی است.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ به شهروندان توصیه کرد که هرگز بدون گواهینامه رانندگی نکنند؛ زیرا هر لحظه ممکن است تصادف خسارتی، جرحی یا خدای ناکرده فوتی رخ دهد و در این صورت، فرد از هیچ حمایت قانونی بهره‌مند نمی‌شود.

ارسال پیامک انقضای گواهینامه‌ها به رانندگان
چندی پیش، رئیس پلیس راهور فراجا با تأکید بر لزوم

تهران بزرگ در پاسخ به این سوال که در تصادفات خسارتی، بیمه چگونه با این افراد برخورد می‌کند؟ گفت: «در گذشته به این شکل بود که اگر کسی بدون گواهینامه رانندگی کرده و تصادف می‌کرد، اگر مقصر به‌شمار می‌رفت، بیمه هیچ‌گونه پوششی انجام نمی‌داد؛ اما به تازگی اعلام شده که اگر فرد بدون گواهینامه در تصادف مقصر باشد، بیمه هزینه‌های شخص ثالث را به فرد ششاک پرداخت می‌کند؛ اما تمام هزینه‌ها را از فرد مقصری که گواهینامه ندارد، مجدداً باز پس می‌گیرد.» وی تأکید کرد که در واقع بیمه در تصادفات خسارتی، فرد را مورد حمایت قرار می‌دهد، اما تمام هزینه‌ها را پس می‌گیرد. رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «در تصادفات فوتی و جرحی، جریان کمی متفاوت است؛ زیرا نداشتن گواهینامه جزو مسائلی است که باعث تشدید مجازات می‌شود. بر همین اساس، در تصادفات فوتی و جرحی که راننده گواهینامه نداشته باشد، قاضی دو سوم مجازات‌ها را در نظر می‌گیرد.» جوانبخت در پاسخ به این سوال که برخورد پلیس با افرادی که بدون گواهینامه رانندگی می‌کنند، اما دچار حادثه و تصادف نشده‌اند، چگونه است؟ گفت: «از آن‌جا که پلیس نمی‌داند این افراد توانایی جسمی و روحی مناسب و کافی برای رانندگی را دارند یا خیر و ممکن است جان و مال مردم به خطر بیفتد، حتی اگر تصادفی نیز رخ نداده باشد، پلیس در مواجهه با افراد بدون گواهینامه، خودرو یا موتورسیکلت فرد را توقیف کرده و به پارکینگ انتقال می‌دهد؛ زیرا باید از تردد افراد بدون گواهینامه در معابر جلوگیری شود.» وی افزود: «اکثر این افراد برای رفع توقیفی، به دنبال گرفتن گواهینامه می‌روند و می‌توانند وسیله نقلیه خود را از پارکینگ خارج کنند؛ در



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بر اساس آمار منتشر شده، سال گذشته ۱۰ هزار و ۲۰۰ راننده فاقد گواهینامه در پایتخت طی ۱۰ ماه به مراجع قضائی معرفی شدند. متأسفانه همچنان شاهد هستیم که برخی از خانواده‌ها به دلایل مختلفی، رانندگی را به فرزندانشان خود که فاقد گواهینامه هستند و توانایی لازم برای کنترل وسیله نقلیه را ندارند، واگذار می‌کنند. این موضوع می‌تواند برای فرد فاقد گواهینامه و خانواده وی عواقب بسیار ناخوشایند و جبران‌ناپذیری داشته باشد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

نداشتن گواهینامه در تصادفات سبب تشدید مجازات می‌شود

رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «برابر قانون هر شخصی که بخواهد با هرگونه وسیله نقلیه رانندگی کند، باید اجازه‌نامه رسمی از پلیس دریافت کند که این اجازه‌نامه، همان گواهینامه است.» سرهنگ رابعه جوانبخت در ادامه افزود: «این گواهینامه بر اساس نیاز شخص و بر اساس نوع وسیله نقلیه متفاوت است و با یک گواهینامه نمی‌توان با تمام وسایل نقلیه رانندگی کرد.» وی ادامه داد: «بر اساس قوانین، نداشتن گواهینامه و در واقع رانندگی بدون اجازه رسمی، تخلف است و پلیس با افراد متخلف برخورد می‌کند.» رئیس اداره تصادفات پلیس راهور



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرافی 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

جواب: امید نشر و چاپ ایران
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: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳

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

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد
Billboard

The
2024
INFINITI
QX60



سواری نرم با مدل جدید!

۲۳ ژوئن سال ۲۰۲۱ میلادی بود که اینفینیتی به عنوان برند لوکس زیرمجموعه نیسان، نسل دوم اس یووی کراس اوور میان سایز لوکس خود یعنی QX60 را معرفی کرد. این کمپانی برای فروش بیش تر در ایالات متحده، در بیلپورد تبلیغاتی خود از تصویر مدل QX60 به همراه عبارت «این اینفینیتی QX60 ۲۰۲۴ است» استفاده کرد که متمرکز بر «سواری نرم با مدل جدید» است.

رکود اقتصادی و سر نوشت خودروهای وارداتی

«بازار خودرو ایران، این روزها همزمان با دو پدیده خاص مواجه است؛ از یک سو رکود اقتصادی که قدرت خرید بخش بزرگی از جامعه را کاهش داده و از سوی دیگر آغاز دوباره واردات خودرو که قرار است تنوع و رقابت را به بازار بازگرداند. اما پرسش کلیدی این جاست که در شرایطی که خانوارها حتی برای خرید خودروهای داخلی با مشکل مواجه هستند، خودروهای وارداتی چه نقشی می توانند ایفا کنند؟ واقعیت آن است که واردات خودرو بیش از آن که به تحریک تقاضای مصرف کننده عادی منجر شود، بیشتر کارکردی روانی و ساختاری دارد. ورود خودروهای خارجی به بازار می تواند انحصار چند دهه ای خودرو سازان داخلی را به چالش بکشد و معیارهای تازه ای برای کیفیت و ایمنی تعریف کند. اما در عین حال، به دلیل قیمت تمام شده بالا، بخش عمده ای از این خودروها همچنان خارج از دسترس قشر متوسط و ضعیف جامعه خواهند بود.

رکود اقتصادی فعلی موجب شده حتی خودروهای مونتاژی و داخلی با کاهش تقاضا روبه رو شوند. در چنین شرایطی، اگر سیاست گذاری واردات صرفا به هدف پر کردن سبد درآمدی دولت یا نمایش تنوع باشد، بعید است به بهبود واقعی بازار منجر شود. وارداتی ها تنها زمانی می توانند اثر مثبت بر اقتصاد خودرو بگذارند که با سیاست های مکمل مانند تعرفه ها، تسهیل رقابت و ایجاد فضای شفاف برای عرضه همراه باشند.

به بیان دیگر، خودروهای وارداتی می توانند شاخص اصلاح گر بازار باشند اما نه زمانی که در سایه رکود اقتصادی تنها به کالایی لوکس برای گروهی محدود تبدیل شوند. اثر واقعی این خودروها زمانی دیده خواهد شد که در کنار واردات، اصلاح ساختار صنعت داخلی، آزادسازی رقابت و افزایش قدرت خرید مردم نیز مد نظر مسئولان و فعالان صنعت و بازار خودرو قرار گیرد.

حرف آخر
The Last Word

نهاد علی بیگ زاده

روزنامه نگار



قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته در بازار ثابت ماند



دیگنیتی پرستیژ
در بازار ۲ میلیارد و ۸۰۰
میلیون تومان قیمت خورد



فونیکس آریزو ۶ پرو
در بازار یک میلیارد و ۹۷۰
میلیون تومان قیمت خورد



شاهین اتوماتیک پلاس
در بازار یک میلیارد و ۲۹۵
میلیون تومان قیمت خورد



ری را در بازار یک میلیارد و ۷۳۰
میلیون تومان قیمت خورد

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir