



نایب رئیس کمیسیون قضایی مجلس
در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
مالیات بر عایدی سرمایه؛
گامی برای واقعی سازی تقاضا
در بازار خودرو



«iX3»؛ ترکیب تفکرات کلاسیک
و مدرن باواریایی



استارت
Start
نهاد علی بیگزاده
روزنامه نگار

رشد دارایی و درآمد خودروسازان؛
فرستی برای تحول بازار تولیدبهران؟
انتشار گزارش‌های مالی اخیر از سوی خودروسازان
بزرگ کشور بار دیگر صنعت خودرو را در کانون توجه
قرار داده است. ایران خودرو در مجمع عمومی ...
صفحه ۲

تیتلهای امروز
Titles

تأثیرات قوانین جدید ایالات متحده درباره ممنوعیت
استفاده از نرم افزار و سخت افزار آسیایی و روسی
کدهای چینی از بازار آمریکا
جمع آوری می شوند
صفحه ۶

رکورد تولید ۱۱۴۰ دستگاه موتور
در «مگاموتور» شکسته شد
صفحه ۴

سایه سنگین تحریم‌های بین‌المللی
بر سر شرکای چینی خودروسازان
صفحه ۷

بهترین اتوبوس‌های برقی جهان
برای حمل و نقل شهری کدام هستند؟
صفحه ۹

در گفت‌وگو «دنیای خودرو» با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد

دولت از جاده تولید خودرو کنار بکشد

پایان مدیریت دولتی، حذف قیمت‌گذاری دستوری و بازنگری تعرفه‌ها، راه را برای رقابت سالم و ارتقای کیفیت هموار خواهد کرد. واگذاری کامل اختیار مدیریت به خودروسازان و ...
صفحه ۱۴

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

مواجهه بازار تاپر
با هسته سخت تقاضا

تا زمانی که ۶۰ تا ۷۰ درصد موجودی تخلیه نشود،
نمی‌توانیم ثبت سفارش جدید داشته باشیم ...
صفحه ۱۳

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

خودروهای خارجی
دست دوم؛ تهدید تازه
برای صنعت بیمه

صفحه ۲

رئیس کل بیمه مرکزی خبر داد

پرداخت هزار میلیارد تومان
خسارت افت قیمت خودرو
در چهار ماه نخست سال

صفحه ۱۵



با توجه به فروش ۲۰۴ همتی شرکت‌های جاده‌مخصوص تا پایان مردادماه رقم خورد؛

درآمد ۲۳ درصدی سه خودروساز بزرگ کشور
صفحه ۵

نمایندگی بیمه پاسارگاد / چگینی کد ۹۱۹۴

۰۹۲۱-۱۰۰۴۵۳۰ / ۰۲۱-۷۳۴۵۷۱۶۹

تخفیف ویژه ۹۰ درصدی بیمه بدنه
تمامی خودروهای تویوتا، لکسوس و رنو



NEW
M2631 D
Engine power 400 horsepower



و ارتقای یک آگرای قدیمی کرده است. نتیجه، ماشینی منحصر به فرد است که به طور خاص برای نمایندگی رسمی این برند در بریتانیا ساخته شده و مجموعه‌ای از ارتقا‌های هوشمندانه در داخل و خارج را به نمایش می‌گذارد. بخش عمده بدنه این خودرو با رنگ سبز عمیق پوشیده و با نوارهای قرمز و آلمان‌های فیبر کربن نمایان تزئین شده است. کل بدنه با پوشش الماس‌مانند (DLC) کونیکزگ تقویت شده است. در کابین، آن چه این آگرا R را نه تنها از دیگر آگراها بلکه از تمام مدل‌های کونیکزگ متمایز می‌کند، صفحه‌آمبر سفارشی است که از نشانگرهای دایره‌ای مشابه CC850 استفاده می‌کند. اما در آرایشی منحصر به فرد و با یک سایبان کوچک بالای آن‌ها قرار گرفته است.

بخش لجندز کونیکزگ اقدام به ارتقا و مدرن‌سازی یک آگرا R قدیمی با به‌روزرسانی‌های چشمگیر در طراحی، کابین و قدرت موتور کرده است. کونیکزگ آگرا R حتی مدت‌ها پس از معرفی اولیه‌اش، همچنان نگاه‌ها را به خود خیره می‌کند. این خودرو جایگاه شرکت سوئدی کونیکزگ را در میان سازندگان مشهور ابر خودروها تثبیت کرد و با ترکیب پرفورمنس خیره‌کننده و مهندسی نوآورانه، رقیبی جدی برای بوگاتی و پرون بود. نسخه IRS این خودرو همچنان یکی از سریع‌ترین خودروهای تولیدی تاریخ است. اکنون کونیکزگ نسخه جدیدی از آگرا R را معرفی کرده که فراتر از انتظار است. اگر چه آگرا R سال‌ها پیش جای خود را به یسکو داد، اما بخش لجندز کونیکزگ اقدام به مدرن‌سازی



به‌روزرسانی کونیکزگ «آگرا آر»

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

خودروهای خارجی دست‌دوم؛ تهدید تازه برای صنعت بیمه



مهری درخوش

اکنون بیش از هر زمان دیگری اهمیت یافته است. «کارشناس بیمه به تجربه بازارهای جهانی نیز اشاره کرد: «در بسیاری از کشورهای پیشرفته برای خودروهای لوکس یا خاص، بیمه‌های ویژه با عنوان بیمه ریسک خاص ارائه می‌شود. این بیمه‌ها شامل پوشش گسترده‌تر، حمایت از قطعات کمیاب و خدمات سریع تعمیرگاهی هستند. این مدل‌ها علاوه بر کاهش ریسک مالی شرکت‌ها، اعتماد مشتریان را نیز افزایش می‌دهند و باعث تقویت سهم بازار می‌شوند.» وی تأکید کرد: «طراحی بسته‌های اختصاصی برای خودروهای وارداتی دست‌دوم می‌تواند شامل پوشش قطعات گران‌قیمت و کمیاب، خودرو جایگزین در زمان تأخیر تعمیرات و خدمات ویژه برای خودروهای هیبریدی و پیشرفته باشد.» او معتقد است: «پیاپی‌سازی چنین بیمه‌نامه‌هایی نه تنها ریسک مالی شرکت‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه بازار بیمه خودروهای وارداتی را رونق می‌بخشد و اعتماد مشتریان را جلب می‌کند.» او بر ضرورت شفاف‌سازی و اطلاع‌رسانی به مشتریان تأکید کرد: «حق بیمه پایین همیشه به معنای پوشش کامل نیست و در صورت بروز خسارت، بخش قابل توجهی از هزینه‌ها بر عهده بیمه‌گذار خواهد بود. آموزش و اطلاع‌رسانی دقیق می‌تواند امکان انتخاب‌های هوشمندانه‌تر را فراهم و اعتماد عمومی به بازار بیمه را تقویت کند.» نصرتی در پایان گفت: «روند خودروهای دست‌دوم خارجی به ایران، هم فرصتی برای رشد بازار خودرو و هم آزمونی جدی برای صنعت بیمه است. شرکت‌های بیمه اگر بتوانند با طراحی محصولات نوین، مدیریت ریسک و شفاف‌سازی برای مشتریان، خود را با این تغییرات تطبیق دهند، می‌توانند سهم بازار و تراز مالی خود را حفظ کنند. در غیر این صورت، احتمال مواجهه با خسارت‌های سنگین و نارضایتی مشتریان بسیار بالا خواهد بود و موج جدید واردات، تهدیدی جدی برای صنعت بیمه کشور ایجاد می‌کند.»

با آزاد شدن واردات خودروهای دست‌دوم، بازار خودروهای خارجی در ایران وارد مرحله‌ای تازه شده و در کنار فرصت‌های اقتصادی، نگرانی‌های جدی برای صنعت بیمه ایجاد کرده است. بابک نصرتی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به بررسی ابعاد این چالش‌ها پرداخت و هشدار داد: «اگر شرکت‌های بیمه نتوانند خود را با ویژگی‌های خاص این خودروها تطبیق دهند، ورود این خودروها می‌تواند به جای فرصت، به تهدیدی جدی برای تراز مالی آن‌ها تبدیل شود.» وی با اشاره به این که بسیاری از خودروهای دست‌دوم وارداتی فاقد نمایندگی رسمی و شبکه خدمات پس از فروش هستند، توضیح داد: «کمبود و گران‌ی قطعات یدکی باعث افزایش چشمگیر هزینه‌های تعمیرات می‌شود و ریسک بیمه‌ای شرکت‌ها را به شکل قابل توجهی بالا می‌برد. در برخی مدل‌ها، پیدا کردن قطعه اصلی ممکن است هفته‌ها یا حتی ماه‌ها طول بکشد و این موضوع هزینه‌های اضافی و پیچیدگی‌های مدیریتی برای بیمه‌ها ایجاد می‌کند.» او افزود: «شرکت‌های بیمه در مواجهه با این خودروها دو مسیر را در پیش رو دارند: افزایش حق بیمه یا محدود کردن سقف تعهدات بیمه‌نامه‌ها. بر این اساس هر دو گزینه تبعات اقتصادی و روانی برای بیمه‌گذاران دارد.» وی گفت: «حق بیمه بالاتر ممکن است خریداران را منصرف کند و سقف تعهد محدود، پوشش واقعی خسارت‌ها را کاهش می‌دهد. بنابراین طراحی محصولات نوین بیمه‌ای و بسته‌های اختصاصی،

رشد دارایی و درآمد خودروسازان؛ فرصتی برای تحول یا باز تولید بحران؟

کوتاه‌مدت تلف می‌شود. از سوی دیگر، قدرت گرفتن یک شرکت خاص مانند ایران خودرو با سهم ۵۱ درصدی از بازار، اگر در فضای انحصاری و با اتکا به حمایت‌های دولتی ادامه یابد، می‌تواند چالش‌های تازه‌ای را ایجاد کند. در شرایطی که خصوصی‌سازی واقعی و ایجاد رقابت سالم هنوز به‌طور جدی عملیاتی نشده، اثبات سرمایه در دست یک یادو باز یگر بزرگ ممکن است به تثبیت وضعیت موجود منجر شود، نه اصلاح آن. این جاست که نقش سیاست‌گزاران پررنگ می‌شود؛ آیا دولت و نهادهای ناظر اجازه خواهند داد رشد دارایی‌ها به ابزاری برای بهبود کیفیت و افزایش رقابت تبدیل شود یا همچنان شاهد تداوم سازوکارهای انحصاری خواهیم بود؟ نکته دیگری که نباید نادیده گرفته شود، فاصله میان رشد درآمد خودروسازان و قدرت خرید مردم است. در شرایطی که تورم عمومی و کاهش توان خرید خانوارها باعث شده تقاضا برای خودروهای صفر کیلومتر کاهش یابد، چگونه درآمد خودروسازان افزایش یافته است؟ بخشی از این پاسخ را باید در سیاست‌های قیمتی، فروش‌های عمده به نهادهای خاص و همچنین پیش‌فروش‌های گسترده جست‌وجو کرد. این روش‌ها هر چند به‌صورت موقت جریان نقدینگی شرکت‌ها را تقویت می‌کنند، اما در نهایت به تعمیق نارضایتی مصرف‌کنندگان و بی‌اعتمادی بازار منجر خواهند شد. در نهایت باید گفت انتشار این آمارهای امیدوارکننده، فرصتی است برای بازاندیشی در مسیر آینده صنعت خودرو. اگر مدیران خودروسازان و تصمیم‌گیران کلان کشور این رشد مالی را نقطه آغازی برای اصلاح ساختارها، ارتقای فناوری و بهبود رقابت بدانند، شاید بتوان امیدوار بود که صنعت خودرو ایران گام‌هایی واقعی به سمت توسعه پایدار بردارد. اما اگر این اعداد تنها به ابزار تبلیغاتی و ابزاری برای نمایش قدرت تبدیل شوند، بحران‌های دیرینه این صنعت همچنان پابرجا خواهند ماند. اکنون بیش از هر زمان دیگری لازم است که صورت‌های مالی فراتر از اعداد و نمودارها تحلیل شوند. بر این اساس پرسش اصلی این جاست که سهم مردم از این رشد دارایی‌ها و درآمدها چیست؟ اگر پاسخی روشن برای این پرسش ارائه نشود، فاصله میان صنعت خودرو و مصرف‌کننده بیش از پیش عمیق خواهد شد.

انتشار گزارش‌های مالی اخیر از سوی خودروسازان بزرگ کشور بار دیگر صنعت خودرو را در کانون توجه قرار داده است. ایران خودرو در مجمع عمومی خود از افزایش دارایی‌ها به ۲۷۷ هزار میلیارد تومان، سرمایه‌ای معادل ۲۵۶ هزار میلیارد تومان و سهم بازار ۵۱ درصدی خبر داده است. این

آمار در ظاهر بیانگر قدرت‌گیری یک شرکت بزرگ در صنعت خودرو ایران است؛ اما واقعیت این جاست که اعداد و ارقام به تنهایی کافی نیستند و باید نسبت آن‌ها با وضعیت تولید، کیفیت محصولات، توان رقابت و حتی اعتماد مصرف‌کننده سنجیده شود. در همین راستا، خبر رشد ۲۳ درصدی درآمد سه خودروساز بزرگ بورسی طی پنج ماه نخست سال جاری، به رقم ۲۰۴ هزار میلیارد ریال، یکی دیگر از شاخص‌هایی است که در نگاه اول نشانه‌ای از رونق و حرکت رو به جلو تلقی می‌شود. اما این رشد درآمد در شرایطی ثبت شده که بازار خودرو همچنان با رکود تقاضا، نوسانات ارزی، هزینه‌های سنگین تامین قطعات و گلايه‌های جدی مشتریان از کیفیت و خدمات پس از فروش مواجه است. به بیان دیگر، رشد مالی در صورت‌های حسابداری همواره معادل رضایت مشتری و ارتقای صنعت نیست. آنچه باید به‌دقت مورد توجه قرار گیرد، ساختار هزینه‌ها و نحوه بهربرداری از این درآمدهاست. اگر این منابع عمدتاً صرف پوشش هزینه‌های جاری، تسویه بدهی‌ها به زنجیره تامین و جبران زیان‌های انباشته شوند، نمی‌توان آن را به معنای واقعی «سرمایه‌گذاری برای آینده» دانست. صنعت خودرو ایران برای خروج از وضعیت کنونی بیش از هر چیز نیازمند سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، ارتقای فناوری تولید و کاهش وابستگی به واردات قطعات است. اما تجربه گذشته نشان داده که بخش عمده‌ای از درآمدها به جای تقویت زیرساخت‌های فناوریانه، در گرداب هزینه‌های روزمره و مدیریت



نهاد علی بیگزاده روزنامه‌نگار





فونیکس



F8 PRO MAX IE

2.0 Lit TGDI AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fonix.official

MC12 و رسیونه کورس که تنها در ۱۲ دستگاه ساخته شد نیز به سختی از مرز ۵ میلیون دلار عبور کرده است. این نمونه، با شماره شاسی ۱۲۰۹۵، در سال ۲۰۰۵ (آخرین سال تولید) ساخته شده و با رنگ سفید مرواریدی و جزئیات آبی تزیین شده است. این طرح رنگ استاندارد، ادای احترامی به مازراتی افسانه‌ای 60/61 Tipo است که در دهه ۱۹۶۰ مسابقه می‌داد. کابین نیز با چرم آبی و پارچه تزیین شده است. نکته قابل توجه این که، این MC12 تنها حدود ۱۱،۵۰۰ کیلومتر کار کرده دارد و در ماه جاری یک بازسازی کامل به ارزش ۷۰ هزار دلار توسط متخصص فراری، GTO Engineering روی آن انجام شده است.

یکی از ۵۰ دستگاه مازراتی MC12 به زودی به حراج گذاشته خواهد شد و ارزش فوق‌العاده ۴.۸ تا ۵ میلیون دلار برای آن تخمین زده شده است. یکی از تنها ۵۰ دستگاه مازراتی MC12 استراده ماه آینده در حراجی مونتری به فروش می‌رسد. این مدل خاص بین ۴.۸ تا ۵ میلیون دلار ارزش گذاری شده که معادل قیمت ۱۵ دستگاه مازراتی GT2 استراده‌ای نواستاد در صورت تحقق این قیمت، این خودرو می‌تواند یکی از گران‌ترین MC12 استراده‌های فروخته‌شده در حراجی باشد؛ زیرا دیگر نمونه‌های این سوپرکار تولید محدود قبلاً با قیمت‌هایی زیر ۴ میلیون دلار فروخته شده‌اند. حتی مدل بسیار کمیاب تر و پیست‌محور



حراجی ۵ میلیون دلاری برای مازراتی «MC12»



نایب رئیس کمیسیون قضایی مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مالیات بر عایدی سرمایه؛ گامی برای واقعی‌سازی تقاضا در بازار خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو طی سال‌های اخیر همواره تحت تأثیر حضور دلالان و سوداگری قرار داشته است؛ مساله‌ای که نه تنها به افزایش قیمت‌ها دامن زده، بلکه دسترسی مصرف‌کنندگان واقعی به خودرو را دشوار کرده است. در چنین شرایطی، قانون «مالیات بر عایدی سرمایه» به عنوان ابزاری برای ساماندهی بازار و مقابله با فعالیت‌های غیرمولد مطرح شده است. حسن نوروزی، نایب رئیس کمیسیون قضایی مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» بر این باور است که اجرای سامانه تشخیص مالیات بر عایدی سرمایه می‌تواند به شفافیت معاملات، حذف تقاضای کاذب و کاهش حضور سوداگران در بازار خودرو منجر شود. او تأکید می‌کند: «با تقویت زیرساخت‌های اجرایی، نتایج مثبت این قانون در آینده نزدیک به‌طور ملموس در صنعت خودرو قابل مشاهده خواهد بود.»

قانون مالیات بر عایدی سرمایه چگونه می‌تواند مانع حضور سوداگران در بازار خودرو شود؟

حضور گسترده دلالان در بازار خودرو باعث شده است خریداران واقعی با دشواری بیشتری به محصول مورد نیاز خود دسترسی پیدا کنند. این وضعیت در عمل نوعی اجحاف در حق مصرف‌کننده محسوب می‌شود؛ زیرا قیمت خودرو از ارزش واقعی آن فاصله می‌گیرد و سود هنگفتی به جیب واسطه‌ها می‌رود. اجرای قانون مالیات بر عایدی سرمایه می‌تواند تا حد زیادی این روند را مختل کند و امکان فعالیت سوداگران را کاهش دهد. از سوی دیگر، با شفاف‌تر شدن فرآیند خرید و فروش، معاملات



از حالت غیررسمی و دلال‌محور خارج می‌شود و عرضه و تقاضا به سمت تعادل حرکت می‌کند. در نتیجه، حذف بازار سیاه خودرو و کاهش انگیزه‌های سفته‌بازی، زمینه را

این قانون در حذف تقاضای کاذب از بازار خودرو تا چه اندازه اثرگذار بوده است؟

دولت اجرای این قانون را با هدف کوتاه کردن دست دلالان

و ایجاد شفافیت در بازارهای سرمایه‌ای همچون مسکن و خودرو طراحی کرده است. یکی از نتایج اصلی آن کاهش تقاضای کاذب خواهد بود؛ چراکه افراد تنها زمانی وارد معامله می‌شوند که قصد مصرف واقعی داشته باشند و نه سفته‌بازی کوتاه‌مدت. اجرای صحیح قانون همچنین می‌تواند به کاهش نوسانات قیمتی و پیش‌بینی‌پذیر شدن بازار کمک کند. در این حالت، خودرو از کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی تبدیل می‌شود و مردم به جای نگاه ابزاری برای حفظ ارزش پول، خودرو را صرفاً برای رفع نیاز حمل‌ونقل خریداری خواهند کرد. این تغییر نگرش در بلندمدت به ثبات قیمت‌ها و بهبود شرایط بازار خواهد انجامید.

نحوه اجرای مالیات بر عایدی سرمایه در ایران چه تفاوتی با سایر کشورها دارد؟

بسیاری از کشورها با استفاده از زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری توانسته‌اند این قانون را به شکل موفق پیاده‌سازی کنند. در ایران نیز موفقیت آن منوط به تقویت نظام مالیاتی و ایجاد بسترهای مناسب الکترونیکی است. بدون چنین زیرساخت‌هایی، امکان پایش دقیق معاملات و تفکیک میان تقاضای واقعی و سوداگرانه دشوار خواهد بود. با توجه به این که این قانون برای نخستین بار در ایران اجرا می‌شود، چالش‌های اولیه اجتناب‌ناپذیر است. اما تجربه

جهانی نشان می‌دهد با بهبود تدریجی بسترهای اجرایی، می‌توان به سمت اجرای موثر و پایدار این طرح حرکت کرد. در صورت تحقق این امر، نتایج مثبت آن در اقتصاد



حضور گسترده دلالان در بازار خودرو باعث شده است خریداران واقعی با دشواری بیشتری به محصول مورد نیاز خود دسترسی پیدا کنند این وضعیت در عمل نوعی اجحاف در حق مصرف‌کننده محسوب می‌شود

کشور و به‌ویژه صنعت خودرو کاملاً محسوس خواهد بود.

آیا این قانون می‌تواند به کنترل قیمت خودرو در بلندمدت منجر شود؟

یکی از مشکلات اساسی بازار خودرو در ایران، رشد نامتوازن قیمت‌ها تحت تأثیر موج‌های تقاضای سفته‌بازانه است. زمانی که دلالان از بازار حذف شوند، نوسان‌های قیمتی کاهش می‌یابد و معاملات بر اساس واقعیات عرضه و تقاضا شکل خواهد گرفت. این مساله می‌تواند در میان مدت از جهش‌های ناگهانی قیمت جلوگیری کند. افزون بر آن، کنترل تورم و بازگشت تعادل به بازار خودرو نیازمند اجرای هم‌زمان سیاست‌های مکمل از جمله افزایش تولید عرضه مستمر خودرو است. قانون مالیات بر عایدی سرمایه می‌تواند نقش مهمی در کاهش فشار تقاضا ایفا کند؛ اما برای پایدار شدن این اثرات، باید سیاست‌های تولیدی و نظارتی همسو با آن پیش برود.

اجرای موفق این قانون چه پیامدهایی برای مصرف‌کنندگان واقعی خواهد داشت؟

بزرگ‌ترین دستاورد برای مصرف‌کنندگان واقعی، دسترسی آسان‌تر و عادلانه‌تر به خودرو خواهد بود. بر این اساس دیگر نیاز نیست که خانواده‌ها برای خرید یک خودرو ماه‌ها در صف بمانند یا مجبور به پرداخت قیمت‌های غیرمنطقی به واسطه‌ها شوند. این شرایط آرامش روانی و اقتصادی بیشتری برای مردم به همراه خواهد داشت. همچنین با کاهش فضای سوداگرانه، کیفیت خدمات پس از فروش و شفافیت در معاملات افزایش می‌یابد. به بیان دیگر، مصرف‌کننده به جای این که متضرر فعالیت‌های غیرمولد شود، از یک بازار رقابتی‌تر و شفاف‌تر منتفع خواهد شد. این تغییر ساختاری می‌تواند اعتماد عمومی به نظام اقتصادی و بازار خودرو را نیز تقویت کند.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



کامل اسسمی خطوط مونتاژ، نتیجه همکاری نزدیک واحدهای پشتیبان، تامین به موقع قطعات، برنامه ریزی مناسب و همچنین ایجاد گردش شغلی و انعطاف پذیری در فرآیند تولید است.» عزیززاده تاکید کرد: «با توجه به نقش مگامو تور به عنوان تامین کننده قوای محرکه و قلب تپنده گروه خودرو سازی سایپا، تثبیت این آمار می تواند نویدبخش رشد و شکوفایی بیشتر گروه سایپا باشد.» معاون تولید مگامو تور در پایان ابراز امیدواری کرد که با استمرار روند فعلی، روزهای پررونق و موفقیت آمیزی در انتظار این شرکت خواهد بود.

«به گزارش «سایپانیوز» امیرحسین عزیززاده، معاون تولید شرکت مگامو تور با اعلام این که رکورد تولید ۱۱۴۰ دستگاه موتور در مگامو تور شکسته شد، گفت: «با همت و تلاش کارکنان تولید و رعایت کامل دستورالعمل های مهندسی و کیفی، تعداد ۱۱۴۰ دستگاه موتور مطابق با برنامه نیاز شرکت های خودروساز، در روز جمعه هفتم شهریور ماه و با استقرار کامل سه خط مونتاژ موتور در سایت های جنوبی و شمالی تولید شد.» وی افزود: «ثبت این رکورد در یک شیفت کاری طی چندین سال گذشته بی سابقه بوده و دستیابی به ظرفیت



رکورد تولید ۱۱۴۰ دستگاه موتور در «مگامو تور» شکسته شد

نگاهی به زنجیره های معیوب در صنعت خودرو؛

منطق اقتصادی به حاشیه رفته است؟

صنعت خودرو باید از قید دخالت های تحمیلی آزاد شود تا بتواند در مسیر نوآوری، رقابت پذیری و توسعه گام بردارد



پیگیری يك موضوع

Follow up



رسول سلیمانی

کارشناس صنعت خودرو

واردات خودروهای کار کرده و دست دوم اجرایی شود

«بازار خودرو این روزها در رکود به سر می برد و یکی از مهم ترین دلایل آن، کاهش قدرت خرید مردم در برابر افزایش تورم است. برای رفع این مساله واردات خودروهای کار کرده در مجلس به تصویب رسید و ابلاغ شد؛ اما تاکنون دولت این مساله را اجرایی نکرده کرده است. حال در این زمینه رسول سلیمانی، کارشناس صنعت خودرو در این باره به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

آخرین وضعیت واردات خودرو را چگونه ارزیابی می کنید؟

تسهیل در فرآیند ثبت سفارش و تخصیص ارز می تواند زمینه را برای ورود انواع خودرو به کشور هرچه بیشتر فراهم کند؛ زیرا واردات خودرو به تامین نیاز بازار و کاهش التهاب کمک می کند.

واردات خودروهای کار کرده چه نقشی می تواند در بازار ایفا کند؟

واردات خودروهای مدل بالای سال ۲۰۱۹ میلادی نقش دومینو در صنعت خودرو دارد. بر این اساس، واردات خودروهای کار کرده در کشور تصویب شده؛ اما هنوز آیین نامه اجرایی آن ابلاغ نشده است. واردات خودروهای کار کرده به خاطر تنوع و ارزبری کمتر و ردیف قیمت پایین تر می تواند سهم واردات را افزایش داده و پاسخگوی نیاز مصرف کنندگان باشد.

وضعیت تخصیص ارز به واردات خودروهای کار کرده چگونه است؟

اگر بخشی از ارزبری به خودروهای کار کرده اختصاص یابد، مساله بازار خودرو حل خواهد شد؛ اما دینفعانی در این زمینه مانع اجرای این طرح می شوند. این در حالی است که اگر منفعت بخشی کنار گذاشته شود با منابع موجود ارزی می توان به گونه ای برنامه ریزی کرد که التهابات بازار خودرو حل و فضا رقابتی شود.

قیمت گذاری دستوری سال هاست در بازار خودرو اجرایی می شود؛ رویکرد نهادهای متولی و سیاست گزار با توجه به شرایط امروز بازار و صنعت خودرو چگونه باید باشد؟

وزارتخانه های اقتصاد و صمت باید توجه ویژه ای به وضعیت خودروسازان داشته باشند؛ چرا که تداوم این شیوه قیمت گذاری، زیان سهامداران و افت بازار سرمایه را به دنبال خواهد داشت. به همین دلیل اصلاح این روند از سوی نهادهای متولی ضروری بوده و از اهمیت بسزایی برخوردار است. بر این اساس، دولت باید در بازار و صنعت خودرو تنها نقش نظارتی داشته باشد.

«صنعت خودرو کشور که سال هاست یکی از ستون های مهم اقتصاد کشور به شمار می رود، امروز با بحران هایی دست به گریبان است که ریشه در ناکارآمدی سیاست گذاری، بی ثباتی تصمیمات اقتصادی و فقدان اجرای واقعی قانون دارد. اگرچه بسیاری از مشکلات به تحریم ها یا محدودیت های خارجی نسبت داده می شود، اما واقعیت آن است که معضل اصلی، نه در بیرون، بلکه در درون و ناشی از تصمیمات خلق الساعه است. نبود ضمانت اجرایی برای قوانین، بی تعهدی به قراردادهای و مداخلات غیر کارشناسی در بازار خودرو، به شکلی زنجیره ای تولیدکننده، قطعه ساز و در نهایت مصرف کننده را متضرر کرده است. وقتی قراردادهای ضمانت اجرایی نداشته باشند، تولیدکننده به جای نوآوری به فکر بقا می افتد. صنعت خودرو ایران در چنین وضعیتی گرفتار است؛ جایی که خودروسازان از زیر تعهدات شانه خالی می کنند، قطعه سازان در گرداب بدهی فرو می روند.

«روابط خودروسازان و قطعه سازان چگونه است؟ در قرارداد میان خودروسازان و قطعه سازان تصریح می شود که پرداخت باید ظرف ۹۰ روز انجام گیرد؛ اما در عمل، این بند هیچ ضمانتی ندارد. اگر نظارت بر این توافقات به درستی انجام می شد، خودروساز نمی توانست یک طرفه از قرارداد عدول کند و قطعه ساز نیز مجبور نبود ماه ها یا حتی سال ها برای دریافت مطالبات خود انتظار بکشد. این بدعهدی، تنها به اصل بدهی ختم نمی شود؛ هزینه های سنگین تاخیر، جرایم مالی و زیان ناشی از بی اعتمادی بازار نیز بر دوش قطعه ساز باقی می ماند.

نتیجه روشن است: وقتی نظارتی بر این موضوع وجود ندارد، زنجیره تولید به تدریج از هم می پاشد. بسیاری از

واحدهای قطعه سازی کوچک و متوسط به دلیل همین بی تعهدی ها تعطیل شده یا در آستانه ورشکستگی قرار گرفته اند. تنها معدود شرکت های بزرگ با استفاده از روابط یا توان مالی خاص خود توانسته اند دوام بیاورند.

«سیاست گذاری های متزلزل؛ از ارز تا نرخ سود یکی از عوامل اصلی بحران، بی ثباتی در سیاست گذاری اقتصادی صنعت خودرو است. نرخ ارز، سود بانکی و تعرفه ها هر روز به شکلی تغییر می کنند که هیچ سنخیتی با منطق اقتصادی ندارد.

این شرایط تنها مختص صنعت خودرو نیست؛ بلکه سایر صنایع و بخش هایی از این شرایط را دارند. داستان قطعه سازان خودرو، نسخه ای دیگر از همین بی تعهدی ساختاری است. با این شرایط چگونه می توان از بخش خصوصی انتظار داشت سرمایه گذاری در نوآوری و صادرات را ادامه دهد؟

«قیمت گذاری دستوری؛ چالشی که حل می شود؟ یکی از بزرگ ترین معضلات صنعت خودرو، پافشاری دولت بر سیاست قیمت گذاری دستوری است. خودروساز و قطعه ساز مجبور هستند محصولات خود را با قیمتی بفروشند که حتی هزینه های تولید را پوشش نمی دهد. در چنین فضایی، سخن گفتن از ارتقای کیفیت یا سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه بیشتر شبیه یک شوخی تلخ است. هر چند به تازگی قیمت گذاری دستوری به خودروسازان سپرده شده است، اما بیم آن وجود دارد که به جای منطق عرضه و تقاضا، همچنان ساختاری تحمیلی بر صنعت حاکم باشد که جز عقب ماندگی دستاوردی نخواهد داشت.

«بانک مرکزی یا خزانه جبران کسری؟ بانک مرکزی به جای آن که نهادی مستقل برای حفظ

ارزش پول ملی باشد، عملاً به ابزاری برای جبران کمبودهای بودجه ای دولت بدل شده است. وقتی تولیدکننده هر روز با تغییر نرخ ارز و افزایش هزینه های واردات مواد اولیه مواجه است، چگونه می تواند برنامه ریزی درازمدت برای توسعه یا صادرات داشته باشد؟

این بی ثباتی پولی، در سرت مانند سم مهلکی است که پیکر صنعت را به تدریج از پا در می آورد.

«پیامدهای اجتماعی بحران تولید تعطیلی واحدهای قطعه سازی یا کاهش ظرفیت تولید، تنها مساله ای صنعتی نیست، بلکه تبعات اجتماعی گسترده ای دارد. بیکاری هزاران کارگر، کاهش درآمد خانوارها و افزایش ناراضی های اجتماعی تنها بخشی از پیامدهای این روند است. اگر امروز برای اصلاح ساختار اقدام نشود، فردا باید هزینه های سنگین تری برای مدیریت بحران های اجتماعی پرداخت کرد.

«آزادسازی صنعت خودرو؛ عامل نوآوری صنعت خودرو کشور به رغم ظرفیت های گسترده انسانی و فنی، در دور باطلی از بی قانونی، سیاست گذاری نادرست و مدیریت غیر تخصصی گرفتار شده است. اگر امروز صدای قطعه سازان شنیده نشود، فردا شاید دیگر چیزی از این صنعت باقی نمانده باشد.

بازگشت به اصول بدیهی اقتصاد و اجرای واقعی قانون، تنها راهی است که می تواند این صنعت را از ورشکستگی نجات دهد.

صنعت خودرو باید از قید دخالت های تحمیلی آزاد شود تا بتواند در مسیر نوآوری، رقابت پذیری و توسعه گام بردارد. این همان مسیری است که بسیاری از کشورها پیموده اند و ایران نیز چاره ای جز پیمودن آن ندارد.

نگاه View

بابک فروزش اصل

مدیر مهندسی طرح های شرکت پالایش نفت تهران

تولید بنزین با استاندارد یورو ۵

«پروژه کیفی سازی بنزین در پالایشگاه نفت تهران از سال ۱۴۰۰ آغاز شده و با هدف افزایش کیفیت تولید مطابق با استانداردهای یورو ۵، مراحل اجرایی خود را پشت سر می گذارد. این پروژه با سرمایه گذاری بیش از ۲۵۰ میلیون یورو و به صورت EPC از سوی شرکت های ایرانی در حال اجراست. با تکمیل این طرح، ظرفیت تولید روزانه بنزین پالایشگاه از ۶.۵ میلیون لیتر به ۸ میلیون لیتر افزایش می یابد و اجرای این پروژه افزون بر بهبود کیفیت سوخت مصرفی، گامی مهم برای الزامات قانونی و ارتقای جایگاه زیست محیطی پالایشگاه تهران است. با تکمیل پروژه کیفی سازی بنزین تا سال ۱۴۰۵، ظرفیت تولید بنزین یورو ۵ این مجموعه به ۸ میلیون لیتر در روز می رسد. همچنین با آغاز ساخت نیروگاه خورشیدی ۵۰۰ مگاواتی و ارتقای زیرساخت های زیست محیطی، پالایشگاه تهران در مسیر تبدیل شدن به الگویی از تلفیق صنعت، انرژی پاک و مسئولیت پذیری اجتماعی قرار گرفته است. به منظور کاهش آلایندگی های گوگردی، طرح شیرین سازی نفت کوره به عنوان یکی از پروژه های کلیدی در فاز مطالعاتی این پالایشگاه قرار دارد و پیش بینی می شود عملیات اجرایی این پروژه از سال ۱۴۰۵ آغاز شود. به دلیل گستردگی طرح و شاخص های اقتصادی مناسب، از جمله نرخ بازگشت سرمایه ۷ ساله، این پروژه ظرفیت جذب سرمایه گذار داخلی و خارجی را دارد. پالایشگاه نفت تهران با هدف تنوع بخشی به منابع انرژی و ایفای نقش فعال در توسعه انرژی های پاک، قرارداد احداث نیروگاه خورشیدی ۵۰۰ مگاواتی را با وزارت نیرو - ساتبا امضا کرده است. به این ترتیب، شرکت پالایش نفت تهران نخستین شرکت پالایشی کشور خواهد بود که در مسیر استفاده از انرژی های پاک و تجدیدپذیر، چهار مزرعه خورشیدی با ظرفیت کلی ۵۰۰ مگاوات را احداث می کند. پالایشگاه نفت تهران با ظرفیت پالایش روزانه ۲۵۰ هزار بشکه، از ارکان اصلی تامین سوخت کشور به شمار می رود. با اجرای پروژه های تحول آفرین در حوزه کیفی سازی فرآورده ها، توسعه انرژی های تجدیدپذیر، مدیریت مصرف آب و برق و نوسازی تجهیزات، این مجموعه در مسیر تبدیل شدن به پالایشگاهی پیشرو، پایدار و فناورانه گام برمی دارد. افزایش ظرفیت بنزین یورو ۵ به ۸ میلیون لیتر در روز، بهره برداری از نیروگاه خورشیدی و کاهش وابستگی به منابع آب شهری، تنها بخشی از برنامه هایی است که افق آینده این پالایشگاه را روشن تر از همیشه ترسیم می کند.

زاپاس

Spare Tire

ثبت اولویت خرید خودروهای برقی آغاز شد



تمدید شده بود و حالا خریدارانی که موفق به تایید حساب بانکی خود شده اند، قادر خواهند بود اولویت های خرید را مشخص کنند.»

به گفته وی، در این مرحله نیازی به ایجاد حساب و کالته وجود ندارد و تنها ارائه حسابی با میانگین موجودی ۵۰۰

«مهدی تقدسی، مدیر سامانه یکپارچه فروش خودرو گفت: «کسانی که مرحله اعتبارسنجی بانکی را پشت سر گذاشته اند، اکنون می توانند نسبت به ثبت اولویت خرید اقدام کنند.» تقدسی با اشاره به حجم بالای تقاضا یادآور شد: «مهلت اعتبارسنجی تا ظهر دوشنبه ۱۷ شهریورماه

از سوی شرکت انرژی موتور آسیا وارد شده و ولوو EX۳۰ مدل ۲۰۲۵ که شرکت آفتاب خودرو عرضه آن را برعهده دارد.» وی همچنین احتمال داد که در روزهای آینده خودروهای دیگری به فهرست عرضه افزوده شوند؛ اما فعلاً انتخاب متقاضیان محدود به همین دو مدل است.

میلیون تومان در بانک های معرفی شده کفایت می کند. تقدسی در مصاحبه با سیما بیان این که هر متقاضی می تواند حداکثر دو خودرو را در سبد انتخابی خود قرار دهد، افزود: «در حال حاضر تنها دو محصول در سامانه عرضه شده اند؛ تویوتا bZ۴X تیپ مکس مدل ۲۰۲۴ که

کیت بدنه عجیب برای تسلا «سایبر تراک»



پیکاپ ارانه دادند. اکثر تیونینگ‌های سایبر تراک تنها رنگ‌ها و لاستیک‌های جدیدی دارند؛ اما برخی مدل‌ها با رافرا تر گذاشته و کیت‌های بدنه مختلفی به تن کرده‌اند. یکی از عجیب‌ترین این کیت‌ها، ساخت شرکتی به نام stars.in.the.ceiling است. این سایبر تراک سفید رنگ به فلپ‌های گلگیر مجهز شده است که با طراحی زاویه‌دار خودرو و هماهنگ شده‌اند. همچنین ر کاب‌های جانبی که گویی از اواخر دهه ۹۰ یا اوایل ۲۰۰۰ الهام گرفته شده‌اند به همراه سپرهای جدید جلو و عقب هم از دیگر ویژگی‌های این کیت بدنه هستند. علاوه بر این، روی ستون‌های عقب ورودی هوا و در عقب یک اسپویلر دم‌اردکی دیده می‌شود.

یک شرکت گمنام کیت بدنه عجیبی برای تسلا سایبر تراک ارائه کرده که با سپرها و کاب‌های برجسته، ظاهر این پیکاپ را غیر معمول تر کرده است. هرچند از آن تب‌وتاب اولیه تسلا سایبر تراک خبری نیست و این پیکاپ الکتریکی جنجالی با کاهش فروش مواجه شده است، ولی سایبر تراک همچنان با طراحی عجیبش که هیچ خط منحنی در بدنه ندارد توجه زیادی را به خود جلب می‌کند. حتی با وجود این طراحی غیر معمول که در خیابان‌ها کاملاً از دیگر خودروها متمایز است، برخی خریداران سایبر تراک می‌خواهند خودرو خاص‌تری داشته باشند و به همین دلیل، تیونرهای مختلفی دست‌به‌کار شده و انواع تغییرات ظاهری را برای این

توئیتر!

پیگیری ویژه وزارت صمت در تامین خودرو جانبازان



وزیر صنعت، معدن و تجارت در دیدار با معاون رئیس‌جمهور و رئیس بنیاد شهید و امور ایثارگران، بر پیگیری ویژه این وزارتخانه برای تسريع در تامین خودرو ویژه جانبازان تاکید کرد. سیدمحمد اتابک در این دیدار گفت: «معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت با تعیین پنج مسئول به‌صورت ویژه، موضوع تامین خودرو جانبازان را در تعامل مستقیم با دیگر دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی پیگیری می‌کند.»

دیگه چه خبر؟

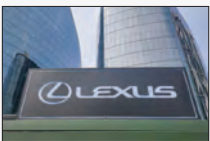
واردات خارج از چارچوب خودرو توسط سفارت قزاقستان در تهران



مدیرعامل سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی گفت: «در استان مازندران ۹ دستگاه خودرو در انبارهای اموال تملیکی وجود دارد که متعلق به سفارتخانه قزاقستان است و اعلام کرده‌ایم که وزارتخانه از طریق وزارت امور خارجه مشکل این خودروها را حل کند.» احسان عسکری افزود: «سفارتخانه این خودروها را خارج از چارچوب قوانین کشورمان وارد کرده است و باید به کشور خودشان بازگردند.»

ویژه‌ها

باید راه را برای ورود شرکت‌های مطرح خودروسازی جهان به کشور هموار کرد



مصطفی پوردهقان اردکانی، عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «ما باید حتماً بازار خودرو را اصلاح کنیم و به سمتی برویم که اگر قرار است در این حوزه از تولیدکنندگان حمایت کنیم، لازم است در کشور به روی تکنولوژی‌ها و خودروهای جدید و شرکت‌ها و بینگاه‌های به‌روز خودروسازی جهان گشوده شود تا یک اشتراکات اقتصادی شکل بگیرد که در کنار تولیدات داخلی بتوانیم واردات هم داشته باشیم.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

فرآیند واردات خودرو سواری توسط ایرانیان ساکن خارج از کشور اعلام شد.

حاضر جواب: اگر به ازای هر بار که این خبر توسط مسئولان مربوطه اعلام شده بود یک خودرو وارد کشور شده بود، الان در گمرک جابری توقف آن‌ها کم آمده بود!

معاون صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت در مورد جزئیات برنامه این وزارتخانه برای رقابتی کردن بازار خودرو گفت: «یکی از راهکارهای رقابتی کردن بازار خودرو، داشتن برنامه است. در همین راستا، برنامه ما این است که حداکثر تا ۱۰ درصد از نیاز کشور را به‌صورت واردات تامین کنیم.»

حاضر جواب: فقط می‌ماند عملی کردن این برنامه که خودش چندین برنامه کوتاه و میان و بلندمدت لازم دارد!

یک کشسته و سه زخمی در تصادف جاده ارستان - مرودشت.

حاضر جواب: یعنی اگر ما انسان‌ها با ماشین‌ها در جنگ هم بودیم، تلفات‌مان کمتر از تلفات روزانه تصادفات در جاده‌های کشور بود!

کامیون متخلف با ۹۰ میلیون تومان خلافی توسط مأموران پلیس راه توقیف شد.

حاضر جواب: خلاصه که این روزها هر که قیمت خودرویش بیشتر، طول پرینت خلافی‌اش هم طولانی‌تر!

تضمین خدمات پس از فروش و نظارت بر قیمت؛ واصل مهم در واردات خودروهای دست‌دوم.

حاضر جواب: حالانمی‌شود حداقل یک خودرو دست‌دوم وارد کشور شود، بعد این همه بحث و جدل ادامه پیدا کند تا مردم حداقل بدانند سال‌هاست سر واردات چه چیزی این همه کشمکش وجود دارد؟!

کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی با توسعه هیبریدی‌ها در ناوگان حمل‌ونقل.

حاضر جواب: خلاصه که دولت‌مدان ما بین توسعه خودروهای برقی و هیبریدی و دوگانه‌سوز برای کاهش مصرف سوخت، هر چند سال یک‌بار در حال گردش و چرخش هستند!

سخنگوی شورای رقابت اعلام کرد: «خودروهای داخلی با شاخص رقابت‌پذیری قیمت‌گذاری می‌شوند.»

حاضر جواب: ای دل‌غلی... بعد از کلی تلاش، تازه فرمول قیمت‌گذاری جدیدی که چند وقت قبل اعلام شده بود را حفظ کرده بودیم‌ها!

استراتژی جدید دولت برای رهایی بازار خودرو از بن‌بست عرضه...

حاضر جواب: ولی تا جایی که عقل ماقد می‌دهد، تنها راه رهایی از بن‌بست، دنده عقب رفتن است، نه تخت‌گاز رفتن!

چرا تویوتا کمتری پس از چهار دهه هنوز بهترین انتخاب است؟

حاضر جواب: البته برای کسانی که می‌توانند در بازارهای خودرویی‌شان، این خودرو را قیمت‌های جهانی انتخاب کنند.

شورای رقابت اعلام کرد: «در نسخه جدید دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری، قیمت نهایی خودروها رسماً در سامانه ۱۲۴ اعلام می‌شود.»

حاضر جواب: خلاصه که چه بسا از این پس، من و شما زودتر از خود‌سازنده خودروهای داخلی، از قیمت نهایی فروش آن‌ها در سامانه ۱۲۴ مطلع شویم!

با توجه به فروش ۲۰۴ همتی شرکت‌های جاده‌مخصوص تا پایان مردادماه رقم خورد؛

درآمد ۲۳ درصدی سه خودروساز بزرگ کشور



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

بررسی‌های سامانه کدال نشان می‌دهد سه خودروساز بزرگ کشور، یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در پنج ماه نخست امسال در مجموع ۲۰۴ همت درآمد کسب کرده‌اند؛ رقمی که نسبت به دوره مشابه سال گذشته رشد ۲۳ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش درآمد در شرایطی به‌دست آمده که صنعت خودرو طی ماه‌های اخیر با چالش‌های جدی مواجه بوده است. ناترازی انرژی، تامین نشدن قطعات و همچنین توقف‌های ناشی از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه باعث شد میزان تولید سه شرکت بزرگ خودروسازی در پنج ماه ابتدایی امسال با کاهش ۱۷.۲ درصدی نسبت به سال گذشته همراه شود. با وجود این افت تولید، رشد درآمد خودروسازان پیامدهای مثبتی برای صنعت به‌همراه دارد. نخست آن‌که بهبود جریان نقدینگی شرکت‌ها می‌تواند بخشی از فشارهای مالی و هزینه‌های انباشته آن‌ها را جبران کند. همچنین افزایش درآمد به شرکت‌ها امکان می‌دهد سرمایه‌گذاری بیشتری در حوزه نوسازی خطوط تولید، توسعه محصولات جدید و ارتقای کیفیت خودروها انجام دهند. از سوی دیگر، این روند می‌تواند توان خودروسازان را برای همکاری نزدیک‌تر با قطعه‌سازان افزایش دهد. تقویت جریان مالی شرکت‌ها به‌معنای پرداخت به‌موقع مطالبات زنجیره تامین است و همین امر،

پایداری تولید و کاهش ریسک توقف خطوط را به‌همراه دارد. همچنین بخشی از درآمدهای جدید می‌تواند به تحقیق و توسعه اختصاص یابد؛ موضوعی که در بلندمدت زمینه‌ساز طراحی خودروهای رقابتی‌تر، اقتصادی‌تر و کم‌مصرف‌تر خواهد شد. افزایش درآمد همچنین فرصت بهبود وضعیت خدمات پس از فروش را فراهم می‌کند. تخصیص منابع مالی بیشتر به بخش خدمات می‌تواند رضایت مشتریان را افزایش داده و اعتماد عمومی به محصولات داخلی را تقویت کند. در عین حال، رشد درآمد به خودروسازان امکان می‌دهد در اجرای طرح‌های

ارتقای ایمنی و استانداردسازی خودروها جدی‌تر عمل کنند. در بعد کلان، افزایش درآمد سه خودروساز بزرگ می‌تواند به بهبود وضعیت اشتغال در این صنعت نیز منجر شود. بهبود توان مالی شرکت‌ها، امنیت شغلی کارگران و کارکنان را بالا می‌برد و از سوی دیگر ظرفیت ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در خطوط تولید و بخش‌های پشتیبانی را فراهم می‌سازد. کارشناسان معتقدند ترکیب افزایش درآمد با رفع موانع تولید می‌تواند نقطه عطفی برای صنعت خودرو کشور باشد.

اگر چالش‌های موجود در حوزه انرژی، قطعه‌سازی و سیاست‌های حمایتی حل شود، این رشد درآمدی می‌تواند زمینه‌ساز جهشی تازه در تولید خودرو شود. در نهایت، افزایش درآمد سه خودروساز بزرگ کشور می‌تواند فرصتی برای بازنگری در استراتژی‌های تولیدی نیز باشد. استفاده صحیح از منابع مالی جدید و تمرکز بر ارتقای بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و توسعه محصولات متنوع می‌تواند مسیر صنعت خودرو را از وضعیت چالش‌برانگیز کنونی به‌سمت رشد پایدار و رقابت‌پذیر سوق دهد.



رشد درآمد شرکت «الکترونیک خودرو شرق»

میزان درآمد
مردادماه

580
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۵ ماهه

14%

میزان درآمد ۵ ماهه
میلیارد تومان

1.837

شرکت «الکترونیک خودرو» شرق در ۵ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت یک هزار و ۸۳۷ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

روند واردات خودرو بهتر است تغییر کند

کارشناسان هشدار می‌دهند که در صورت تداوم این روند، آزادسازی واردات به جای کاهش فشار بر مردم می‌تواند به متبعی تازه برای التهاب بازار تبدیل شود. به باور آنان، تنها از طریق هماهنگی میان وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک و همچنین ارائه جدول زمان‌بندی شفاف به خریداران می‌توان بخشی از اعتماد از دست‌رفته را بازگرداند.

چرا؟

روند بوروکراتیک واردات باید تسهیل شود

انتظار می‌رفت ورود خودروهای خارجی با شکستن انحصار، قیمت‌ها را متعادل و قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان را افزایش دهد؛ اما اختلال در سامانه‌های ثبت سفارش، تأخیرهای طولانی در تخصیص ارز و پیچیدگی‌های بوروکراتیک گمرکی روند ورود خودروها را کند و پرهزینه کرده است.

چند تلتد؟

واردات خودرو با موانع پیچیده روبه‌رو است

بازار خودرو در کشورمان سال‌هاست به یکی از پرچالش‌ترین حوزه‌های اقتصادی تبدیل شده است. واردات خودرو که به‌عنوان راهکاری برای کاهش قیمت‌ها و متعادل‌سازی بازار معرفی شد، امروز با موانع پیچیده و روندی فرسایشی مواجه است. به‌نوعی، آزادسازی واردات خودرو که در ابتدا به‌عنوان راهکاری برای ساماندهی بازار و ایجاد رقابت معرفی شد، امروز با چالش‌هایی همراه شده است.



1:One در چند سال پیش، کمتر درباره نوربرگ رینگ صحبت کرده است؛ اما کریستین فون کونیگزک حالا تلاش اخیر برای شکستن رکورد در جهنم سبز سخن گفته است: «ما واقعا می‌خواهیم این کار را انجام دهیم. سال گذشته در ماه مارس نوربرگ رینگ را اجاره کردیم.» برای ثبت رکورد، خودروسازان باید کل پیست را اجاره کنند و با توجه به این که نوربرگ رینگ یکی از پر تقاضا ترین مکان‌ها برای آزمایش خودرو در جهان است، گرفتن وقت برای شرکتی کوچک مثل کونیگزک دشوار است. کریستین گفت: «ما گفتیم شاید رکورد بزنیم یا نه، اما می‌رویم و سریع می‌رانیم و تمرین می‌کنیم؛ اما هر دو روز بارانی بود.» نوبت بعدی فقط در ماه نوامبر در دسترس بود که با برنامه کونیگزک سازگار نبود.

کونیگزک پس از تلاشی ناموفق در نوربرگ رینگ، قصد دارد به‌زودی برای شکستن رکورد این پیست با هاینر کار سدی اسپیر دوباره به جهنم سبز بازگردد. کونیگزک سابقه پرکاری در شکستن رکوردها از شتاب تا حداکثر سرعت و اخیراً رکوردهای پیست دارد. سال گذشته، یسکو اتک رکورد سریع‌ترین خودرو تولیدی پیست لاگونا سکارا شکست؛ اما رقابت تنگاتنگ با زینگر باعث شد این عنوان از دست برود. با این حال، کونیگزک با سلاح جدیدش، سدی اسپیر با ۱۶۲۵ اسب‌بخار که به‌تازگی رکورد سریع‌ترین خودرو تولیدی در مسیر تیه‌نوردی گودوود را از زینگر 21۰ گرفت، به‌دنبال رکورد شکنی‌های بیشتری است؛ از جمله در پیست مشهور نوربرگ رینگ. کونیگزک از زمان تصادف پرسرصدای مدل



برنامه آتی «کونیگزک» برای شکستن رکورد نوربرگ رینگ

باز آفرینی جیلی «پاندا» در قالب برند سابق «لیفان»



پس از اعلام ورشکستگی در اواخر سال ۲۰۲۰، شرکت لیفان به زیر چتر گروه جیلی رفته است. «لی‌وان» تاکنون چند محصول معرفی کرده که همگی نسخه تغییر یافته از مدل‌های جیلی هستند. جدیدترین محصول این برند یعنی اسمورف (Smurf) نیز همان جیلی پاندا مینی EV است، که از سال ۲۰۲۲ تاکنون عرضه می‌شود. تا انتهای جولای ۲۰۲۵، بیش از ۱۰۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه جیلی پاندا مینی در چین به فروش رسیده است. لی‌وان اسمورف برای رقابت با وولینگ مینی، چری QQ و بستون پونی وارد بازار می‌شود. بنابر اعلام رسانه‌های چینی، قیمت کمتر از ۳۶ هزار یوان (۵ هزار دلار) برای این محصول هدفگذاری شده است.

فرم جعبه‌ای بدنه لی‌وان اسمورف به همراه جلوپنجره بدون منفذ، چراغ‌های دایره‌ای جلو، تزئین سپرها با رنگ نقره‌ای و رنگ‌های ۱۴ اینچ، طرحی دوست‌داشتنی را به نمایش می‌گذارد و خریدار می‌تواند رنگ‌آمیزی دو تایی بدنه را انتخاب کند. درگاه شارژ هم در جلوی بدنه قرار دارد. طراحی مینیمال لی‌وان اسمورف، فرمان دو شاخه، اهرم دایره‌ای دنده، نمایشگر لمسی ایستاده و درجه‌های تهویه به فرم مستطیلی را به همراه دارد. خریدار می‌تواند یکی از سه رنگ صورتی Sakura، خاکستری Castle یا سبز Forest را برای تزئین این فضا، انتخاب کند.

تاثیرات قوانین جدید ایالات متحده درباره ممنوعیت استفاده از نرم‌افزار و سخت‌افزار آسیایی و روسی

کدهای چینی از بازار آمریکا جمع‌آوری می‌شوند



سهیل سیواشی

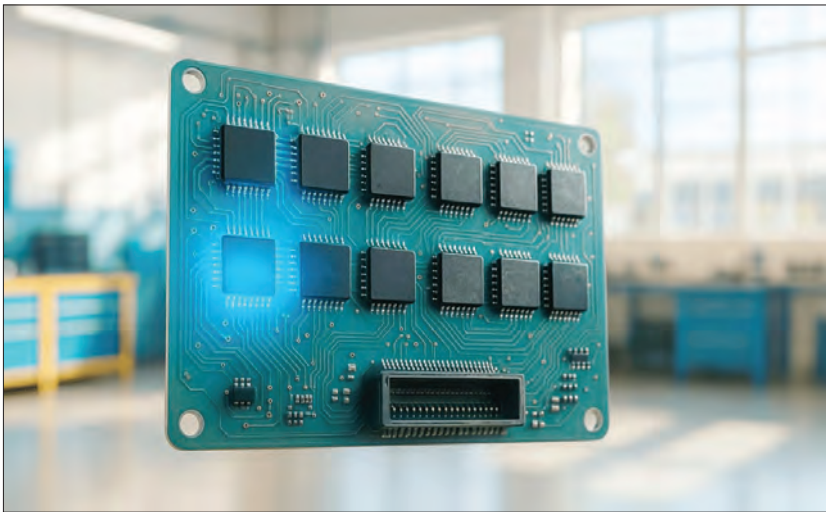
s.sivashi@autoworld.ir

در آغاز دهه سوم هزاره جدید، صنعت خودرو به‌ویژه در حوزه وسایل نقلیه متصل (Connected Vehicles) و فناوری‌های مرتبط با تلماتیک، با تحولات عظیمی روبه‌رو شده است. امروزه تلماتیک و زیرساخت‌های ارتباطی همچون Vehicle VCS (Communication System) به مولفه‌های اصلی در پلت‌فرم‌های خودروهای هوشمند تبدیل شده‌اند و نقشی اساسی در به‌روزرسانی‌های نرم‌افزاری OTA، مدیریت داده‌ها، خدمات تعمیر و نگهداری، امنیت سایبری و تجربه کاربری ایفا می‌کنند. تحولات ژئوپولیتیک و روابط اقتصادی در عصر رقابت جهانی باعث شده ایالات متحده بر سر مسائل امنیت ملی و حفظ زنجیره تامین مطمئن، قوانینی وضع کند که ورود و استفاده از فناوری‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری تلماتیک دارای منشأ چینی و روسی را در خودروهای متصل فروخته‌شده در بازار آمریکا ممنوع می‌سازد.

سیستم ارتباطی خودرو برای آینده تلماتیک (Telematics) ترکیبی از دو واژه «تله‌کامونیکاسیون» به معنای ارتباطات از راه دور و «ینفورماتیک» به معنای داده‌ورزی است که برای نخستین بار در دهه ۱۹۷۰ مطرح شد و رفته‌رفته به‌عنوان بستر یکپارچه ارتباطات و مدیریت داده در خودروها توسعه یافت.

امروزه تلماتیک در صنعت خودرو شاخه‌ای از فناوری‌های هوشمند است که امکان ارسال، دریافت و ذخیره اطلاعات از طریق شبکه‌های بی‌سیم را برای کنترل، تعویض و هدایت وسایل نقلیه فراهم می‌کند.

از جمله کاربردهای تلماتیک می‌توان به سامانه ناوبری ماهواره‌ای، ردیابی خودرو، خدمات اضطراری (eCall/ ERA GLONASS)، به‌روزرسانی نرم‌افزاری، پایش سلامت



خودرو، مدیریت ناوگان و حتی بیمه مبتنی بر رفتار راننده اشاره کرد. سامانه ارتباطی خودرو یا VCS (Vehicle Communication System) نیز نوعی شبکه رایانه‌ای است که از طریق مازول‌های ارتباطی (مانند بلوتوث، وای‌فای، 4G/5G، DSRC) ارتباط دوطرفه بین خودرو و محیط بیرونی (زیرساخت‌ها، سایر خودروها، سورها و ...) را امکان‌پذیر می‌سازد.

این سامانه‌ها، فناوری محوری در پیاده‌سازی ارتباطات خودرو به‌همه‌چیز (V2X)، به‌روزرسانی OTA و خدمات متصل به اینترنت هستند که در نسل جدید خودروها به‌ویژه خودروهای الکتریکی و هوشمند عمق نفوذ بالایی دارند.

قوانین جدید ایالات متحده برای ممنوعیت نرم‌افزار و سخت‌افزار در ژانویه ۲۰۲۵ وزارت بازرگانی آمریکا از طریق دفاتر امنیت صنعت و فناوری (BIS) و کمیسیون فدرال ارتباطات (FCC)، مقررات جدیدی را برای زنجیره تامین خودروهای متصل تصویب و اجرایی کرد که هدف آن حذف نفوذ فناوری‌های چینی و روسی از خودروهای

منطبق با مقررات و عاری از کد یا قطعه چینی/روسی است. نگهداری سوابق تامین کنندگان به مدت ۱۰ سال و به‌روزرسانی سالانه اظهارنامه، دیگر الزامات کلیدی این قانون است. در دوره گذار، واردات برخی قطعات VCS برای تعمیر، نمایشگاهی، تست، مسابقات خارج جاده‌ای یا صادرات مجدد مشمول برخی مجوزها و استثنائات شده است.

همچنین تعمیر و گارانتی خودروهای ساخته‌شده پیش از ۲۰۲۰ توسط قطعات مشمول مشروط به ثبت مجوز ویژه همچنان امکان‌پذیر است. کمیسیون FCC هرگونه استفاده از آزمایشگاه‌ها، مراکز صدور گواهی و نهادهای ارزیاب مربوط به کشورهای مخالف (از جمله چین و روسیه) را برای تجهیزات ارتباطی خودرو در آمریکا ممنوع اعلام کرده است.

پیامدهای کلان قوانین جدید بر صنعت جهانی خودرو اجرای ممنوعیت نرم‌افزار و سخت‌افزار تلماتیک با منشأ چینی و روسی، عملاً خودروسازان جهانی را ملزم به بازنگری اساسی در راهبردهای تامین قطعه و انتخاب همکاران تجاری جایگزین می‌کند.

بسیاری از قطعات تلماتیک و مازول‌های اصلی سامانه ارتباطی، به‌دلیل مزیت‌های اقتصادی و فناوری، تا امروز توسط شرکت‌های سرشناس چینی و در مقیاس کمتر روسیه تامین می‌شدند.

از سال ۲۰۲۷ (در نرم‌افزار) و ۲۰۳۰ (در سخت‌افزار)، الزام به حذف فناوری‌های فوق، خودروسازان آمریکایی و حتی شرکت‌های چندملیتی با سهم بازار در آمریکا را به سوی تامین کنندگان اروپایی، ژاپنی، کره‌ای و حتی شرکت‌های نوپای آمریکایی سوق خواهد داد. این دگرگونی می‌تواند به ایجاد کمبود عرضه موقت، افزایش هزینه‌های تحقیق و توسعه، گران‌تر شدن مازول‌های تلماتیک و حتی اختلال‌های لحظه‌ای در فرآیند تولید و خدمات رسانی در سراسر جهان بینجامد.

کشورهای خارج از حوزه مقررات آمریکا که بخش عمده‌ای از خودروهای مورد استفاده در آن‌ها وارداتی به‌شمار می‌روند یا تحت لیسانس پلت‌فرم‌های جهانی ساخته می‌شوند نیز در معرض تحولات زنجیره تامین و سرویس‌دهی قرار می‌گیرند.

به‌رنگ River Sand، تلماتیک، جلب‌نظر می‌کند. در فضای کابین با مجموعه قطعات آلومینیومی شامل اهرم دنده، پدال‌ها و کلیدها، طراحی جدید کف کابین به‌منظور قرارگیری بهتر راننده و همچنین ترمز دستی با طراحی شبیه به گلنگند تفنگ، مواجه هستیم. قوای حرکتی هنسی ونوم F5 رولولوشن LF از پیشرانه ۶٫۶ لیتر V8 توئین توربوشارژر تامین می‌شود، که ۲۰۳۱ اسب‌بخار قدرت را از طریق گیربکس شش سرعته دستی به محور عقب انتقال می‌دهد. بنابر اعلام سازنده، این خودرو برای دستیابی به حداکثر سرعت ۴۸۰ کیلومتر بر ساعت مهندسی شده است. به لطف برخورداری از پکیج آلوده‌نیامیک رولولوشن، بدنه این خودرو نسبت به مدل عادی F5، عرض بیشتری دارد.

قیمت یک میلیون یورویی برای «برابوس» ۸۰۰ اسب‌بخاری



برابوس باز هم به سراغ مرسدس AMG G63 رفته و با اضافه کردن ۱٫۵ متر به طول شاسی نردبانی این خودروی بیراهه‌نورد، آن را به پیکاپ سه محوره تبدیل کرده است. برابوس XLP 800 6x6 ادونچر ۲۰۲۶ با طول ۶٫۱۸۳ متر و ارتفاع بیش از ۲ متر، در مقایسه با خودروهای عادی به یک هیولا شباهت دارد. کیت بدنه Widestar شامل لبه گلگیرهای فیبر کربن، جلوپنجره جدید، وینچ داخل سپر، صفحه زیرسپری از جنس فیبر کربن، هواکش روی کاپوت، فاصله ۴۷٫۳ سانتی‌متری کف تا سطح زمین و شش رینگ ۲۲ اینچ با تایرهای چهارفصل 325/55R22 چهاره‌ای با ابعاد ۲۰۱ و وانت لوکس را نمایش می‌دهد. در زیر کاپوت برابوس XLP 800 6x6

ادونچر ۲۰۲۶ با پیشرانه ۴ لیتر V8 توئین توربوشارژر و بهره‌ر هستیم، که ۸۰۰ اسب‌بخار قدرت و هزار نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک به هر سه محور ارسال می‌کند. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت این خودرو هم ۵٫۸ ثانیه و ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. ظرفیت یدک‌کشی این پیکاپ غول‌پیکر به ۴٫۵ تن می‌رسد. مصرف سوخت متوسط ۲۰٫۱ لیتر در صد کیلومتر و آلایندگی ۴۲۰ گرم در کیلومتر، نسبت به استانداردهای چند سال پیش صنعت خودروسازی هم زیاد به نظر می‌رسد، اما بعید است که برای مشتریان چنین خودرویی، حائز اهمیت باشد.

خبر

News

اقتصادی‌ترین USV برقی «چری»

گروه چری در اوایل ۲۰۲۴، زیرمجموعه جدید خود به نام آی‌کار (iCar) را معرفی کرد. نخستین محصول این برند یعنی ۰۳ هم به فاصله کمی وارد بازار شد. حالا چری قصد دارد این خودرو را تحت برند فالوین و در دو تیپ X3 و X3 پلاس نیز عرضه کند. فالوین X3 و X3 پلاس تمام ویژگی‌های ظاهری آی‌کار ۰۳ شامل فرم جعبه‌ای بدنه، چراغ‌های L-شکل جلو، برآمدگی کاپوت، محفظه زاپاس روی در صندوق و ترمز مسکونی سپرهای جلو و عقب و رکاب‌های جانبی را به همراه دارد. طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها چری فالوین X3 به ترتیب ۲٫۳۲۷، ۱٫۹۱، ۱٫۷۱۵ و ۲٫۷۱۵ متر اعلام شده است. این مدل بسته به تجهیزات بین ۱۷۲۲ تا ۱۸۲۷ کیلوگرم



وزن دارد. طول و ارتفاع فالوین X3 پلاس هم ۴٫۳۸ و ۱٫۷۴۱ متر اعلام شده است، درحالی‌که عرض و فاصله بین محورها با X3 تفاوتی ندارد. وزن این مدل به ۱۹۰۳ کیلوگرم نیز می‌رسد. عمق غوطه‌وری این مدل‌ها، ۶۲۵ میلی‌متر اعلام شده است. در کابین فالوین X3 و X3 پلاس با فرمان D-شکل، صفحه نشان‌دهنده ۹٫۲ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵٫۶ اینچ و فرم مستطیلی درجه‌های تهویه روبه‌رو هستیم. فضای ۴۵۰ لیتری محفظه بار این خودروهای ۵ نفره هم پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۱۲۳۸ لیتر افزایش می‌یابد. چری فالوین X3 به ۱۲ سامانه ایمنی شامل ترمز اضطراری خودکار، کروژ کنترل تطبیقی و دوربین‌های پیش محیط اطراف مجهز است. در مدل پلاس، سامانه دستیار رانندگی پیشرفته چری به نام Falcon 500 با قابلیت رانندگی در بزرگراه و پارک خودران هم اضافه می‌شود. چری فالوین X3 به یک موتور برقی ۱۸۵ کیلووات (۲۴۸ اسب‌بخار) و ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور روی محور عقب، مجهز شده است. باتری ۵۰٫۷۹ یا ۶۸٫۳۶ کیلووات ساعت، برد حرکتی ۴۰۱ یا ۵۲۰ کیلومتر (برمبنای CLTC) را برای این مدل فراهم می‌کند. اما مدل بزرگتر یعنی چری فالوین X3 پلاس در دو تیپ عرضه می‌شود.



هیولای پیست «مرسدس بنز»



مهندس از قدرتمندترین خودرو مسابقاتی تاریخ خود رونمایی کرد. این هیولای جدید که GT2 Edition W16 نام دارد، بر پایه نسل پیشین AMG GT ساخته شده و با قدرتی ویرانگر، آمده تا تعریفی نو از پرفورمنس در پیست ارائه دهد. این خودرو که برای عرضه در سال ۲۰۲۵ برنامه‌ریزی شده، تنها در ۳۰ نسخه تولید خواهد شد. مهندسان AMG با راهایی از محدودیت‌های قوانین جاده‌ای و مسابقات، تمام توان خود را برای استخراج حداکثر قدرت از بیش‌ترانه ۴ لیتری V8 تونین توربو به کار گرفته‌اند. نتیجه، دستیابی به قدرت شگفت‌انگیز ۸۳۰ اسب‌بخار

و گشتاور ۱۰۰۰ نیوتن‌متر بدون هیچ‌گونه کمک از سیستم‌های هیبریدی است. این ارقام با فعال‌سازی یک دکمه جادویی روی فرمان به نام Push2Pass آزاد می‌شود که با افزایش موقت فشار پوست، نیروی خودرو را به اوج می‌رساند. در داخل کابین نیز همه چیز برای مسابقه آماده است؛ از سلول ایمنی فیبر کربنی و کمربند ایمنی پنج‌نقطه‌ای گرفته تا سیستم اطفای حریق و درجه خروج اضطراری. البته تملک چنین جواهری از زان نخواهد بود و مرسدس برای هر یک از این ۳۰ دستگاه، قیمت پایه ۶۷۹ هزار یورو را اعلام کرده است.

ژاپنی

Japanese

هوندا «پریلود» با پیش‌رانه هیبرید



پس از سال‌ها انتظار و گمانه‌زنی، هوندا سرانجام غبار از نسای خاطره‌انگیز زدود و نسل ششم هوندا پریلود را رسماً رونمایی کرد. هوندا تأکید دارد که پریلود جدید یک خودروی اسپرت نیست بلکه یک گرن تور است؛ تعریفی که با پیش‌رانه ۲۰۰ اسب‌بخاری آن همخوانی دارد اما قیمت جنجالی‌اش، سوالات بسیاری را ایجاد می‌کند. این سیستم از یک موتور ۲ لیتری تنفس طبیعی با قدرت ۱۴۱ اسب‌بخار و یک موتور الکتریکی ۱۸۱ اسب‌بخاری تشکیل شده که مجموع خروجی آن‌ها به ۲۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۱۵ نیوتن‌متر گشتاور می‌رسد. در بازار ژاپن، این خودرو با قیمت پایه حدود ۶،۱۸ میلیون یمن معادل ۴۱ هزار و ۷۰۰ دلار عرضه می‌شود که این رقم نه تنها از هوندا سیویک تایپ R گران‌تر است، بلکه پریلود را در جایگاهی بالاتر از رقبای سرسختی مانند نیسان Z با موتور ۴۰۰ اسب‌بخاری و نسخه پایه توپو تا سوپر افرامی می‌دهد؛ خودروهایی که قدرت بسیار بیشتری ارائه می‌دهند و این استراتژی هوندا را به شدت بحث‌برانگیز کرده است.

محصول

Product

ماکت گران قیمت «والکری»



شاید داشتن ابرخودروی آستون مارتین والکری برای بسیاری یک رویا باشد اما حالا شرکت معتبر آمالگام این رویا را در مقیاسی کوچک‌تر اما با قیمتی باورنکردنی به واقعیت تبدیل کرده است. این شرکت از ماکت فوق‌العاده دقیق و کلکسیونی والکری در مقیاس ۱:۸ رونمایی کرده که قیمت آن با یک خودروی واقعی برابری می‌کند. این ماکت‌های خیره‌کننده در تعداد بسیار محدودی تولید خواهند شد که ۱۹۹ دستگاه کوپه و ۱۹۹ دستگاه اسپایدر است. قیمت نسخه استاندارد که نسخه محدود نام دارد، از ۱۹ هزار و ۹۰۰ دلار آغاز می‌شود؛ اما برای کلکسیونرهای حرفه‌ای‌تر، نسخه سفارشی با قیمت ۲۷ هزار و ۸۶۰ دلار عرضه می‌شود؛ رقمی که به راحتی می‌توان با آن یک مزدا MX-5 جدید یا یک فورد ماوریک خرید. این قیمت نجومی بی‌دلیل نیست. فرایند توسعه و طراحی این ماکت با همکاری مستقیم آستون مارتین بیش از ۳۰۰۰ ساعت زمان برده و مونتاژ هر مدل به تنهایی نیازمند بیش از ۳۰۰ ساعت کار دقیق و ماهرانه است.

ژاپنی

Japanese

سه نسخه جدید از کاوازاکی «نینجا»

کاوازاکی بار دیگر با رونمایی از سه مدل جدید و تولید محدود از خانواده افسانه‌ای نینجا برای سال ۲۰۲۶، علاقه‌مندان به سرعت و قدرت را شگفت‌زده کرد. این سه هیولای سوپرشاژ که شامل مدل‌های نینجا H2، نینجا H2 کرین ABS و مدل مخصوص پیست نینجا H2 R ABS می‌شود، اوج مهندسی ژاپنی را به نمایش می‌گذارند و فقط برای مدت محدودی برای خرید در دسترس خواهند بود. این فرصت خرید برای علاقه‌مندان بسیار کوتاه است و کاوازاکی اعلام کرده که سفارش‌گیری برای این سه مدل تنها تا تاریخ ۱۰ آبان ۱۴۰۴ (۳۱ اکتبر ۲۰۲۵) باز خواهد بود.



این اقدام، نینجاهای جدید را به گزینیهایی کلکسیونی و منحصر به فرد برای خریداران تبدیل می‌کند. مدل پایه ایسن خانواده، نینجا H2 ABS یک هابیرایک شهری است که از یک پیش‌رانه ۹۹۸ سی‌سی چهار سیلندر خطی مجهز به سوپرشاژر بهره می‌برد. این نیروگاه قادر است قدرتی معادل ۲۴۰ اسب‌بخار تولید کند. ترمزهای قدرتمند بر مبنای رنگ مشکی براق با قابلیت خودترمیم از دیگر ویژگی‌های این مدل است. قیمت این نسخه ۳۲ هزار و ۷۰۰ دلار اعلام شده است. نسخه بعدی یعنی نینجا H2 کرین H2 از نظر فنی کاملاً مشابه مدل استاندارد است اما با بندبندی از فیبر کربن سبک و زیبا و نشان‌های ویژه، خود را متمایز می‌کند. این مدل با قیمت ۳۶ هزار و ۵۰۰ دلار عرضه می‌شود. اما ستاره‌ی چون و چرا این گروه، مدل مخصوص پیست نینجا H2 R ABS است. این موتورسیکلت که کاوازاکی آن را تنها هابیرایک سوپرشاژر جهان می‌نامد، با همان پیش‌رانه ۹۹۸ سی‌سی اما با تنظیمات متفاوت، قدرتی سرسام‌آور معادل ۳۲۱ اسب‌بخار تولید می‌کند. این مدل فقط برای استفاده در پیست مسابقه طراحی شده است.



احسان ناصر بابلی
e.naseri@autoworld.ir

با بالا گرفتن احتمال فعال‌سازی مکانیسم ماشه علیه ایران، پرسش اصلی این است که خودروسازان چینی در چنین شرایطی چه مسیری را در بازار کشور در پیش خواهند گرفت؛ ادامه همکاری یا خروج تدریجی؟ سخنگوی وزارت خارجه هفته گذشته تأکید کرد که قرارداد ۲۵ ساله ایران و چین بدون تأثیر از حواشی ادامه دارد. اظهارات وی در شرایطی است که بیش از چهار سال از امضای سند همکاری راهبردی میان دو کشور می‌گذرد آنچه به پیچیدگی ماجرا اضافه می‌کند، تجربه حضور خودروسازان چینی در ایران است. با شروع دور دوم تحریم‌ها بسیاری از شرکت‌های چینی بازار خودرو کشور را ترک کردند. این خروج گسترده از بازار ایران نشان داد همکاری خودروسازان این کشور با ایران، بیش از آن که راهبردی و مبتنی بر توافقات دو دولت باشد، تابعی از محاسبات اقتصادی، تجاری و بین‌المللی این شرکت‌هاست. اکنون با مطرح شدن دوباره احتمال فعال‌سازی مکانیسم ماشه، این سوال حیاتی مطرح است که آیا چینی‌ها در برابر تحریم‌های ظالمانه، بار دیگر مسیر گذشته را در پیش خواهند گرفت؟

از امضای سند راهبردی همکاری ایران و چین بیش از چهار سال می‌گذرد. ۱۳ آذرماه سال گذشته هم که ژانگ گوو چینگ، معاون نخست‌وزیر چین به تهران آمد، دکتر پزشکیان در دیدار با وی گفته بود: «از نخستین روزهای آغاز فعالیت خود به عنوان رئیس دولت، به دنبال اجرای توافق جامع با طرف چینی هستیم.» با این حال دست‌کم در حوزه خودرو تاکنون هیچ‌یک از بندهای این سند همکاری اجرایی نشده است.

حالا اما موضوع پیچیده‌تر هم شده است، احتمال اجرایی شدن مکانیسم ماشه که تمامی تحریم‌های قبلی شورای امنیت را علیه کشور فعال می‌کند، بیش از پیش قوت گرفته است. در چنین شرایطی ادامه حضور فعلی چینی‌ها در بازار خودرو ایران نیز با اما و اگرهایی همراه است. بعد از سال ۱۳۹۷، یعنی زمانی که دونالد ترامپ دوره اول ریاست جمهوری خود را آغاز کرده و همان ابتدا از برجام خارج و تحریم‌های ثانویه علیه ایران شروع شد، بسیاری از خودروسازان چینی از ایران خارج شدند؛ چرا که همکاری با صنعت خودرو ایران می‌توانست تبعات زیادی برای آن‌ها به همراه داشته باشد.

یکی از سناریوهای نگران‌کننده‌ای که دوباره بر فضای سیاسی و اقتصادی ایران سایه افکنده، احتمال فعال‌سازی «مکانیسم ماشه» است. این مکانیسم که بر پایه قطعنامه ۲۲۳۱ شورای امنیت سازمان ملل تعریف شده، این امکان را به یکی از طرف‌های برجام می‌دهد که در صورت نقض تعهدات توافق از سوی ایران، تمامی تحریم‌های پیشین

پادرا دو کابین در بازار آزاد ۱۵ میلیون تومان ارزان شد

سایه سنگین تحریم‌های بین‌المللی بر سر شرکای چینی خودروسازان



شورای امنیت را احیا کند. اگر چه هنوز این اقدام به صورت رسمی انجام نشده، اما این روزها از افزایش فشارها در این زمینه، نشانه‌های جدیدی به چشم می‌خورد.

در صورت عملی شدن این مکانیسم، وضعیت همکاری‌های بین‌المللی ایران دشوارتر خواهد شد. فعال‌سازی دوباره تحریم‌های سازمان ملل به معنای قطع گسترده‌تر روابط بانکی، محدودیت در تبادلات مالی و افزایش فشارهای سیاسی و اقتصادی بر کشور است. در چنین شرایطی، حتی شرکت‌هایی مانند خودروسازان چینی نیز که در حال حاضر به طور محدود در بازار ایران فعالیت دارند، ممکن است ترجیح دهند از ادامه همکاری با خودروسازی کشورمان چشم‌پوشند.

اگر شرکای چینی بار دیگر تصمیم به ترک بازار خودرو ایران بگیرند، پیامدهای آن به سرعت و به شکل ملموسی دامن بازار و صنعت خودرو کشور را خواهد گرفت. بازار خودرو ایران را می‌توان به صورت یک هرم تقاضا تصور کرد که در پایین‌ترین بخش آن خودروهای ساخت داخل قرار دارند؛ میانه هرم به خودروهای وارداتی با قیمت‌های دارد و در راس هرم، خودروهای وارداتی با قیمت‌های بالاتر و تقاضای کمتر جای گرفته‌اند. این تقسیم‌بندی نشان می‌دهد که هر گروه از خودروها مشتریان و سهم بازار مشخصی دارند.

بر این اساس خروج شرکت‌های چینی به معنای حذف یا کاهش شدید عرضه خودروهای مونتاژی است که در میانه این هرم قرار دارند. این خودروها به دلیل قیمت نسبتاً مناسب‌تر نسبت به خودروهای وارداتی، بخش قابل توجهی از تقاضای بازار را تشکیل می‌دهند و معمولاً مشتریانی با سطح درآمد متوسط رو به بالا به سمت آن‌ها گرایش دارند. کمبود این خودروها به سرعت باعث کاهش تنوع و حجم عرضه در بازار شده و مشتریان این بخش را ناگزیر به تغییر رفتار خواهد کرد؛ در برخی به سمت خودروهای داخلی ارزان‌تر متمایل می‌شوند؛ هرچند این خودروها از نظر کیفیت و امکانات، محدودیت‌های زیادی دارند و پاسخگوی تمامی نیازهای بازار نخواهند بود. بخشی دیگر از مشتریان اما ممکن است به سمت خودروهای وارداتی در راس هرم سوق پیدا کنند که البته

قیمت بسیار بالاتر و دسترسی محدودتری دارند و این بخش از بازار، کوچک‌تر و اختصاصی‌تر است.

مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها همچنان گران می‌شوند خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۱۵ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴) ۱۵۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۲۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) ۸ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۷ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴) ۵۵ میلیون تومان کاهش ۹۳۶ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) ۴ میلیون تومان کاهش ۹۳۸ میلیون تومان و ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان کاهش ۵۶۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

از طرفی در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اسکلت (۱۴۰۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) ۴۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که ارزش تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، جتا V57 (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و تویوتا کرولا-۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

ایتالیایی

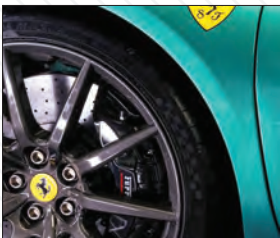
Italian

تکنولوژی خاص «فراری» در سیستم ترمز

فراری یکی از خاص‌ترین سوپراسپرت‌سازان دنیای خودرو به حساب می‌آید که همواره فناوری محصولاتی زبانشد سایر کمپانی‌هاست. اخیراً نیز از مدل ۲۹۶ اسپیشاله رونمایی



کرده است که با زبان جدید طراحی فراری استایل بسیار جذاب و زیبایی به نمایش می‌گذارد. اما به نکته بسیار مهمی در راستای طراحی بدنه ۲۹۶ اسپیشاله باید اشاره کرد که منجر به عملکرد بهتر سیستم ترمز این سوپراسپرت نیز شده است. به این معنا که در بخش جلو دو ورودی هوا فعال درون سپر و دو ورودی



هوا فعال در انتهای چراغ جلو تعبیه شده است. این نوع طراحی منجر به بهبود خنک‌کاری عالی دیسک‌های ترمز کربن سرامیکی شده و در بخش عقب به لطف طراحی دریچه‌های فعال ورودی هوا درون گلگیرهای عقب همچنین انتهای خودرو، حجم بالای هوا به دیسک‌های ترمز در محور عقب می‌رسد. بر اساس آن چه که کمپانی فراری اعلام کرده است، این سیستم منجر به بهبود ۱۵ درصدی ترمز در سرعت‌های بالاتر از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت می‌شود. ناگفته نماند که طراحی دیسک‌های خنک شونده سوراخ‌دار نیز در این مهم بسیار اثرگذار بوده‌اند.



جوان پسند است. در طراحی داخلی شاهد یک داشبورد ساده اما بسیار مدرن هستیم که با زبان جدید طراحی هوندا هماهنگ است. در پیچهای دوزنقهای شکل سیستم تهویه مطبوع به همراه دکمه‌های روتاری سیستم تهویه مطبوع کاملاً سبک طراحی مشابه سبویک را به نمایش می‌گذارد. طراحی صندلی‌های فوق اسپرت مشابه آکورا NSX و غربلک فرمان سه شاخه دی-کات به همراه دو پدال شیفتر در پشت آن هیجان رانندگی را دوچندان می‌کند. از نظر مشخصات فنی یک موتور چهار سیلندر ۲ لیتری اتوسفریک هیبریدی دارد که ۲۰۰ اسببخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

کمپانی هوندا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از کانسپت کوپه خود یعنی پریلود رونمایی کرد. این خودرو که بر اساس زبان جدید طراحی هوندا شکل گرفته: بالاخره بعد از مدت‌ها دور و روز قبل بود که به صورت رسمی در نسخه تولیدی معرفی شد. پریلود نسخه نهایی مشابه نسخه کانسپت بوده که با خطوط نرم و احجام سیال شکل گرفته که در نمای جلو با چراغ‌های به فرم A و پوزه متورم که مشابه سایر محصولات هوندا است؛ بسیار جسورانه و اسپرت است. در نمای عقب گویی با یک پورشه ژاپنی شده مواجه هستیم. زیر ادر صندوق عقب کوچک، حجم بردازی خاص به همراه چراغ LED نواری کاملاً مشابه محصولات پورشه بوده که زیبا و



نگاهی به طراحی مدل خاصی از «هوندا»

نئو کلاس انقلابی بامواز راه رسید!

«iX3»؛ ترکیب تفکرات کلاسیک و مدرن باواریایی

اگر بخواهیم یکی از

کراس اوورهای محبوب بازار جهانی را معرفی کنیم، قطعاً باید به خودرو بامو iX3 اشاره کنیم.

از سال ۲۰۱۸ میلادی طراحی

محصولات این خودرو ساز باواریایی به گونه‌ای شد که طرفداران پرو و پاقص این کمپانی صاحبانم نقدهایی را به آن وارد کردند. ماه مارس سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی بامو با رونمایی از کانسپت Vision Neue Klasse X به طرفداران خود نشان داد که قصد دارد بار دیگر به طراحی جذاب کلاسیک خود باز گردد. دور و روز قبل بود که بامو در نمایشگاه اتومبیل مونخ به صورت رسمی از نسخه تولیدی جذاب Vision Neue Klasse X با نام iX3 نسل دوم رونمایی کرد. در ادامه این کراس اوور جسور باواریایی را بررسی می‌کنیم.



بدنه زیبا به همراه جلو پنجره کلاسیک!

پیش از این که به نقد طراحی iX3 جدید بپردازیم باید گفت که کمپانی بامو اولین کراس اوور برقی خود را در نسل سوم X3 (موسوم به iX3 G08) به بازار عرضه کرد. در ادامه این خودرو ساز باواریایی تصمیم گرفت نسل دوم iX3 را با DNA متفاوت و جدا از X3 به تولید برساند. iX3 نسل دوم (که با کد NA5 شناخته می‌شود) روی پلتفرم نسل جدید و نوین باواریایی‌ها یعنی Neue Klasse شکل گرفته و توسعه یافته است. ناگفته نماند iX3 نسل دوم به صورت مستقیم توسط آدرین ون هویدونک طراحی شده است. با نگاهی به پروفیل این اس‌ای‌وی (خودرو سازی بامو، اس‌وی‌وی را اس‌ای‌وی می‌نامند) شاهد استفاده از خطوط شارپ روی بدنه هستیم. همچنین گلگیرهای مربع شکل، حجم ماهیچه‌ای گلگیر عقب، پوزه نسبتاً کشیده و استفاده از رینگ‌های ۲۱، ۲۰ و ۲۲ اینچی، کاراکتر نافذ و خاصی به iX3 بخشیده است. در نمای جلو، شاهد حفظ طراحی کانسپت Vision Neue Klasse هستیم. جلو پنجره کلیوی شکل عمودی کلاسیک بامو (مشابه محصولات دهه ۶۰ میلادی)، چراغ‌های دوبل LED معروف بامو (به صورت عمودی)، چراغ یکپارچه پیشی پانیویی، خطوط تیز کاپوت و ورودی هوای درون سپر جلو، چهره جذاب، کلاسیک و جسورانه iX3 از iX3 را به نمایش می‌گذارد. در نمای عقب شاهد چراغ‌های شکل همیشگی باواریایی‌ها هستیم. چراغ‌های کشیده با LEDهای L شکل معروف بامو، خطوط منقطع درون LED و حجم پردازی خاص در صندوق عقب، نمای زیبا و شیک به iX3 بخشیده است. استفاده از دیفیوزر، اسپویلر اسپرت الحاقی و ورودی هوای فعال درون سپر، سبب ارتقای هیجان در این اس‌ای‌وی اسپرت تمام برقی باواریایی شده است. ناگفته نماند که به لطف سطوح روی بدنه، دستگیره‌های پنهان نسل جدید بامو (که از درون بدنه خودرو خارج می‌شوند) و نصب دیفیوزر و ورودی هوای درون سپر، ضربه درگ این خودرو به ۰،۲۴ رسیده است. این ضربه درگ سبب بهبود آیرودینامیک و افزایش بهره‌وری شده است. بالاخره این که رینگ‌های نسل جدید آیرودینامیکی iX3 نسل دوم بسیار هیجان‌انگیز بوده و عملکرد دینامیکی این خودرو را بهبود می‌بخشد.

کابین متفاوت و پیشرفته به سبک بامو

پس از باز کردن درهای iX3 جدید و قرارگیری در پشت فرمان این خودرو، شاهد سبک طراحی آینده‌نگرانه‌ای از بامو هستیم. درباره پروژه جدید بامو iX3 الیور زیپسه (رئیس هیات مدیره گروه خودرو سازی بامو) می‌گوید: «نئو کلاس Neue Klasse به بزرگ‌ترین پروژه آینده ما است و جهشی بزرگ از نظر فناوری‌ها، تجربه رانندگی نوین و طراحی به حساب می‌آید. همه چیز در مورد این خودرو جدید است؛ با این حال بیش از هر زمان دیگر یک بامو واقعی است. صرف نظر از فناوری رانندگی، تمام محصولات ما از نوآوری‌های نئو کلاس Neue Klasse بهره‌مند خواهند شد. آن چه به عنوان یک چشم‌انداز جسورانه آغاز شد، اکنون به واقعیت تبدیل شده است. بامو iX3 اولین مدل Neue Klasse است که به تولید انبوه رسیده است. مانده تنها نسل بعدی یکی از موفق‌ترین خودروهای کاملاً برقی خود را به جاده می‌آوریم، بلکه عصر جدیدی را برای بامو آغاز می‌کنیم.» در زمان قرارگیری در پشت فرمان iX3 جدید شاهد طراحی داشبورد کاملاً مینیمال هستیم. با وجود یک نمایشگر و بزرگ پانوراما ۴۳،۳ اینچی و یک نمایشگر لمسی منحنی دوزنق‌های شکل ۱۷،۹ اینچی در میان داشبورد، گویی سوار بر خودرویی از آینده هستیم. حجم خاص داشبورد، در پیچ‌های افقی تهویه هوا در بخش میانی، در پیچ‌های نواری نور پردازی LED به سبک جدید بامو و سقف پانورامیک، فضای دلنشین و جذابی را در اختیار سرنشینان این خودرو قرار می‌دهد. طراحی دسته‌دنده جدید و جذاب ۳۶۰ درجه‌ای، غربلک فرمان دی-کات دوبل و حالت دوشاخه شناور، حس رانندگی فوق العاده هیجان‌انگیزی را برای راننده فراهم می‌آورد. ناگفته نماند که طراحی صندلی‌های نسل جدید را گونومی بامو، راحتی سرنشینان را دوچندان کرده است. علاوه بر این موارد، از متر یال با کیفیت پلاستیک نرم Soft Touch و چرم با کیفیت ناپار در کابین این خودرو استفاده شده تا فضای داخلی لوکس جلوه داده شود. iX3 جدید، خودرویی با سطح بالای تکنولوژی و فناوری است. به لطف فاصله محوری ۲۸۹۸ میلی‌متری، طول ۴۷۸۲ میلی‌متری، عرض ۱۸۹۵ میلی‌متری و قامت ۱۶۳۵ میلی‌متری، فضای کاملاً جادار و راحتی در اختیار سرنشینان قرار دارد. بر این اساس فضای ۵۲۰ لیتری صندوق عقب برای حمل بار فوق العاده است.

انقلابی در دنیای تکنولوژی با iX3 جدید

بامو iX3 به لیستی طولانی از تجهیزات فوق پیشرفته مجهز شده است که مهم‌ترین آن‌ها (که انقلابی در صنعت خودرو ایجاد کرده‌اند) عبارتند از: سیستم ارتباط کاربری iDrive X (نسل جدید ارتباط کاربری بامو که یک نسخه بالاتر از iDrive ۸،۵ است)، ۱۰ ایرپگ و دو ایرپگ میانی (در مجموع ۱۲ ایرپگ)، چهار کامپیوتر با عملکرد بالا (High Performance) برای کنترل بخش‌های الکترونیک خودرو، تجهیز سیستم ارتباط خودرو به V2L، سیستم ارتباط خودرو با شبکه V2G، سیستم کمکی فوق پیشرفته رانندگی مبتنی بر نسل جدید خودروان، سیستم پایش دقیق نقاط



فتره‌های) بادی، دوربین ۵۴۰ درجه، تنظیم فرمان به صورت هوشمند (بر اساس قد و وزن راننده)، دستیار صوتی هوشمند جدید (با همکاری آمازون) با نام مدل زبانی بزرگ LLM، چراغ‌های جلو فوق هوشمند و چراغ عقب هوشمند، دید در شب و هدآپ دیسپلی سه بعدی.

باواریایی همیشه قدرتمند!

بامو در بخش فنی این خودرو و انقلابی به پا کرده است. در محور جلو از موتور الکتریکی ASM و در محور عقب از موتور الکتریکی EESM بهره گرفته شده است. واحد انتقال قدرت از نسل ششم است که در این نسل، موتور سنکرون مغناطیس روتور است که این امر، سبب عملکرد بالای خودرو می‌شود. در این بخش گیربکس با موتور یکپارچه بوده و این تکنولوژی سبب انتقال قدرت در کم‌ترین زمان به چرخ‌ها می‌شود. در محور عقب (که از EESM بهره گرفته شده) از همان موتور استفاده می‌شود اما دیگر نیازی به تحریک خارجی وجود نداشته و روتور آن با سرعتی کمتر از میدان مغناطیسی چرخشی در استاتور می‌چرخد (به صورت سنکرون با استاتور). انواع ASM در محور جلوی نسخه‌های بامو xDrive و iX3 به بازار عرضه می‌شود. این مزیت، طراحی جمع‌وجور تر و وزن کمتر را در مقایسه با پیکربندی نسل پنجم (ساختار قبلی بامو) ارائه می‌دهد. از آن جا که محصولات باواریایی‌ها همواره به قدرت و گشتاور بالا با شتاب سریع معروف هستند؛ بر این اساس بامو در حال حاضر iX3 را در یک نسخه، یعنی iX3 50xDrive به بازار عرضه می‌کند. این خودرو دارای یک ساختار دو موتور است. با توجه به این ساختار جدید، این خودرو حداکثر ۴۶۳ اسببخار قدرت و حداکثر ۴۶۱،۳ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند. جالب است بدانید که در این خودرو، چهار کامپیوتر با ECM نسل جدید (ابر مغز) با سرعت پردازش بالا تعبیه شده که پرفورمنس آن را بهبود می‌بخشند. با در نظر گرفتن وزن ۲۲۸۵ کیلوگرمی، این ساختار فنی می‌تواند در آن ۴،۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. ناگفته نماند که iX3 جدید، بالاترین ظرفیت باتری را در میان سایر محصولات باواریایی دارد. این خودرو دارای یک پک باتری ۱۰۸،۷ کیلووات-ساعتی لیتیوم-نیکل-منگنز-کیالت است که به خوبی انرژی پیمایش ۸۰۰ کیلومتری را بر مبنای استاندارد WLTP تأمین می‌کند. جالب است بدانید که این خودرو در ۱۰ دقیقه با استفاده از شارژر سریع می‌تواند نیروی لازم برای طی کردن مسافت ۳۵۰ کیلومتری را تأمین کند. این پک باتری دارای ولتاژ ۴۰۰ ولتی بوده که یک سیستم فوق پیشرفته آب و مایع خنک کننده، عمل خنک کاری آن را به بهترین شکل ممکن انجام می‌دهد.

اوج لذت سواری و تجربه رانندگی

بامو برای سیستم تعلیق جدیدش، نام «قلب لذت» را انتخاب کرده است. این سیستم بالاترین سطح کیفیت سواری را در کنار لذت بی‌پایان رانندگی، به سرنشینان خودرو ارائه می‌دهد. قلب لذت، همراه با یک مجموعه نرم‌افزاری، کنترل عملکرد دینامیکی بامو را انجام می‌دهد. تمام پارامترهای دینامیک رانندگی توسط این سیستم، در سطح جدیدی از سرعت و دقت محاسبه می‌شود. در این سیستم، دهه‌ها تجربه بامو در زمینه کنترل دینامیک رانندگی عرضه شده است. راننده و سرنشینان در بامو iX3 جدید در هر شرایط و سرعتی، حس رانندگی منحصر به فرد و هماهنگ مختص بامو را تجربه می‌کنند. هر حرکت پدال گاز، ترمز و فرمان به‌طور مستقیم و با اطمینان و دقت انجام می‌شود. کشش عالی خودرو (به لطف عملکرد منحصر به فرد SoftStop -) و نرم‌ترین فرایند توقف که تاکنون توسط بامو به‌دست آمده است، از دیگر ویژگی‌های این سیستم است. از طرفی کارایی بامو iX3 جدید با مدیریت یکپارچه سیستم انتقال قدرت، سیستم ترمز و بازبایی انرژی، بهینه شده است. به عبارت دیگر در رانندگی‌های روزمره، ۹۸ درصد از مانورهای ترمز فقط با استفاده از بازبایی انرژی، یعنی بدون استفاده از ترمزهای اصطکاکی انجام می‌شود.

زمان عرضه به بازار

بامو در بهار سال ۲۰۲۶ خودرو iX3 جدید را در اروپا، در تابستان ۲۰۲۶ در ایالات متحده و در اواخر سال ۲۰۲۶ در چین، به خط مونتاژ می‌رساند. در حال حاضر خط تولید iX3 در شهر دبرسن کشور مجارستان راه‌اندازی شده است.



کورت مبتنی بر شناسایی هر جسم متحرک و ثابت، سیستم هشدار پیشگیری از تصادف و برخورد با خودرو و وسایل نقلیه، سیستم پایش دقیق ترافیکی، سیستم هشدار حضور سرنشین یا جاندار در کابین، سیستم تهویه مطبوع نسل جدید پیشرفته مبتنی بر فیلتر اسپون هوشمند، سیستم تهویه سه منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، تنظیم پیشرفته در پیچ‌های سیستم تهویه مطبوع، کروز کنترل پیشرفته، سیستم ترمز اضطراری هوشمند در همه شرایط، هشدار باز کردن ایمن درهای خودرو، استارت و حرکت خودرو از راه دور، سیستم پارک هوشمند مبتنی بر سیستم کمکی پیشرفته رانندگی، سیستم فوق پیشرفته مدیریت هوشمند انرژی و ذخیره انرژی باتری‌ها، سیستم کنترل دینامیکی هوشمند، سیستم تعلیق نسل جدید مبتنی بر دامپر (کمک

و گارانتی معتبر هستند. خودروهای این طرح دارای گارانتی ۳ ساله و یک سال سرویس رایگان است. ثبت نام در این طرح از روز شنبه ۱۵ شهریورماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا پنجشنبه ۲۷ شهریورماه یا تا زمان تکمیل ظرفیت فعال خواهد بود. تمامی مراحل عقد قرارداد به صورت الکترونیکی انجام می شود و خودرو و سند مستقیم به نام مشتری نهایی صادر خواهد شد.

این طرح فرصتی مناسب برای فعالان حوزه حمل و نقل است تا محصولات جدید و قدرتمند امپاور را با شرایط ویژه و موعد تحویل مشخص خریداری کنند. علاقه مندان می توانند با مراجعه به عاملیت های بهمن دیزل در سطح کشور نسبت به ثبت نام برای خرید خودرو مورد نظر خود اقدام کنند.

شرکت بهمن دیزل در جدیدترین بخشنامه خود، طرح فروش نقدی محصولات سنگین مدل ۱۴۰۴ را آغاز کرده است. در این طرح دو محصول جدید خانواده امپاور شامل کامیون ۲۶ تن کمپرسی BD460 و کشنده تک محور BD560 با قیمت ویژه و تحویل در هفته دوم آبان ۱۴۰۴ به خریداران عرضه می شوند. در این مرحله از فروش، کامیون کمپرسی امپاور BD460 با ظرفیت ۲۶ تن، با قیمت نهایی ۶۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون و ۲۸۵ هزار ریال و موعد تحویل در هفته دوم آبان ماه عرضه می شود. همچنین کشنده تک محور امپاور BD560 با قدرت ۱۵۶۰ اسب بخار، به قیمت نهایی ۷۴ میلیارد و ۳۸۵ هزار ریال و موعد تحویل در آبان ماه ۱۴۰۴ در اختیار مشتریان قرار می گیرد. هر دو محصول فقط به رنگ سفید ارائه شده و مشمول بیمه شخص ثالث، کارت سوخت



**نخستین شرایط فروش
کشنده «BD560» و کامیون
کمپرسی «BD460» توسط
«بهمن دیزل» اعلام شد**



تحول در حمل و نقل شهری؛

بهترین اتوبوس های برقی جهان برای حمل و نقل شهری کدام هستند؟

برندهایی مانند BYD و یوتونگ از چین، مرسدس، ولوو و MAN از اروپا، نیو فلایر از آمریکا و هیوندای از آسیا نشان داده اند که رقابت در این عرصه به یک میدان جهانی تبدیل شده است



کنند. در آمریکای شمالی نیز لس آنجلس متعهد شده که تا سال ۲۰۳۰ تمامی اتوبوس هایش برقی شوند.

آینده اتوبوس های برقی در حمل و نقل جهانی روندی که آغاز شده برگشتناپذیر به نظر می رسد. با پیشرفت فناوری باتری های حالت جامد، افزایش ظرفیت ذخیره انرژی و کاهش هزینه تولید، اتوبوس های برقی به زودی به گزینه ای کاملاً اقتصادی و عملی برای تمام شهرهای جهان بدل خواهند شد. حتی تحقیقات گسترده ای درباره ترکیب انرژی های تجدیدپذیر با سیستم های شارژ در حال انجام است تا اتوبوس های برقی به طور کامل با انرژی سبز کار کنند.

آینده ای پاک و بی صدا اتوبوس های برقی دیگر یک فناوری لوکس یا آزمایشی نیستند، بلکه واقعیتی انکارناپذیر در حمل و نقل عمومی به شمار می آیند. برندهایی مانند BYD و یوتونگ از چین، مرسدس، ولوو و MAN از اروپا، نیو فلایر از آمریکا و هیوندای از آسیا نشان داده اند که رقابت در این عرصه به یک میدان جهانی تبدیل شده است.

شهرهایی که زودتر به این تحول روی آورده اند، نه تنها از مزایای زیست محیطی بهره مند شده اند بلکه رضایت عمومی شهروندان را نیز افزایش داده اند. آینده ای که در آن خیابان ها از دود و صدای موتورهای دیزلی خالی باشند، دیگر دور از دسترس نیست و اتوبوس های برقی مهم ترین نقش را در تحقق آن ایفا می کنند.

راحتی مسافران و تجربه سفر یکی از مهم ترین معیارهای موفقیت اتوبوس های برقی، رضایت مسافران است. کاهش محسوس صدا در مقایسه با اتوبوس های دیزلی باعث شده که سفر با این وسایل نقلیه آرام تر و لذت بخش تر باشد. سیستم تهویه مطبوع پیشرفته، صندلی های راحت و امکاناتی همچون پورت های USB و اینترنت بی سیم، سطح خدمات را بهبود داده اند. بسیاری از شهروندان در شهرهایی که ناوگان برقی را هاندازی شده، از این تحول به عنوان نقطه عطفی در کیفیت زندگی شهری یاد می کنند.

چالش های پیش روی گسترش اتوبوس های برقی با وجود تمام مزایا، توسعه ناوگان برقی همچنان با چالش هایی روبه روست. هزینه اولیه بالای خرید این اتوبوس ها یکی از موانع جدی است که البته در بلندمدت با کاهش هزینه سوخت و نگهداری جبران می شود. ایجاد زیرساخت شارژ گسترده نیز نیازمند سرمایه گذاری کلان و همکاری میان دولت ها و بخش خصوصی است. همچنین مدیریت چرخه عمر باتری ها و بازیافت آن ها موضوعی حیاتی برای کاهش آثار زیست محیطی خواهد بود.

نمونه های موفق شهری شهر شنژن در چین را می توان الگویی جهانی دانست، زیرا توانسته ظرف چند سال کل ناوگان اتوبوس هایش را به برقی تبدیل کند. این شهر با بیش از ۱۶ هزار اتوبوس برقی، الگویی برای سایر کشورها شده است. در اروپا نیز شهرهایی مانند آمستردام، پاریس و اسلوفر مسیر مشابهی حرکت می کنند و هدف گذاری کرده اند که تا میانه دهه جاری میلادی، ناوگان خود را به طور کامل برقی

شهرهای بزرگ جهان امروز بیش از هر زمان دیگری با چالش آلودگی هوا، ترافیک و مصرف انرژی مواجه هستند.

وسایل حمل و نقل عمومی، به ویژه اتوبوس ها که ستون فقرات جابه جایی درون شهری محسوب می شوند، نقشی کلیدی در کاهش یا افزایش این مشکلات ایفا می کنند. دهه هاست موتورهای دیزلی به عنوان نیروی محرکه اصلی اتوبوس ها شناخته می شوند، اما اکنون موجی جهانی برای جایگزینی آن ها با فناوری های پاک تر آغاز شده است. در این میان اتوبوس های برقی توانسته اند با کاهش آلایندگی، صدای کمتر، هزینه نگهداری پایین تر و افزایش کیفیت خدمات، جایگاهی بی بدیل در آینده حمل و نقل شهری پیدا کنند



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

رشد جهانی اتوبوس های برقی بر اساس گزارش های بین المللی، تعداد اتوبوس های برقی در حال تردد در جاده های جهان طی یک دهه گذشته، رشدی انفجاری داشته است. چین به عنوان پیشگام این عرصه اکنون میزبان صدها هزار دستگاه اتوبوس برقی است که ناوگان حمل و نقل شهری شهرهایی چون شنژن و پکن را تشکیل می دهند. این روند به سرعت به اروپا، آمریکای شمالی و حتی خاورمیانه سرایت کرده و سیاست های زیست محیطی دولت ها، مشوق های مالی و فناوری های نوین باتری، همگی باعث شده اند که خرید و بهره برداری از اتوبوس برقی بیش از پیش اقتصادی شود.

فناوری باتری و اهمیت شارژ سریع یکی از عوامل کلیدی موفقیت اتوبوس های برقی، توانایی آن ها در ذخیره و مدیریت انرژی است. باتری های لیتیوم یون که روزگاری محدودیت های زیادی داشتند، اکنون به ظرفیتی بالاتر و چرخه عمر طولانی تر دست یافته اند. بسیاری از مدل های جدید می توانند با یک بار شارژ بیش از ۳۰۰ کیلومتر پیمایش کنند که برای پوشش بیشتر خطوط شهری کفایت می کند. علاوه بر این، ایستگاه های شارژ سریع و فناوری های شارژی بی سیم نیز به کمک ناوگان های اتوبوسرانی آمده اند تا در زمان توقف کوتاه میان مسیر یا هنگام شب، امکان شارژ کامل فراهم شود.

نقش برندهای چینی در پیشگامی بازار چین را باید بزرگترین بازیگر عرصه اتوبوس های برقی دانست. شرکت های BYD و یوتونگ در صدر این انقلاب قرار دارند و نه تنها بازار داخلی را پوشش می دهند بلکه به اروپا، آمریکای لاتین، آفریقا و حتی استرالیا نیز صادرات دارند.

مدل های متنوع BYD، از مینی بوس های برقی گرفته تا اتوبوس های ۱۲ متری شهری، با برد بالا و کیفیت مناسب توانسته اند اعتماد مدیران شهری را جلب کنند. یوتونگ نیز با معرفی اتوبوس هایی مانند E12 و E18 توانسته در رقابت های بین المللی، از نظر مصرف انرژی و راحتی مسافران عملکرد چشمگیری از خود نشان دهد. این دو برند اکنون معیاری برای سایر خودروسازان شده اند و استانداردهای جدیدی در بهره وری و دوام تعریف کرده اند.

ورود خودروسازان اروپایی به میدان اروپا با سابقه ای طولانی در تولید اتوبوس های دیزلی و گازسوز، اکنون در مسیر گذار به برقی سازی قرار گرفته است. شرکت مرسدس بنز با مدل eCitaro یکی از مهم ترین نمونه های اروپایی را به بازار عرضه کرده است. این اتوبوس با طراحی مدرن، امکانات رفاهی پیشرفته و سیستم های ایمنی کامل، پاسخی به نیاز شهرهای پیشرفته اروپایی برای حمل و نقل سبز محسوب می شود. ولوو نیز با معرفی سری Electric 7900 توانسته در بسیاری از پایتخت های اروپایی حضور پیدا کند. این برند سوئدی با تجربه ای طولانی در توسعه فناوری های هیبریدی، اکنون تمام توان خود را بر روی برقی سازی متمرکز کرده و اتوبوس هایش با دوام، کیفیت ساخت بالا و پشتیبانی فنی گسترده شناخته می شوند.

از سوی دیگر، شرکت MAN آلمان با مدل Lion's City E توانسته در مسابقه فناوری از رقبای عقب نماند. این اتوبوس با طراحی کابین ارگونومیک، ظرفیت مسافر بالا و پیمایش قابل توجه، یکی از انتخاب های اصلی شرکت های اتوبوسرانی اروپایی محسوب می شود.

تجربه آمریکای شمالی در توسعه ناوگان آمریکای شمالی با توجه به وسعت شهرها و اهمیت ناوگان حمل و نقل عمومی نیز در حال سرمایه گذاری گسترده بر اتوبوس های برقی است. شرکت نیو فلایر در ایالات متحده یکی از پیشگامان این عرصه است و محصولاتش در بسیاری از شهرها مانند لس آنجلس و نیویورک به کار گرفته می شوند. این اتوبوس ها با قابلیت شخصی سازی برای نیازهای گوناگون شهری و پشتیبانی از فناوری شارژ سریع، به سرعت جایگزین ناوگان دیزلی قدیمی می شوند. در کانادایز شرکت های نوظهوری همچون Lion Electric به بازار ورود کرده اند و با تمرکز بر طراحی ویژه برای شرایط سردسیر توانسته اند راه حل هایی کاربردی ارائه دهند. این شرکت ها نه تنها بازار داخلی را تأمین می کنند بلکه صادرات به ایالات متحده را نیز در دستور کار دارند.

آسیا و موج گسترده برقی سازی علاوه بر چین، کشورهای دیگری در آسیا نیز به سرعت به سمت برقی سازی ناوگان اتوبوسرانی حرکت کرده اند. هند، با مشکلات جدی آلودگی هوا در شهرهایی مانند دهلی و بمبئی، به برنامه های گسترده برای جایگزینی اتوبوس های دیزلی با نمونه های برقی روی آورده است. شرکت های داخلی همچون تاتا موتورز و آشو کا لیلاند پروژه های بزرگی برای عرضه اتوبوس های برقی در سطح ملی آغاز کرده اند.

در کره جنوبی نیز کمپانی هیوندای با عرضه مدل های Elec City سهمی پررنگ در توسعه ناوگان شهری دارد. این اتوبوس ها با فناوری های پیشرفته باتری و سیستم های مدیریت انرژی، علاوه بر بازار داخلی، به کشورهای دیگر نیز راه یافته اند.



یافت؛ به این معنا که این مدل خودرو در بازار با ۳ میلیون تومان کاهش، ۳ میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان قیمت گذاری شد. همچنین در بخش وارداتی‌های بازار، قیمت چانگان CS55 مدل ۲۰۲۴ با ۴ میلیون تومان کاهش، به ۲ میلیارد و ۸۲۶ میلیون تومان رسید.

روز گذشته برخی از بلندقامتان چینی در بازار با افت قیمت مواجه شدند. به عبارت دیگر فونیکس تیگو ۷ پر میوم با ۵ میلیون تومان کاهش در بازار، ۲ میلیارد و ۶۱۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد. از سوی دیگر قیمت فونیکس تیگو ۸ پرومکس نیز تا حدی کاهش

افت قیمت خودروهای بلندقامت چینی در بازار



بازار خودرو کشور؛ بحران اعتماد و چرخه التهاب

بیشتر فراهم می‌کند. در چنین شرایطی، مصرف‌کنندگان همچنان نخستین قربانیان نابسامانی‌ها هستند و خودرو به جای یک کالای مصرفی، به کالایی سرمایه‌ای و پرهزینه تبدیل شده است.

ریشه بحران در نبود نظارت موثر و تصمیم‌گیری جزیره‌ای نهفته است؛ فقدان هماهنگی میان وزارت صمت، بانک مرکزی و گمرک، تصمیمات راناکارآمد کرده و مانع اصلاحات ساختاری شده است. تازمانی که اراده‌ای جدی برای ایجاد شفافیت در عرضه، نظارت بر قیمت‌گذاری و پابندی به حقوق مصرف‌کنندگان شکل نگیرد، بازار خودرو کشور در چرخه‌ای از التهاب و بی‌اعتمادی گرفتار خواهد بود.

در سبوی دیگر، خودروهای مونتاژی داخلی نیز وضعیتی مشابه دارند؛ تحویل‌های چندماهه و جهش‌های غیرمنطقی قیمت، حبابی مصنوعی در بازار ایجاد کرده است. نمایندگی‌هایی نیز با سوءاستفاده از خلأ نظارتی، چندین برابر ظرفیت واقعی پیش‌فروش کرده و سرمایه مردم را جذب کرده‌اند؛ بدون این که توان تحویل داشته باشند. این چرخه، ترکیبی از بی‌اعتمادی، کمبود عرضه و سوداگری را شکل داده است. خودروسازان نیز با چالش‌های عدیده تولید مواجه هستند که گاهی سبب تاخیر، تعویق یا توقف طرح‌های فروش می‌شود. این سیاست، نه تنها بازار را بی‌ثبات نگاه می‌دارد، بلکه به افزایش مصنوعی قیمت‌ها دامن می‌زند و زمینه را برای سودجویی

بازار خودرو در ایران سال‌هاست به معمای پیچیده برای مصرف‌کنندگان بدل شده است؛ بازاری که نه تنها نتوانسته پاسخگوی تقاضای واقعی باشد، بلکه هر بار با سیاست‌های ناکارآمد و مدیریت جزیره‌ای، اعتماد عمومی را بیش از پیش تضعیف کرده است. وعده آزادسازی واردات خودرو که قرار بود با شکستن انحصار و ایجاد رقابت، قیمت‌ها را متعادل کند، امروز با تاخیرهای طولانی، موانع بوروکراتیک و اختلال در تخصیص ارز مواجه است. نتیجه آن بلاتکلیفی خریداران و بی‌ثباتی شدید قیمت‌هاست؛ وضعیتی که نشان می‌دهد سیاست‌ها به جای اصلاح، صرفاً مُسکن‌های موقت ارائه می‌دهند.

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
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۱۲۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرومکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
فونیکس FX پر میوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۵۸۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۴۰	۴۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۴۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۲۰	۱۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۹۸	یک میلیارد و ۷۷۵	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسلنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هونگچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۷	۲	▲
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۶۷	۳	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۵	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۹۳	۲	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۲	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۸	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۳۶	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۰	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۴۹	۲	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۴۸	۱	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۶۷	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۲۵	۵	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۳۶	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۲۰	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۹	۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۸	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۶	۴	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۰۵	۲	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۳۵	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۷۵	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۲	۳	▼
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۱۲۵	۱۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۱	۱	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۵	۲	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۲۰	۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۶	۵	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۲	۴	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۳	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۳۸	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۵۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۶۷	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۱۸۷	۵	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۱	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۳۵	۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۶۳	۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۳۰	۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۹	۴	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۳۷	۱	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۳	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۳۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۷	۰	

قوطی روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق شدند.» جانشین انتظامی استان با اشاره به این که روغن موتورهای مکشوفه فاقد هر گونه مدارک قانونی و معتبر گمرکی بودند، تصریح کرد: «کارشناسان مربوطه ارزش این کالاها را ۱۱ میلیارد ریال برآورد کردند.» نادریبیگی در پایان بایان این که در این رابطه راننده متخلف خودرو ضمن تشکیل پرونده برای انجام اقدامات قانونی به مرجع قضایی تحویل داده شد، از شهروندان خواست در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک و مجرمانه در زمینه قاچاق کالا و ارز، مراتب را در اسرع وقت از طریق تماس با مرکز فوریت های ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند.

جانشین انتظامی استان البرز از کشف ۳۲۹ عدد قوطی روغن موتور و فیلتر روغن قاچاق به ارزش ۱۱ میلیارد ریال در یکی از مناطق شهرستان کرج خبر داد. سرهنگ محمد نادریبیگی، جانشین فرمانده نیروی انتظامی استان البرز اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح پیشگیری از قاچاق کالا، ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان حین گشت زنی فعال و هدفمند در یکی از مناطق شهرستان کرج به یک دستگاه وانت پیکان مشکوک و جهت بررسی آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران پس از توقف خودرو و ضمن هماهنگی با مرجع قضایی به بازرسی از آن پرداخته و موفق به کشف ۳۲۹ عدد



توقیف محموله ۱۱ میلیاردی روغن موتور قاچاق در کرج



بازار روغن موتور موتورسیکلت برای چینی‌هایی اهمیت شده است

آغاز تاثیرات برقی سازی روی صنعت روانکارها

به‌قیمت کاهش داده است. بر پایه داده‌های موسسه P Market Research، روانکارهای نیمه‌مصنوعی اکنون بیش از ۴۵ درصد از فروش بخش ممتاز بازار موتورسیکلت در کشورهای نوظهور را به‌خود اختصاص داده‌اند؛ رقمی که در سال ۲۰۱۹ تنها ۲۸ درصد بود. گزارش‌های تاییدشده بازار نشان می‌دهد ارزش جهانی بازار روغن‌های تمام‌مصنوعی موتورسیکلت در سال ۲۰۲۲ حدود ۲٫۸ میلیارد دلار برآورد شده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ به ۴٫۳ میلیارد دلار برسد. این بازار ساختاری به‌شدت پراکنده دارد و پنج بازیگر اصلی آن -شل، اکسون‌موبیل، توتال انرژیز، هندوستان پترولیوم و پرتامینا- در مجموع کمی کمتر از یک‌سوم سهم جهانی را در اختیار دارند. به‌طور کلی، چشم‌انداز بازار روغن موتور موتورسیکلت در دهه پیش رو ترکیبی از فرصت و چالش است؛ از یک سو، رشد تقاضا در بازارهای پرجمعیت آسیا گرایش به روانکارهای مصنوعی و نیمه‌مصنوعی و تغییرات مقرراتی، ارزش این بازار را با شتابی فراتر از رشد حجمی افزایش می‌دهد و از سوی دیگر، فشار تورمی، رقابت شدید و عرضه محصولات ارزان قیمت می‌تواند مانع از پذیرش گسترده محصولات پرمیوم در بازارهای حساس به‌قیمت شود. در چنین فضایی، برندهایی که بتوانند میان نوآوری فنی، قیمت‌گذاری هوشمند و استراتژی‌های بازاریابی متناسب با شرایط محلی تعادل برقرار کنند، بیشترین شانس را برای تثبیت جایگاه خود در این بازار پراکنده و رقابتی خواهند داشت.



موتورسیکلت با سرعتی چهار تا پنج برابر بیشتر از رشد حجمی در حال توسعه است و برآورد می‌شود تا سطح ۱۰ تا ۱۵ میلیارد دلار افزایش یابد. این رشد عمدتاً ناشی از گرایش به روانکارهای مصنوعی، تغییرات مقرراتی و افزایش تقاضا برای گریدهای ویسکوزیته ممتاز است. با این حال، تورم و عرضه روانکارهای ارزان قیمت، سرعت پذیرش محصولات پرمیوم را در بازارهای حساس

به سمت مدل‌های برقی، رو به کاهش است. نرخ نفوذ دوچرخه‌های برقی در این کشور در سال ۲۰۲۴ حدود ۲۵ درصد بوده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۹ به ۵۰ درصد برسد. در ویتنام نیز مشوق‌های دولتی روند پذیرش مدل‌های برقی را شتاب داده و پیش‌بینی می‌شود از سال ۲۰۲۵ به بعد، شمار موتورسیکلت‌های احتراق داخلی کاهش یابد. از منظر ارزش بازار، بخش روغن موتور

تقاضای هند برای روغن موتور موتورسیکلت همچنان در مسیر رشد باقی بماند. در مقابل، چین و ویتنام به‌دلیل افزایش سهم اسکوترهای برقی، با آهنگ کندتری پیش می‌روند. به‌گفته سوشمیتادوتا، مدیر پروژه در بخش انرژی شرکت مشاوره Kline & Co، تولید موتورسیکلت‌های احتراق داخلی در چین تحت تأثیر محدودیت‌های شهری، سخت‌گیری‌های آلاینده‌گی و تغییر ذائقه بازار

بر اساس پیش‌بینی شرکت مشاوره صنعتی Kline & Co طی پنج سال آینده تقاضا برای روغن موتور موتورسیکلت با سرعتی بیش از سایر روانکارهای نهایی افزایش خواهد یافت؛ حتی با وجود فشار فزاینده دولت‌ها برای برقی‌سازی بازار موتورسیکلت‌ها. کشورهای آسیایی همچون هند و اندونزی هر ساله شاهد ثبت میلیون‌ها موتورسیکلت جدید هستند. این وسایل نقلیه که بخش عمده‌ای از حمل‌ونقل شهری، خدمات تحویل و جابه‌جایی مسافر را برعهده دارند، به‌دلیل کارکرد سنگین و روزانه، نیازمند تعویض مکرر روغن هستند. در مقابل، در بازارهای غربی، موتورسیکلت‌ها بیشتر به‌عنوان وسیله‌ای برای تفریح و سفرهای کوتاه استفاده می‌شوند؛ روندی که تقاضا برای روانکارهای مصنوعی و نیمه‌مصنوعی باکیفیت را افزایش داده است. آمارهای Kline نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۴ حجم تقاضای جهانی روغن موتور موتورسیکلت بین ۲ تا ۳ میلیون تن بوده که ۷۵ درصد آن به‌منطقه آسیا-اقیانوسیه اختصاص داشته است. پیش‌بینی می‌شود این تقاضا تا سال ۲۰۲۹ به‌طور میانگین سالانه ۱٫۲ درصد رشد کند؛ رقمی که در مقایسه با رشد ۰٫۹ درصدی روغن موتور دیزلی سنگین و ۰٫۲ درصدی روغن موتور خودروهای سواری، قابل توجه است. هند با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان موتورسیکلت جهان، در سال گذشته پیشنهاد تقاضای جهانی بوده و پس از آن اندونزی، چین و فیلیپین در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. با وجود روند رو به گسترش برقی‌سازی، پیش‌بینی می‌شود

XS

MVM
مدیران خودرو



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 ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



جلوگیری از قاجاق لاستیک در اهواز



« قاجاقچی ۴۰ حلقه لاستیک در شعبه پنجم تعزیرات حکومتی اهواز به ضبط کالا و جزای نقدی محکوم شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما استان خوزستان، موسی منصوری گفت: «پرونده قاجاق ۴۰ حلقه لاستیک به ارزش یک میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال در شعبه پنجم بدوی رسیدگی به تخلفات قاجاق کالاوارز شهرستان اهواز رسیدگی شد.» رئیس شعبه پنجم تعزیرات حکومتی اهواز افزود: «شعبه پس از بررسی و ارائه نکردن اسناد

معتبر از سوی متهم، علاوه بر ضبط کالای کشف شده، متخلف را به پرداخت یک میلیارد و ۱۰۴ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش کالای کشف شده محکوم کرد.» منصوری گفت: «ماموران نیروی انتظامی در حین کنترل و بازرسی و توقیف ۲ دستگاه خودرو و کشف کالای به ظن قاجاق گزارش را جهت رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

مواجهه بازار تایر با هسته سخت تقاضا

تازمانی که ۶۰ تا ۷۰ درصد موجودی تخلیه نشود، نمی توانیم ثبت سفارش جدید داشته باشیم



« بازار تایر در ایران در شرایط رکودی سختی به سر می برد. فعالان این بازار مقصر این وضعیت را دولت قبل و ادامه همان سیاست ها توسط دولت فعلی می دانند و معتقدند با این که واردات نسبت به سال قبل کاهش یافته، اما دپوی بی اندازه تایرهای چینی در انبارها که در نتیجه تعرفه های صفر و ارزشیابی دولت قبل رخ داده بود، کار را به مرز بسیار خطرناکی رسانده است. امیر رونقی، از فعالان بازار تایر در این باره با اشاره به این که بازار در شرایط رکود شدید تقاضاست و این رکود طی دو دهه گذشته تقریباً کم نظیر است، گفت: « این در حالی است که شرایط کلی حاکم بر اقتصاد کشور به دلیل تورم، چالش های ارزی و کمبود نقدینگی می توانست محرکی برای روندی معکوس در بازار باشد.»

وی با بیان این که در حال حاضر در حوزه تایر دپوی کالا از یک سو در انبارها و واردات بی رویه در دوره های گذشته باعث شده عرضه تایر در بازار افزایش یابد، ادامه داد: «مصرف کنندگان نیز استقبال زیادی از محصول نمی کنند که دلیل آن توزیع بالای تایر در دو سال گذشته است و نتیجه این امر عدم همخوانی عرضه و تقاضاست.»

به گفته او در حال حاضر صنف تایر علاقه زیادی به توزیع تایر دارد؛ چرا که پایین بودن قیمت های بازار نسبت به قیمت مصرف کننده باعث انباشت کالا در سامانه ها و انبارها و کاهش سرمایه ها شده و این موضوع در آینده نقدینگی شرکت های تولیدی را تهدید خواهد کرد؛ چرا که در چنین شرایطی خریداران عمده با کمبود نقدینگی روبه رو شده اند و خواب سرمایه افزایش یافته است.

به گفته او در چنین شرایطی ابتدا نیازمند اصلاحاتی در سامانه برای جلوگیری از قفل شدن کالا در انبارها و سامانه ها هستیم و تازمانی که این مشکل حل نشود، به دلیل شرایط حاکم بر بازار نمی توان روی تحرک بازار حساب ویژه ای باز کرد. وی با اشاره به مشکلات حاکم بر سامانه گفت: « این چالش ها در عمل باعث شده ورود نقدینگی به شرکت های تولیدی با چالش روبه رو شود و

تداوم این روال در نهایت منجر به کسری موجودی در بازار در نتیجه کاهش احتمالی تولید کارخانجات خواهد شد و ضروری است تدابیری برای تداوم گردش مالی در بازار اتخاذ شود؛ در غیر این صورت باید منتظر مشکلات آتی بازار باشیم.»

به عقیده او موضوع دارایی و مالیات و سامانه های مرتبط با آن نیز مشکل دیگری است. در حال حاضر عملکرد فعالان بازارها باید در سامانه ها و مراکز متعدد و موازی ثبت و ضبط شود که این فرآیند در کنار هدررفت زمان باعث افزایش هزینه نیروی انسانی برای فعالان بازار شده است. رونقی با بیان این که ثبت سفارشات جدید از کارخانجات منوط به فروش و آزادسازی تایری است که عمده فروش از کارخانه خریداری و در سامانه ثبت کرده است، افزود: «تازمانی که ۶۰ تا ۷۰ درصد موجودی تخلیه نشود، نمی توانیم ثبت سفارش جدید داشته باشیم و این در حالی است که در صورت اصلاح و حتی حذف سامانه

قادر خواهیم بود کالا را با شرایط متناسب با بازار به فروش برسانیم و نسبت به جلوگیری از توقف کالا و خواب سرمایه اقدام کنیم و شرایط کنونی امکان هرگونه ابتکار عمل را از فعالان بازار گرفته است.»

به گفته او شرایط حاکم بر بازار که حکایت از آرامش کنونی دارد، هیچ توجیحی برای تداوم سخت گیری ها از مجرای سامانه ها ندارد و پیگیری های ما هم از دولت راه به جایی نبرده است. در حال حاضر دولت روی شفافیت معاملات در کالاهای داخلی و وارداتی تمرکز دارد، اما معتقدم این شفافیت باید به جای کالای داخلی روی کالای قاجاقی متمرکز شود و این در حالی است که وجود سامانه های متعدد دیگر همچون سامانه مودیان مالیاتی می تواند به راحتی هر نوع اطلاعات شفاف را در اختیار دولت قرار دهد و از شفافیت بالایی هم برخوردار است و بنابراین وجود سامانه جامع هیچ توجیه اضافی ندارد.»

وی با بیان این که سامانه مودیان به راحتی قیمت ها، میزان

سود و حجم فروش فروشندگان را مشخص و شفاف ثبت می کند، گفت: « این اطلاعات به صورت آنلاین گزارش می شوند و قابل دسترسی برای نهادهای نظارتی است.» به گفته این فعال بازار، طبق قوانینی که در نظر گرفته شده، عمده فروش باید با ۳ درصد و خرده فروش با ۱۲ درصد سود نسبت به فروش کالا اقدام کند؛ حال آن که ۲ درصد از نرخ ۳ درصدی عمده فروشان به دارایی و مالیات اختصاص می یابد. این در حالی است که در سامانه مودیان می توان برای سایزهای مختلف نرخ های سود متغیر در نظر گرفت که در نهایت برآیند نرخ سود در همان دامنه قانونی قرار بگیرد. به گفته رونقی در حال حاضر ما باید به چندین مرکز، گزارش عملکرد ارائه کنیم و این قوانین بازدارنده و سامانه ها به موانع مهمی برای فعالیت تبدیل شده که عملاً فعالیت در این حوزه را غیر قابل توجیه کرده است. از سوی دیگر عدم هماهنگی و تاخیرهای زمانی در ثبت کالا در سامانه توسط کارخانه و دریافت آن در انبار همگی

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





هزار و ۸۰۰ یوآن (حدود ۵۱ هزار دلار) است. در نیمه اول سال ۲۰۲۵، تعداد ۲۱ تاک و ۲۳۴ دستگاه از سری تاک ۵۰۰ به فروش رسیده است. طراحی خارجی تاک ۵۰۰ جدید مشابه مدل قبلی است؛ اما تغییراتی جزئی در جلوینجره اعمال شده و لوگوی GWM در بخش عقب جایگزین شده است. ابعاد بدنه بدون تغییر باقی مانده و همچنان برابر با ۵،۰۷۸ میلی مترس طول، ۱،۹۳۴ میلی متر عرض و ۱،۹۰۵ میلی متر ارتفاع است. فاصله محوری نیز ۲،۸۵۰ میلی متر است. زاویه ورود ۲۹ درجه، زاویه خروج ۲۴ درجه و حداقل فاصله از سطح زمین ۲۱۰ میلی متر است.

گريت‌وال از نسخه جديد شاسی بلند تاک ۵۰۰ پلاگین-هیبریدی با طراحی بهروز، کابین لوکس و فناوری رانندگی پیشرفته رونمایی کرده است. گريت‌وال از نسخه بهروزشده تاک ۵۰۰ پلاگین-هیبریدی در دو مدل Hi4-Z و Hi-Z رونمایی کرده است. این خودرو با ارتقای طراحی ظاهری، کابین و قابلیت‌های پیشرفته کمک‌راننده، آماده عرضه به بازار شده است. پیش‌فروش این مدل‌ها از ماه آینده آغاز خواهد شد. برای مقایسه، قیمت پایه مدل‌های کنونی Hi4-T و Hi4-Z در بازار چین به ترتیب ۲۳ هزار یوآن (حدود ۴۶ هزار و ۸۰۰ دلار) و ۳۶۳



به روزرسانی تاک «PHEV 500»

در گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد

دولت از جاده تولید خودرو کنار بکشد

پایان مدیریت دولتی، حذف قیمت‌گذاری دستوری و بازنگری تعرفه‌ها، راه را برای رقابت سالم و ارتقای کیفیت هموار خواهد کرد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

نجات صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیازمند تغییر رویکردی جدی در مدیریت و سیاست‌گذاری است. خروج دولت از دخالت مستقیم، حذف قیمت‌گذاری دستوری و بازنگری منطقی تعرفه‌ها می‌تواند زبان انباشته را کاهش داده و رقابت واقعی را به بازار بازگرداند. با کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار، زمینه برای حمایت موثر از تولیدکنندگان داخلی و ارتقای کیفیت فراهم می‌شود؛ مسیری که با تامین نقدینگی قطعه‌سازان و همراهی با تحولات جهانی صنعت خودرو، آینده‌ای پایدار و رقابتی را رقم خواهد زد.

نجات صنعت خودرو در گرو دو اقدام بنیادی محمدرضانجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور درباره وضعیت فعلی قطعه‌سازان و الزامات حیاتی برای نجات این صنعت، در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «مدت‌هاست به صراحت هشدار می‌دهیم که تنها با انجام دو اقدام بنیادی می‌توان صنعت خودرو و بخش قطعه‌سازی را از بحران بیرون کشید. در ماه‌های اخیر، گرچه گام‌های اولیه برای تحقق این دو اقدام برداشته شده، اما حتی در همین مسیر نیز موانع و سنگ‌اندازی‌های متعدد دیده می‌شود».

وی اضافه کرد: «نخستین اقدام، کنار کشیدن دولت از دخالت مستقیم در مدیریت شرکت‌های خودروسازی و سپردن کامل اختیار به مدیران این مجموعه‌هاست. دومین گام، پرهیز جدی دولت از هرگونه تعیین دستوری قیمت خودرو و واگذاری این فرآیند به سازوکارهای تخصصی و شفاف بازار است. این دو پیش‌شرط نه‌تنها می‌توانند ثبات را به این صنعت برگردانند، بلکه زمینه‌ساز تحولات مثبت و پایدار نیز خواهند بود».

این مقام صنفی یادآوری موضع دیرینه فعالان صنعت قطعه و خودروسازی در مخالفت با تصمیمات شورای رقابت سه‌ویژه در حوزه قیمت‌گذاری سوبای این استدلال که این تصمیمات همواره در تضاد با منافع بخش خصوصی و حتی منافع مصرف‌کنندگان بوده است، تاکید کرد: «امروز شرایط به جایی رسیده که ناچار شده‌ایم به همان شورای رقابت پناه ببریم و بگوییم دست کم همان مصوباتی که این شوراعلام کرده، اجرا شود. در اصل موافق تصمیمات این شورانموده نیستیم، اما فشارها و محدودیت‌های گسترده ما را به نقطه‌ای رسانده که تنها راهکار موجود، عملیاتی کردن دقیق همین دستورالعمل‌ها می‌دانیم».

خصوصی‌سازی بدون اختیار خودروسازی‌ها نجفی‌منش درباره جزئیات دستورالعمل تازه شورای رقابت توضیح داد: «به‌تازگی بخشنامه‌ای صادر شده که براساس آن، خودروسازان موظف هستند قیمت محصولات خود را طبق ضوابط مشخص محاسبه و اعلام کنند و شورای رقابت تنها نقش ناظر را برعهده دارد. بنابراین در صورت بروز تخلف نیز جریمه پیش‌بینی شده است. در اجرای این دستورالعمل، شرکت‌های خودروسازی قیمت‌های محاسبه‌شده را به سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ارسال کردند. این سازمان پس از بررسی و تایید، ارقام را برای دولت فرستاد. با این حال، ستاد تنظیم بازار افزایش ۲۶ درصدی قیمت را بیش از حد دانست و خواستار کاهش آن به ۱۵ درصد شد».

وی با اشاره به اثرات مخرب دخالت‌های بخش دولتی در سیاست‌های خودروسازان اضافه کرد: «در دوران مدیریت دولتی ایران خودرو، این شرکت متحمل زیانی بالغ بر ۲۸۰ هزار میلیارد تومان شد؛ رقمی که حتی یک ریال آن نیز از سوی دولت جبران نشد. اکنون که یکی از دو خودروساز بزرگ کشور به بخش خصوصی واگذار شده است، منطقی است که اختیار کامل فعالیت را به آن بدهند. وقتی سیاست‌های دولتی خودعامل ایجاد زیان می‌شود، این معنا را دارد که اراده‌ای جدی برای شکوفایی این صنعت، به‌ویژه در مالکیت بخش خصوصی وجود ندارد».

این مقام صنفی ادامه داد: «فرض کنید خودرویی در بازار آزاد ۲۰ میلیون تومان قیمت دارد؛ چه توجیهی دارد که همان خودرو از کارخانه تنها ۱۵۰ میلیون تومان عرضه شود؟ اگر اجازه داده شود این محصول با قیمت منطقی متناسب با شرایط بازار سه فروش برسد، خودروساز از زیان خارج می‌شود و به تبع آن، نرخ‌ها در بازار آندیز کاهش خواهد یافت. تجربه سال‌های گذشته نشان



تحت فشار قرار دهد؛ زیرا سال‌هاست ورود خودرو به کشور متوقف بوده و همین کمبود، قیمت این محصولات را به‌طور غیرمنطقی افزایش داده است».

شایان ذکر است که دونالد ترامپ، رئیس‌جمهور آمریکا نیز برای حمایت از صنایع داخلی این کشور در برابر موج واردات ارزان قیمت از چین، مجموعه‌ای از تعرفه‌های سنگین بر طیف گسترده‌ای از کالاهای چینی وضع کرده است. این سیاست که نخستین بار در دوره اول ریاست‌جمهوری او آغاز شد، در دوره دوم شدت بیشتری یافت و بخش‌هایی همچون فولاد، آلومینیوم، خودرو و فناوری‌های پیشرفته را دربرگرفت. ترامپ هدف اصلی این اقدامات را بازگرداندن ظرفیت تولید و اشتغال به آمریکا عنوان کرده و تاکید دارد که بدون پشتوانه تعرفه‌ای، صنایع داخلی توان رقابت با قیمت‌شکنی محصولات چینی را ندارند. از این رو، اعمال تعرفه‌های منطقی رویکردی رایج و موثر برای تقویت اقتصاد و کاهش وابستگی کشور محسوب می‌شود.

حذف فاصله قیمت؛ کلید تعادل بازار خودرو این مقام صنفی با تاکید بر ضرورت اقدامات سنجیده دولت برای نجات صنعت خودرو و صنایع وابسته اظهار داشت: «دولت باید هم در حوزه قیمت‌گذاری بر اساس منطق اقتصادی عمل کند و هم در مدیریت. اکنون که ایران خودرو و آگاز شده، وظیفه دولت حمایت و تسهیل مسیر است، نه ایجاد مانع. نمونه‌ای از این مداخلات غیرسازنده، حکمی بود که سازمان تعزیرات علیه ایران خودرو صادر کرد و پس از برگزاری جلسات متعدد مشخص شد باید اصلاح شود. چنین تصمیمات شتاب‌زده و متناقض، تنها فضای کاری را متشنج کرده و اعتماد سرمایه‌گذاران و فعالان صنعت را خدشه‌دار می‌کند».

وی در پاسخ به این پرسش که با تثبیت قیمت‌گذاری و نظارت پسینی، چند سال طول می‌کشد تا صنعت از بحران زیان‌دهی خارج شود و دوباره به سمت رونق و نوسازی حرکت کند؟ گفت: «اگر همین الان از زیان‌دهی خارج شویم، کار به مسیر منطقی می‌افتد. الان یکی از دلایلی که خودروساز نمی‌تواند به موقع مطالبات قطعه‌سازان را پرداخت کند، همین زیان انباشته است. وقتی این زیان کاهش یابد و شرکت به سودآوری برسد، ادامه مسیر هموار خواهد شد».

نجفی‌منش افزود: «مردم قیمت بازار را می‌پردازند، اما اختلاف قیمت کارخانه با بازار حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان است. این رقم به‌عنوان بارانه پنهان فقط به افراد معدودی تعلق می‌گیرد که در قرعه‌کشی برنده می‌شوند. آن‌ها خودرو را در بازار آزاد می‌فروشند و سود هنگفتی نصیبشان می‌شود. اگر این فاصله قیمت حذف شود، بازار به تعادل می‌رسد. آن وقت مانند اوایل دهه ۹۰، خودروساز مجبور می‌شود برای فروش خودرو شرایط جذباترانه کند، مثل فروش اقساطی، چک یا لیزینگ که منافع آن شامل همه مردم می‌شود».

تامین مالی، موتور توسعه قطعه‌سازان رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در بررسی درباره مدت‌زمان لازم برای احیای صنعت و ارتقای کیفی آن تاکید کرد: «از نظر کیفیت، هیچ‌گاه کیفیت فدای قیمت نشده و نخواهد شد. خود من تولیدکننده لنت ترمز هستم و نمی‌توانم محصول بی کیفیت عرضه کنم؛ چرا که فوراً از بازار حذف خواهد شد. بنابراین این ادعای برخی که می‌گویند به دلیل کمبود پول مجبور به تولید بی کیفیت می‌شویم، یک فراقکتی نادرست است».

وی تصریح کرد: «کیفیت همیشه اصل است و باید در بالاترین سطح حفظ شود. همه تولیدکنندگان هم روزبه‌روز کیفیت خود را ارتقا می‌دهند؛ زیرا در داخل کشور رقابت جدی وجود دارد. ما حدود ۱۰۰ تولیدکننده لنت ترمز داریم و اگر محصول ما کیفیت خوبی نداشته باشد، فوراً جای آن را دیگری می‌گیرد».

این مقام صنفی افزود: «اگر توان مالی قطعه‌ساز تامین شود و مطالباتش به‌موقع پرداخت شود، می‌تواند طرح‌های توسعه‌ای خود را اجرا کند. امروز در جهان تحولات بزرگی در صنعت خودرو رخ داده است، چین با تولید بیش از ۳۰ میلیون خودرو در سال، به بزرگ‌ترین تولیدکننده دنیا تبدیل شده است. نوع خودروها نیز تغییر کرده و به‌سمت مدل‌های برقی، هیبریدی و خودروان با مصرف کمتر سوخت و قطعات فلزی کمتر حرکت می‌کند. رقابت شدید در زمینه کاهش قیمت و ارتقای کیفیت وجود دارد و ما چاره‌ای جز همگامی با این روند نداریم. توانایی فنی این کار در کشور وجود دارد؛ اگر شرایط مساعد باشد، با سرعت قابل توجهی می‌توان به این سمت حرکت کرد».

نجفی‌منش درباره اصلاح تعرفه‌های واردات نیز با تاکید بر این که قطعه‌سازان با واردات خودرو به هیچ‌عنوان مخالفتی ندارند و مسئولان باید اجازه دهند هر کسی هر خودرویی خواست سوار شود، تصریح کرد: «برای اصلاح شرایط خودروسازی و صنعت قطعه در کشور باید به‌سمتی برویم که یک خودروساز داخلی بتواند خودش قیمت‌گذاری کند. در حوزه واردات هم باید تعرفه معقول وجود داشته باشد؛ نه تعرفه ۲۰۰ درصدی و نه ۲۰ درصدی. پیش‌تر تعرفه ۵۵ درصدی وجود داشت که منطقی به نظر می‌رسید. نمی‌دانم چرا ناگهان این رقم به ۲۰ درصد کاهش یافت؛ شاید برای این که خودروهای چینی را وارد کنند؛ ولی این کار به تولیدکنندگان کشور ضربه خواهد زد».

وی با تاکید بر این که تعرفه واردات خودرو نباید به‌گونه‌ای تعیین شود که واردات قطعات بر تولید داخلی سبقت بگیرد و وابستگی کشور به واردات را تشدید کند، افزود: «قاعده‌ای در گمرک وجود دارد که می‌گوید تعرفه قطعات نباید بیشتر از کالای ساخته‌شده باشد. بنابراین بازنگری در نظام تعرفه‌گذاری ضروری است. در همین زمینه نیز نامه‌ای به مسئولان ارسال کردیم تا این ناهماهنگی اصلاح شود».

نجفی‌منش تصریح کرد: «حتی واردات خودرو با تعرفه ۵۵ درصدی نیز قابل‌است قیمت خودروهای وارداتی موجود در بازار را

نیروی کار

واگذاری کامل اختیار مدیریت به خودروسازان و پرهیز از دخالت دولت، مسیر بازگشت ثبات و رشد پایدار صنعت خودرو را فراهم می‌کند و توان تامین نقدینگی قطعه‌سازان را افزایش می‌دهد

داده است که هر زمان فاصله قیمت کارخانه و بازار کاهش یافته، آرمش و تعادل به بازار بازگشته است. هرچه این روش زودتر عملیاتی شود، سامان‌دهی قیمت‌های نیز زودتر آغاز خواهد شد».

تعرفه معقول، نه ۲۰ درصدی و نه ۲۰۰ درصدی رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با تاکید بر ضرورت کنار گذاشتن کامل سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری گفت: «حتی اگر همین سازوکار شورای رقابت اجرا شود، باید امکان اقدام فوری وجود داشته باشد. امروز وقتی قیمت‌هایی را تایید به چندین سازمان مختلف ارسال می‌شود، این فرآیند گاه ۸ تا ۹ ماه طول می‌کشد. پیش‌تر، زمانی که قیمت‌گذاری کاملاً در اختیار دولت بود، اعلام نرخ جدید ۱۸ ماه به درازا کشید. در کشوری که قیمت‌ها روزانه با نپایداری هفتگی تغییر می‌کنند، چنین روندی بی‌فایده است».

به گفته این مقام صنفی: «اگر دستورالعملی در بازار آزاد اجرا شود، یک گام رو به جلو برداشته شده است؛ هرچند ما همچنان با اصل شورا مخالفیم. باید بازاری باشد که در آن رقابت واقعی برقرار شود؛ به این معنا که چند خودروساز حضور داشته باشند و هر کدام که قیمت مناسب‌تر، شرایط بهتر و کیفیت بالاتر دارد، بتواند سهم بیشتری از بازار را جذب کند».

بزرگراهی سرقت شده‌اند، دارای ایراد هستند و یا در مکان نامناسبی قرار گرفته‌اند که همکاران ما در سازمان حمل و نقل و ترافیک و مناطق ۲۲ گانه با توجه به مطالعات انجام‌شده، در حال اصلاح موارد شناسایی شده هستند و تا پایان سال جاری تابلوهای نصب‌شده در همه معابر شهر تهران خوانا خواهند شد. مدیر کل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهر داری تهران تصریح کرد: «علاوه بر این، برخی تابلوهای پرچمی که ابتدای هر کوچه روی پایه قرار دارد نیز بعضاً دارای ایراداتی مانند فرسودگی، ناخوانا بودن و یا تغییر جهت هستند که این موارد نیز شناسایی و رفع ایرادات آن‌ها آغاز شده است.»

ایستنا: مدیر کل حمل و نقل عمومی و امور مناطق شهرداری تهران در مورد جزئیات طرح «خوانایی معابر شهری» با تأکید بر این که اجرای این طرح از حدود یک سال پیش آغاز شده است، گفت: «هدف از این پروژه که اکنون نیز در حال اجراست، رفع مشکل خوانایی آدرس‌دهی برخی معابر برای شهروندان و مسافران خواهد بود.» مهدی گلشنی با بیان این که پروژه خوانایی معابر شهری شامل چند بخش از جمله اصلاح تابلوهای بزرگراه‌ها، تابلوهای پرچمی سسر کوچه‌ها و پلاک اسامی معابر است که توسط مشاورین هر منطقه در حال بررسی و رفع نواقص است، ادامه داد: «برخی تابلوهای

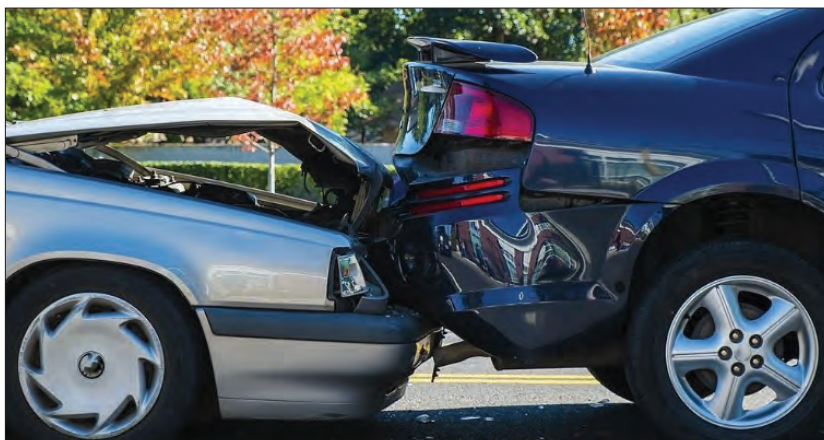


اصلاح تابلوهای راهنمایی و رانندگی تهران تا پایان سال



رئیس کل بیمه مرکزی خبر داد:

پرداخت هزار میلیارد تومان خسارت افت قیمت خودرو در چهار ماه نخست سال



بخشی از زیان‌های پنهان زیان‌دیدگان حوادث رانندگی فراهم ساخت. بر اساس این دستورالعمل، در صورتی که خودرو زیان‌دیده به دلیل تصادف دچار افت ارزش معاملاتی شود، امکان دریافت خسارت افت قیمت از محل بیمه‌نامه شخص ثالث راننده مقصر فراهم است؛ البته به شرطی که خودرو دارای شرایط مشخصی از جمله زیر ۱۰ سال سن ساخت باشد. رئیس مرکز مدیریت ریسک و تدوین مقررات بیمه مرکزی با اشاره به این که اجرای این دستورالعمل با استقبال اولیه روبه‌رو شد، افزود: «با این حال، برخی محدودیت‌های مندرج در متن مصوبه، از جمله شمول محدود وسایل نقلیه و شرط سنی ۱۰ سال باعث شد گروه‌هایی از بیمه‌گذاران عملاً امکان بهره‌مندی از این پوشش را نداشته باشند.» وی با بیان این که بیمه مرکزی از زمان ابلاغ وعده بازنگری و تکمیل این دستورالعمل را داده بود، خاطر نشان کرد: «فرآیند اصلاح اکنون در دستور کار قرار گرفته و امیدواریم با دریافت پیشنهادهای مردمی و بازخوردهای میدانی، در بازه یک‌ساله از زمان اجرای دستورالعمل، نسخه اصلاح‌شده آن را نهایی کنیم.» به گفته رئیس مرکز مدیریت ریسک بیمه مرکزی، محورهای اصلی بازنگری شامل افزایش سقف سستی خودروهای مشمول، تنوع بخشی به انواع وسایل نقلیه تحت پوشش و بازبینی در سازوکار ارزیابی افت قیمت است؛ مواردی که می‌تواند دامنه حمایت بیمه‌ای را در برابر زیان‌های غیرمستقیم افزایش دهد. بستگانی تأکید کرد: «افزایش ضریب نفوذ بیمه و بهبود رضایت‌مندی مردم، نیازمند ابزارهای نوآورانه‌تری همچون همین دستورالعمل‌هاست. اگر بتوانیم دامنه این حمایت را گسترش دهیم، اعتماد عمومی به صنعت بیمه هم تقویت خواهد شد.» این مقام مسئول همچنین گفت: «در بیمه‌نامه بدنه، افت قیمت به صورت محدود و بر مبنای توافق قبلی بیمه‌گذار و شرکت بیمه قابل پوشش است؛ اما ورود این موضوع به بیمه شخص ثالث، اقدامی جدید و مهم در جهت حمایت از زیان‌دیدگان بوده است.»

این خسارات را جبران کنند. اگرچه این اقدام تحولی قابل توجه در عدالت بیمه‌ای به‌شمار می‌رود، اما در اجرای اولیه با محدودیت‌هایی چون شرط سنی زیر ۱۰ سال برای خودروها و دامنه مشمولان محدود همراه بود؛ مسائلی که بیمه مرکزی وعده داده در نسخه بازنگری شده به آن‌ها پاسخ دهد. همین بازخوردها اکنون در فرآیند اصلاح قرار گرفته تا دامنه حمایت از زیان‌دیدگان گسترده‌تر شود. چندی پیش بهروز بستگانی، رئیس مرکز مدیریت ریسک و تدوین مقررات بیمه مرکزی از آغاز فرآیند بازنگری در دستورالعمل پرداخت خسارت افت قیمت خودرو خبر داد؛ دستورالعملی که از دی‌ماه سال گذشته برای نخستین بار در نظام بیمه‌ای کشور اجرایی شد و زمینه‌ای برای جبران

بازنگری در دستورالعمل خسارت افت قیمت خودرو کلید خورد دستورالعمل پرداخت خسارت افت قیمت خودرو ناشی از حوادث رانندگی که از دی‌ماه سال گذشته به‌مرحله اجرا درآمد، برای نخستین بار این امکان را فراهم کرد که زیان‌دیدگان تصادفات رانندگی، در صورت وارد آمدن خسارت به اتاق یا شاسی خودرو، بتوانند بخشی از زیان ناشی از کاهش ارزش خودرو را نیز از مقصر حادثه مطالبه کنند؛ آن هم از محل بیمه شخص ثالث، نه بیمه بدنه. در آن مقطع بیمه مرکزی اعلام کرد که طبق قانون، بیمه‌ها نباید بابت پرداخت خسارت افت قیمت خودرو، حق بیمه اضافی از مردم بگیرند و با همان بیمه‌نامه‌های قبلی باید

و گفت: «کمیته‌ای جهت بررسی عملکرد کلی شرکت‌ها تشکیل شده که تاکنون عملکرد ۲۱ شرکت را بررسی کرده است. برخی شرکت‌ها به دلیل مغایرت عملکرد با مقررات، به‌ویژه در پرداخت خسارت، تذکر یا اخطار دریافت کردند و صلاحیت ۶ نفر از مدیران و کارکنان کلیدی به دلیل تخلفات مکرر تأیید نشد.» وی در ادامه بیان کرد: «شرکت‌های بیمه به ارائه گزارش‌های مالی ماهانه برای کنترل توانگری مالی و کفایت سرمایه به‌هنگام ملزم شدند.» رئیس کل بیمه مرکزی یکی از اقدامات مهم بیمه مرکزی را اجرای طرح بیمه راننده‌محور در بیمه شخص ثالث عنوان کرد و افزود: «در این طرح، رانندگان کم‌ریسک که رانندگی کم‌خطری دارند، حق بیمه کمتری پرداخت می‌کنند؛ در حالی که رانندگان پرخطر با نمره ریسک بالا، مشمول حق بیمه بیشتری می‌شوند.» وی از ایجاد میز نوآوری در پژوهش‌کده بیمه خبر داد و تشریح کرد: «این میز، ایده‌های نوآورانه در صنعت بیمه را دریافت، بررسی و طبقه‌بندی می‌کند. ایده‌های قابل تجاری‌سازی با همکاری شرکت‌های بیمه به‌مرحله اجرا می‌رسند و حقوق معنوی ایده‌پردازان محفوظ می‌ماند.» خوش‌کلام خسروشاهی در ادامه افزود: «از دی‌ماه سال گذشته، طبق مصوبه شورای عالی بیمه، پرداخت خسارت افت قیمت خودرو ناشی از حوادث رانندگی آغاز شده و در چهار ماهه نخست امسال، حدود هزار میلیارد تومان خسارت در این زمینه پرداخت شده است.» رئیس کل بیمه مرکزی با اشاره به نظرسنجی‌های سراسری توسط موسسات مستقل افکارسنجی گفت: «نگاه مردم به صنعت بیمه نسبت به سایر بخش‌ها مثبت‌تر است.»



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

در حالی که تا پیش از زمستان ۱۴۰۳، مالکان خودروهای تصادفی پس از دریافت خسارت فیزیکی، عملاً هیچ مرجعی برای جبران زیان ناشی از افت قیمت واقعی خودرو نداشتند، ابلاغ و اجرای دستورالعمل جدید پرداخت خسارت افت قیمت خودرو از محل بیمه‌نامه شخص ثالث نقطه عطفی در رویکرد حمایتی صنعت بیمه کشور بود. البته در دی‌ماه ۱۴۰۳ دبیر کل سندیکای بیمه‌گران ایران ضمن انتقاد از عدم دریافت حق بیمه برای پرداخت خسارت افت قیمت خودرو، پیش‌بینی کرد که بار مالی این دستورالعمل برای صنعت بیمه بین ۳۰ تا ۵۰ همت باشد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

بیمه راننده‌محور و کاهش حق بیمه برای رانندگان کم‌ریسک رئیس کل بیمه مرکزی، از اقدامات یک‌ساله اخیر جهت تحقق شعار دولت مبنی بر افزایش رضایت عمومی و جلب اعتماد مردم به صنعت بیمه خبر داد و اظهار داشت: «هدف اصلی ما در این مدت، تمرکز بر رضایت‌مندی مردم و تقویت اعتماد به صنعت بیمه بوده است. برای این منظور، رویکردهای متعددی را دنبال کردیم.» پرویز خوش‌کلام خسروشاهی از تقویت نظارت بر شرکت‌های بیمه خبر داد



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بلیتورد
Billboard

شورولت بلیزر برقی، خودرو سال «موتور ترند»

شورولت بلیزر که اس یووی محبوب این برند آمریکایی به حساب می آید، در اواسط سال ۲۰۲۳ میلادی در نسخه جمع و جورتری به صورت تمام برقی معرفی شد. این خودرو در نسخه SS دارای دو موتور الکتریکی و مغناطیس دائم است که ۵۵۷ اسب بخار قدرت و ۸۷۹ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. بر این اساس این مدل با در نظر گرفتن پیمایش ۴۴۹ کیلومتری و چنین قدرتی، به عنوان خودرو سال ۲۰۲۴ از سوی «موتور ترند» معرفی شد.

MOTORTREND SUV OF THE YEAR 2024

خواب آلودگی، عامل اصلی بروز سوانح جاده‌ای مرگبار

«خواب آلودگی راننده یکی از عمده دلایل بروز تصادفات جاده‌ای منجر به جرح و فوت در کشور به‌شمار می‌رود. این عامل به‌دلیل نبود علائم ظاهری محسوس و ناپایداری در تشخیص، معمولاً از چشم راننده و دیگر سرنشینان خودرو پنهان می‌ماند؛ اما عواقب آن می‌تواند فاجعه‌بار باشد. هیچ راننده‌ای نباید تصور کند که می‌تواند با اراده یا ترفندهایی ساده بر خواب آلودگی غلبه کند. راهکارهایی مانند باز کردن شیشه خودرو، نوشیدن قهوه و چای یا گوش دادن به موسیقی با صدای بلند، تنها اثرات کوتاه‌مدت و گذرا دارند و به هیچ عنوان جایگزین خواب کافی نخواهند بود. تنها راه علمی و مطمئن برای مقابله با خواب آلودگی در حین رانندگی، توقف در مکانی امن و استراحتی حداقل ۲۰ دقیقه‌ای است. به گفته کارشناسان، سنگینی

پلک‌ها، پرش‌های ناگهانی سر، کاهش تمرکز و حتی فراموش کردن مسیر، همگی نشانه‌هایی جدی از ورود مغز به وضعیت خواب هستند. نادیده گرفتن این علائم توسط راننده یک وسیله نقلیه، به‌معنای به خطر انداختن جان خود و دیگران است. در همین راستا چندی پیش مشاور وزیر بهداشت و مدیرکل حوزه وزارتی با اشاره به این که ۳۰ تا ۴۰ درصد تصادفات مرگبار ناشی از خواب آلودگی رانندگان است، خواستار اقدامات پیشگیرانه برای کاهش این حوادث شد و گفت: «اختلالات خواب، ساعات خاص شبانه‌روز و شرایط کاری نامناسب رانندگان از عوامل موثر در بروز این معضل هستند.» به گفته این متخصص طب کار، به خواب رفتن چندثانیه‌ای راننده در سرعت‌های بالا می‌تواند منجر به بروز تصادفات شدید و مرگبار شود. در این وضعیت، راننده بدون این که متوجه شود، معمولاً برای مدت‌زمان ۵ تا ۱۵ ثانیه به خواب می‌رود. بر این اساس چشمان وی باز است، اما مغز هوشیاری ندارد و نمی‌تواند به موانع یا تغییر مسیر جاده واکنش نشان دهد. و سرانجام این که اگر پشت فرمان بودیم و احساس خستگی و خواب آلودگی کردیم، حتماً باید توقف کرده و کمی استراحت کنیم؛ زیرا حتی چند دقیقه استراحت در مواقع لازم می‌تواند تفاوت بین یک سفر ایمن و خدای ناکرده بروز یک حادثه مرگبار باشد.



نکته آموزشی

یک فاصله کوتاه ۱۰ تا ۱۵ ثانیه‌ای بدهید و مجدداً تلاش کنید. همچنین حفظ باتری در شرایط مناسب، بسیار مهم و موثر است. باتری ضعیف یا دارای قطب‌های کثیف، فشار مضاعفی به استارت وارد می‌کند. بنابراین بررسی دوره‌ای باتری و تمیز کردن قطب‌ها می‌تواند از خرابی استارت جلوگیری کند. درعین حال از روشن و خاموش کردن مکرر خودرو در مدت‌زمان کوتاه پرهیز کنید؛ این کار باعث افزایش استهلاک استارت و سیستم الکتریکی می‌شود.

استارت خودرو یکی از اجزای حیاتی سیستم الکتریکی است و بدون آن، خودرو قادر به روشن شدن نیست. برای افزایش طول عمر استارت و جلوگیری از خرابی زودرس، رعایت چند نکته ساده ولی موثر ضروری است. اولین نکته، پرهیز از فشار بیش از حد هنگام استارت زدن است. روشن کردن خودرو نباید بیش از ۵ تا ۱۰ ثانیه طول بکشد؛ در غیر این صورت، موتور استارت بیش از حد گرم می‌شود و عمر مفید آن کاهش می‌یابد. در صورت روشن نشدن خودرو، بهتر است

نکات کلیدی برای طولانی‌تر کردن عمر استارت خودرو



لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR

LAMARI