



دانشیار دانشکده مهندسی خودرو
دانشگاه علم و صنعت ایران خبر داد:
«پارس نوآ»؛ نخستین خودرو
داخلی در دولت چهاردهم

صفحه ۴



اموی ام «۱۱۰» با ظاهری کاملاً
متفاوت برمی گردد

صفحه ۶



استارت
Start

نهاد علی بیکزاده

روزنامه نگار

تأثیر سیاست های ارزی
و تورمی بر بازار خودرو

بازار خودرو در ایران بار دیگر در گرداب سیاست های
ارزی و تورمی گرفتار شده و هر روز با شوک های
قیمتی جدیدی دست و پنجه نرم می کند...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

رئیس اتحادیه لاستیک توضیح داد:

شرایط فروش

تایرهای دست دوم

صفحه ۱۳

عرضه خودرو در بورس،

راهکاری منطقی است؟

صفحه ۴

فروش پیکاپ آمیکو آسنا M 244

با موعد تحویل ۳۰ روز کاری

صفحه ۱۵

رای سازمان تعزیرات حکومتی

درباره یکی از خودروسازان بزرگ

پادرا دو کابین در بازار آزاد

۴۰ میلیون تومان ارزان شد

صفحه ۷

«دنیای خودرو» گزارش می دهد؛

زیان دهی دنباله دار خودروسازی زیر سایه سیاست گزاری دولتی

با وجود خصوصی سازی یکی از خودروسازان بزرگ، تناقض در سیاست های دولتی، همچنان زیان انباشته و بحران نقدینگی را تداوم بخشیده و بدهی آن ها را به ۶۲۰ همت رسانده است..

صفحات ۹۸

نارنجی پوشان جاده مخصوص

روند درآمدی خود را حفظ کردند؛

ثبات درآمدی «سایپا»

در میانه چالش های

صنعت خودرو

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با

«دنیای خودرو» خبر داد؛

سوابق رانندگی مبنای

حق بیمه می شود

به گفته کارشناسان حوزه بیمه خودرو در سال آینده

بیمه شخص ثالث دچار تحولی اساسی خواهد شد...

صفحه ۲

رئیس پلیس راهور فراجا

جاده های تازه تاسیس

غیر استاندارد، مجوز

تردد نمی گیرند

صفحه ۱۵

یک فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رکود عرضه، موتور گرانی وارداتی ها را روشن کرد

صفحه ۳



نمایندگی بیمه پاسارگاد / چگینی کد ۹۱۹۴

۰۹۲۱-۱۰۰۴۵۳۰ / ۰۲۱-۷۳۴۵۷۱۶۹

تخفیف ویژه ۹۰ درصدی بیمه بدنه

تمامی خودروهای تویوتا، لکسوس و رنو



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیا موبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



بار به دلیل تقاضای صفر به تأخیر افتاده است. این خبرگزاری با استناد به منابع آگاه ادعا کرد که خودرو الکتریکی دوم تا پیش از ۲۰۲۸ عرضه نخواهد شد. با این حال، مدیر عامل فراری، بندتو وینیا اکنون این شایعات را رد و اشاره کرده که اصلاً برنامه‌ای برای ساخت این خودرو وجود نداشته است. در همین حال، مدیر عامل فراری کاملاً مطمئن است که نخستین خودرو الکتریکی این برند موفق خواهد بود و افزود که برای این خودرو حتی یک ساعت تأخیر هم وجود ندارد. وینیا گفت چند هفته پیش فرصت رانندگی با پروتو تایپ این ماشین را در پیست داشته است. وی افزود: «نمی‌توانم بگویم چقدر برای رونمایی پیش رو هیجان زده هستیم.»

مدیر عامل فراری شایعات درباره تأخیر توسعه خودرو الکتریکی دوم این شرکت را رد کرد و گفت اصلاً برنامه‌ای برای ساخت این خودرو وجود ندارد. سه سال از زمانی که فراری اعلام کرد نخستین خودرو الکتریکی خود را خواهد ساخت، می‌گذرد. رونمایی اولیه و خصوصی نخستین اسب سرکش بدون پیش‌رانه بنزینی در ۱۹ اکتبر (۱۸ مهر ۱۴۰۴) صورت خواهد گرفت؛ در حالی که رونمایی کامل برای اواخر سال ۲۰۲۶ برنامه‌ریزی شده است. در این میان، شایعاتی در جریان است که فراری تصمیم گرفته عرضه خودرو الکتریکی دوم خود را به تعویق بیندازد. «رویتز» در ماه ژوئن گزارش داد که تولید این مدل نه یک بار بلکه دو



«فراری» فعلاً برنامه‌ای برای ادامه برقی‌سازی ندارد

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

سوابق رانندگی مبنای حق بیمه می‌شود

افزود: «بیمه اتکایی کمک می‌کند شرکت‌ها در برابر خسارت‌های بزرگ مقاوم باشند و اجرای طرح‌هایی مانند راننده‌محوری با ریسک کمتری همراه شود.» او معتقد است اجرای بیمه راننده‌محور می‌تواند این فاصله را کاهش دهد؛ زیرا رانندگان خوش‌سابقه وقتی از تخفیف واقعی برخوردار شوند، رغبت بیشتری به خرید بیمه پیدا می‌کنند و همین موضوع سبب رونق بازار خواهد شد. یکی دیگر از موضوعات مورد توجه، رشد شکایات‌های مردمی از بیمه‌هاست. کاتوزیان این روند را مثبت ارزیابی کرد و گفت: «افزایش شکایات‌ها الزاماً به معنای رشد تخلفات نیست. امروز مردم آگاه‌تر شده‌اند و دسترسی به سامانه‌های ثبت شکایات ساده‌تر است. این شفافیت شرکت‌ها را وادار می‌کند بیشتر از قبل پاسخگو باشند و به حقوق بیمه‌گذاران توجه بیشتری نشان دهند.» به اعتقاد این کارشناس، راننده‌محوری صرفاً یک اصلاح اقتصادی نیست؛ بلکه ابعاد اجتماعی و فرهنگی مهمی دارد. راننده وقتی بداند هر تخلف یا حادثه مستقیماً روی جیب وی اثر می‌گذارد، محتاط‌تر می‌شود و همین انگیزه مالی می‌تواند فرهنگ رانندگی را تغییر دهد و به ایمنی بیشتر جاده‌ها منجر شود. کاتوزیان در پایان تأکید کرد: «اگر بیمه مرکزی بتواند چالش‌ها را مدیریت کند، سال ۱۴۰۵ آغاز عصر جدید بیمه خودرو در ایران خواهد بود؛ عصری هوشمند، عادلانه و مبتنی بر داده.»

پیش‌نویس آپین‌نامه پایان یافته و پس از تصویب دولت، از سال آینده اجرایی خواهد شد. او با اشاره به تجربه کشورهای اروپایی و آسیایی افزود که در بسیاری از کشورها بیمه راننده‌محور سال‌هاست اجرا می‌شود و حتی داده‌های هوشمند از سبک رانندگی افراد جمع‌آوری می‌شود؛ سیاستی که باعث کاهش چشمگیر تصادفات شده است. با این حال، اجرای چنین مدلی در ایران بدون چالش نخواهد بود. کاتوزیان جمع‌آوری دقیق داده‌ها از پلیس و شرکت‌های بیمه، حفظ حریم خصوصی رانندگان و آمادگی فنی شرکت‌ها را از مهم‌ترین موانع دانست و تأکید کرد: «رانندگان پرخطر که با افزایش حق بیمه روبه‌رو خواهند شد، احتمالاً در برابر این تغییر مقاومت نشان می‌دهند.»

وی افزود: «در کنار این موضوع، رئیس کل بیمه مرکزی اخیراً از برخورد جدی با تخلفات خبر داده و اعلام کرده است که ۶ مدیر بیمه‌ای به دلیل تخلفات سلب صلاحیت شده و برخی شرکت‌های فاقد فعالیت بیمه‌ای تعلیق شده‌اند.»

او بر این باور است که این برخوردها پیام روشنی برای بازار دارد. در واقع وقتی مردم ببینند با متخلفان برخورد می‌شود، راحت‌تر به صنعت بیمه اعتماد می‌کنند و همین اعتماد، پیش‌شرط موفقیت طرح‌های بزرگی مثل راننده‌محوری است.

وی به اهمیت بیمه اتکایی اجباری اشاره کرد و آن را پشتوانه‌ای مهم برای صنعت دانست و در ادامه



مه‌ری درخوش

m.dorakshoush@autoworld.ir

به گفته کارشناسان حوزه بیمه خودرو در سال آینده بیمه شخص ثالث دچار تحولی اساسی خواهد شد؛ تحولی که برای نخستین بار راننده را به جای خودرو در مرکز محاسبه حق بیمه قرار می‌دهد. به این ترتیب، رانندگان قانون‌مدار و محتاط از تخفیف‌های واقعی برخوردار خواهند شد و رانندگان پرخطر، متناسب با سوابق تخلفات و تصادفاتشان، هزینه بیشتری پرداخت می‌کنند. اعظم کاتوزیان، کارشناس بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» این تغییر را نقطه عطف صنعت بیمه دانست و توضیح داد: «تا امروز دو راننده با خودروهای مشابه، حق بیمه یکسانی می‌پرداختند؛ حتی اگر یکی سابقه تخلف سنگینی داشت و دیگری سال‌ها بدون حادثه رانندگی می‌کرد.»

وی افزود: «مدل جدید عدالت بیشتری برقرار می‌کند و هر راننده مسئول مستقیم رفتار خود خواهد بود.» او در ادامه افزود: «این طرح سه مرحله اصلی دارد: طراحی نرم‌افزار و شاخص‌های نمره ریسک راننده، اصلاح آپین‌نامه‌ها در شورای عالی بیمه و در نهایت پیاده‌سازی عملی در شرکت‌های بیمه.» این کارشناس بیمه یادآور شد: «مرحله طراحی و

تأثیر سیاست‌های ارزی و تورمی بر بازار خودرو

بازار خودرو در ایران بار دیگر در گرداب سیاست‌های ارزی و تورمی گرفتار شده و هر روز با شوک‌های قیمتی جدیدی دست و پنجه نرم می‌کند. تغییرات پی‌در پی نرخ ارز، بی‌ثباتی در تصمیم‌های

اقتصادی و نبود یک راهبرد بلندمدت در حوزه واردات و تولید، شرایطی ایجاد کرده که نه خودروسازان می‌توانند برای آینده برنامه‌ریزی کنند و نه مصرف‌کنندگان از قیمت‌ها و کیفیت محصولات اطمینان دارند. این آشفتگی، علاوه بر افزایش قیمت‌ها، اعتماد عمومی را نیز به‌طور جدی تضعیف کرده است. هر بار که نرخ ارز جهش می‌کند، اثر آن به سرعت در بازار خودرو منعکس می‌شود. از یک سو، هزینه تامین مواد اولیه و قطعات برای تولیدکنندگان داخلی بالا می‌رود و از سوی دیگر، خودروهای وارداتی به سرعت از دسترس بخش بزرگی از مردم خارج می‌شوند. سیاست‌گذاران نیز غالباً به جای اصلاح ساختارها، با تصمیم‌های مقطعی مانند اعمال تعرفه‌های سنگین یا صدور مجوز واردات محدود، سعی در کنترل اوضاع دارند؛ اما این اقدامات نه تنها کارساز نبوده بلکه زمینه را برای رانت و واسطه‌گری بیشتر فراهم کرده است.

یکی از چالش‌های اصلی، ناپایداری سیاست‌های ارزی است. در بازاری که کوچک‌ترین تغییر نرخ ارز می‌تواند قیمت خودرو را چند ده میلیون تومان بالا ببرد، نه خریدار و نه فروشنده تمایلی به معامله ندارند. این بی‌اعتمادی باعث رکود نسبی در بازار و در عین حال تشدید نوسانات قیمتی می‌شود. علاوه بر این،



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار



فونیکس



F8 PRO MAX IE
2.0 Lit TGD I AWD



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix_official

همان طور که گفته شد، انتظار می رود پا جروی جدید بر اساس شاسی بلند بزرگ نیسان ساخته شود. البته با توجه به تصاویر جاسوسی، به نظر نمی رسد پا جروی جدید و پاترول پانلهای بدنه مشترک داشته باشند؛ اما به احتمال زیاد این دو زیر بدنه اشتراکات زیادی خواهند داشت. در طراحی این رندر ها از شاسی بلند کامپکت جدید میتسوبیشی دستنیتورا الهام گرفته شده که برای بازارهای آسیایی در نظر گرفته شده است. این الهام گیری به وضوح در طراحی عمودی چراغ های جلو و عقب پا جرو مشخص است. همچنین با کمی دقت به تصاویر جاسوسی می توان از زیر پوشش های استارتی متوجه چراغ هایی با همین فرم عمودی در پروتوتایپ پا جرو شد.

شایعات بازگشت میتسوبیشی پا جرو قوت گرفته و حالا رندری با الهام از نیسان پاترول و تصاویر جاسوسی سعی دارد طراحی احتمالی آن را نشان دهد. نسل چهارم میتسوبیشی پا جرو در سال ۲۰۲۱ از روی خط تولید کنار رفت و خبری از معرفی نسل جدید نبود؛ اما چندی پیش، پروتوتایپی از یک شاسی بلند جدید میتسوبیشی که به احتمال زیاد بر پایه نیسان پاترول ساخته شده در جاده های عمومی در حال آزمایش دیده شد و به احتمال بازگشت پا جرو قوت بخشید. حال طراحان دیجیتال دست به کار شده و با استفاده از تصاویر جاسوسی و نیسان پاترول، رندری از ظاهر احتمالی پا جروی جدید خلق کرده اند. این رندر بر اساس نسل جدید پاترول طراحی شده است؛ زیرا



پا جرویی که در مرحله طراحی است



نهاد علی بیک زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

یک فعال حوزه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رکود عرضه، موتور گرانی و وارداتی ها را روشن کرد

فعالیت واسطه ها و دلال ها چه نقشی در آشفته گی بازار دارد و چگونه می توان آن را کنترل کرد؟

واسطه ها و دلال ها یکی از مهم ترین مشکلات بازار خودروهای خارجی هستند. نبود شفافیت در ثبت سفارش و فرآیند واردات باعث شده برخی افراد خودروها را احتکار یا قیمت های غیر واقعی ایجاد کنند تا سود کلانی



بین بازار آزاد و بهای تعیین شده توسط وارد کننده افزایش یافته است. این مساله باعث شده که برنامهریزی اقتصادی وارد کنندگان مختل شود و ریسک فعالیت در بازار افزایش یابد. تعرفه های گمرکی بالا نیز دسترسی به خودروهای با کیفیت را محدود کرده و فشار مضاعفی بر مصرف کننده وارد می کند. خودروهای لوکس و پرطرفدار در شرایط فعلی حتی برای اقشار مرفه با دشواری تامین می شوند و فاصله زیادی بین قیمت کارخانه مادر و بازار آزاد داخلی ایجاد شده است.

این وضعیت باعث می شود تقاضا به سمت خودروهای دست دوم و کار کرده سوق پیدا کند که خود فشار بیشتری بر بازار دست دوم وارد می کند و نوسانات قیمت را افزایش می دهد. همچنین برخی وارد کنندگان مجبور می شوند خودروهای ارزان تر یا مدل های قدیمی تر را جایگزین کنند تا ریسک مالی کاهش یابد؛ اما این تغییرات نیازهای واقعی مشتریان را بر طرف نمی کند و نارضایتی مصرف کنندگان افزایش می یابد.

هیچ تضمینی برای ثبات قیمت ها وجود ندارد. این وضعیت باعث می شود خریداران نهایی با ترس از افزایش ناگهانی قیمت ها دست نگه دارند و بازار بیش از پیش راکد شود. در نتیجه، نه تنها جریان طبیعی عرضه متوقف شده، بلکه فضای رقابتی نیز آسیب دیده و خودروهای خارجی با کیفیت واقعی به دست مصرف کننده نهایی نمی رسند. تجربه ماه های اخیر نشان داده است که مصرف کنندگان برای خرید خودرو مجبور به پرداخت پیش پرداخت های سنگین یا ثبت نام طولانی مدت شده اند و این مساله فشار روانی زیادی بر خانواده ها و سرمایه گذاران وارد کرده است

نوسانات نرخ ارز و تعرفه های گمرکی چه تاثیری بر بازار خودروهای خارجی داشته اند؟

نوسانات نرخ ارز قدرت خرید مردم را کاهش داده و وارد کنندگان را مجبور به اصلاح مکرر قیمت ها کرده است. خودروهایی که پیش تر ثبت سفارش شده بودند، هنگام ترخیص با جهش قیمت مواجه شدند و اختلاف قیمت ها

بازار خودروهای وارداتی در ماه های اخیر با افزایش بی سابقه قیمت ها، کمبود عرضه و تغییرات پی در پی قوانین واردات مواجه شده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند بی ثباتی در سیاست های ارزی و تعرفه ای، همراه با فعالیت های واسطه گرایانه و دلالی، این بازار را به مرحله ای بحرانی رسانده است. سجاد همتی، فعال حوزه خودرو، در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» وضعیت بازار خودروهای خارجی را بحرانی توصیف کرد و تاکید کرد: «بدون اصلاح سیاست های واردات، ثبات واقعی در بازار ایجاد نخواهد شد.» وی با اشاره به نوسانات نرخ ارز، تعرفه های گمرکی و فعالیت دلالان، عوامل آشفته گی و راهکارهای کنترل آن را بررسی کرد.

سیاست های اخیر دولت در حوزه واردات خودرو چه تاثیری بر نظم بازار داشته است؟

سیاست های اخیر دولت بیشتر از آن که باعث ثبات شود، به سردرگمی بازار دامن زده است. تغییرات مکرر در مقررات و محدودیت های ارزی، برنامهریزی بلندمدت وارد کنندگان را مختل کرده و جریان طبیعی واردات را کند کرده است. نتیجه این وضعیت کمبود عرضه و افزایش سریع قیمت هاست و باعث می شود برنامهریزی برای وارد کنندگان و خریداران بسیار دشوار شود. نبود شفافیت در زنجیره واردات و ضعف نظارت بر واسطه ها باعث ایجاد فضای رانت و سوءاستفاده شده و اعتماد مصرف کنندگان را کاهش داده است. وارد کنندگان رسمی می گویند حتی برنامهریزی کوتاهمدت برای تامین خودرو دشوار شده و

به دست آورند. این اقدامات اعتماد عمومی به وارد کنندگان رسمی را کاهش داده و بازار را آشفته کرده است. راهکار اصلی ایجاد سامانه های آنلاین جامع برای رصد واردات و معاملات، نظارت سخت گیرانه بر نمایشگاه ها و بر خورد با دلالی و احتکار است. شفافیت و اطلاع رسانی دقیق قیمت ها می تواند انگیزه سوءاستفاده را کاهش دهد و اعتماد مصرف کنندگان را بازگرداند. علاوه بر این، تدوین قوانین مشخص برای تخصیص خودرو و جلوگیری از خرید بیش از حد توسط دلالان می تواند به کنترل بازار کمک کند و جریان واقعی عرضه و تقاضا را بازگرداند. بهبود فرآیند ثبت سفارش و زمان بندی تحویل خودروهای وارداتی به صورت رسمی نیز اهمیت زیادی دارد. این اقدام می تواند از ایجاد صف های طولانی، پیش پرداخت های غیر واقعی و فشار روانی بر مصرف کنندگان جلوگیری کند و رفتار غیرمنطقی بازار را کاهش دهد. در کنار آن، اطلاع رسانی گسترده و شفاف سازی ذهن مصرف کننده نهایی درباره قیمت ها، تعرفه ها و مراحل واردات خودرو باعث می شود خریداران تصمیمات آگاهانه تری اتخاذ کنند و از رفتارهای هیجانی در بازار جلوگیری شود. تجربه نشان داده است که خانواده ها و سرمایه گذاران با دریافت اطلاعات دقیق و شفاف، کمتر تحت تاثیر شایعات و افزایش ناگهانی قیمت ها قرار می گیرند. در نهایت، بازگشت ثبات به بازار خودروهای خارجی بدون اصلاح سیاست های ارزی، تعرفه ای و شفاف سازی فرآیند واردات امکان پذیر نخواهد بود. همکاری نزدیک دولت، وارد کنندگان رسمی و نهادهای نظارتی، همراه با اطلاع رسانی به مصرف کنندگان و برخورد با دلالان، تنها راه ایجاد شرایط رقابتی سالم و کاهش فشار بر بازار است. این اقدامات می تواند به تدریج اعتماد عمومی را بازگرداند و جریان طبیعی عرضه و تقاضا را در بازار خودروهای خارجی احیا کند.

نوبرال



وارد کنندگان رسمی می گویند حتی برنامهریزی کوتاهمدت برای تامین خودرو دشوار شده و هیچ تضمینی برای ثبات قیمت ها وجود ندارد این وضعیت باعث می شود خریداران نهایی با ترس از افزایش ناگهانی قیمت ها دست نگه دارند



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



ایران خودرو از ابتدای امسال تا ۲۱ شهریورماه، ۲۵۰ هزار و ۲۴۲ دستگاه تحویل مشتریان داده و به بازار عرضه کرده است. سال گذشته در همین بازه زمانی ۲۲۳ هزار و ۶۴۹ دستگاه تحویل مشتریان شده که امسال رشد ۱۲ درصدی در این عدد به ثبت رسیده است. رشد تولید و عرضه خودرو به بازار توسط گروه صنعتی ایران خودرو در شرایطی محقق شده که از ابتدای امسال مشکلات و موانع متعدد ناشی از شرایط اقتصادی و سیاسی در کشور وجود داشته است؛ اما کارکنان زنجیره تامین و خطوط تولید ایران خودرو، مسئولانه از سنگر اقتصادی کشور دفاع کردند تا چراغ تولید در بزرگ‌ترین خودرو ساز کشور همچنان روشن و پایدار بماند.

ایکویرس - ایران خودرو توانسته تا ۲۱ شهریورماه امسال با تولید ۱۳ هزار و ۸۹ دستگاه خودرو بیش‌تر از مدت مشابه سال گذشته، رشد ۶ درصدی را در تولید انواع خودرو سواری و وانت رقم بزند. بزرگ‌ترین خودرو ساز بخش خصوصی کشور تا ۲۱ شهریورماه امسال ۲۴۶ هزار و ۱۰۳ دستگاه خودرو سواری و وانت به تولید رسانده است. در همین حال صورت حساب ۲۳۷ هزار و ۹۸۹ دستگاه خودرو و نیز در همین بازه زمانی صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد بیش از ۵ درصدی را به ثبت رسانده است. سال گذشته صورت حساب ۲۲۵ هزار و ۸۶۸ دستگاه خودرو صادر شده بود. طبق آمار و اطلاعات تولید و تحویل خودرو،

رشد ۶ درصدی تولید در «ایران خودرو»



تفاوت دیدگاه وزارت صمت و خودروسازان؛

عرضه خودرو در بورس، راهکاری منطقی است؟

خودروسازان می‌خواهند با اتکا به بورس، قیمت‌ها را واقعی کنند. از سوی دیگر وزارت صمت و شورای رقابت بیم آن دارند که این سازوکار به نفع واسطه‌ها و شرکت‌های سرمایه‌ای تمام شود

که حدود ۵۰ هزار دستگاه خودرو در بورس عرضه شد. نتیجه آن، کشف قیمت‌هایی بالاتر از نرخ مورد نظر تولیدکنندگان بود؛ موضوعی که به گفته مقامی «نظم بازار» را برهم زد. وزارت صمت نیز این تجربه را شهادی بر ناکارآمدی سازوکار بورس دانسته و تاکید کرده است که نه تنها عدالت محقق نشد، بلکه واسطه‌ها سود بیشتری بردند.

جدال بر سر فلسفه قیمت گذاری آن‌چه این اختلاف را عمیق‌تر می‌کند، تفاوت در فلسفه نگاه دو طرف است. خودروسازان به دنبال تامین مالی پایدار و شفافیت در جریان فروش هستند؛ در حالی که وزارت صمت در غددغه عدالت قیمتی و حمایت از مصرف کننده نهایی را دارد. وزارتخانه نگران است که رها کردن قیمت‌ها در دست مکانیزم بورس، همان فاصله موجود میان نرخ کارخانه و بازار آزاد را بیشتر و فشار مضاعفی به مشتریان وارد کند. ماجرای عرضه خودرو در بورس کالا، اکنون به یک میدان کشاکش جدی میان سیاست‌گذار و تولیدکننده بدل شده است. از یک سو خودروسازان می‌خواهند با اتکا به بورس، قیمت‌ها را واقعی کنند و از تنگنای قیمت گذاری دستوری رها شوند. از سوی دیگر، وزارت صمت و شورای رقابت بیم آن را دارند که این سازوکار به نفع واسطه‌ها و شرکت‌های سرمایه‌ای تمام شود و مصرف کننده نهایی بیش از گذشته متضرر شود. در نهایت، آن‌چه از دل این اختلاف روشن می‌شود، نبود یک راه حل جامع و میانه است؛ راه‌حلی که هم شفافیت مالی برای تولیدکننده را تضمین کند و هم عدالت قیمتی برای مصرف کننده را به همراه داشته باشد. تجربه سال‌های اخیر نشان داده که نه عرضه صرف در بورس و نه قیمت گذاری دستوری به تنهایی قادر به حل بحران بازار خودرو نیستند. شاید وقت آن رسیده باشد که سیاست‌گذاران با نگاهی جامع‌تر و با بهره‌گیری از ابزارهای ترکیبی، مدلی نوین برای عرضه خودرو طراحی کنند؛ مدلی که هم دغدغه صنعت را پاسخ دهد و هم حقوق مردم را پاس بدارد.

بورس مسیری است که می‌تواند «قیمت واقعی» را از دل عرضه و تقاضا استخراج کند؛ هر چند این قیمت ممکن است بالاتر از نرخ کارخانه باشد.

موضوع وزارت صمت؛ تنظیم‌گری و عدالت قیمتی در مقابل، وزارت صمت که خود را متولی تنظیم بازار می‌داند، باید به تردید به این سازوکار نگاه می‌کند. مهرداد خسروی، مدیر کل دفتر خودرو وزارت صمت صراحتاً اعلام کرده است که عرضه خودرو در بورس نه تنها اهداف مورد نظر را محقق نکرده، بلکه به ایجاد رانت‌های جدید برای شرکت‌های سرمایه‌ای منجر شده است. از منظر وزارت صمت، مشکل اصلی آن جاست که رقابت محدود در بورس، منجر به افزایش قیمت‌ها شده و مصرف کننده واقعی که باید خودرو را با نرخ منطقی خریداری کند، بازنده اصلی این میدان بوده است. علاوه بر این، به دلیل پیچیدگی‌های حضور در بورس و محدودیت‌های فنی، بسیاری از متقاضیان عادی امکان شرکت در این فرآیند را نداشته‌اند و ناچار شده‌اند خودرو را از بازار آزاد با قیمت بالاتر تهیه کنند. وزارت صمت همچنین بر نقش شورای رقابت به عنوان مرجع قانونی قیمت گذاری تاکید دارد. به گفته خسروی، دستورالعمل‌های این شورا نه تنها عرضه خودرو در بورس را تایید نمی‌کند، بلکه این روش را مغایر با اصول توزیع منصفانه می‌داند. از نگاه وزارتخانه، در فرآیند بورس توجهی به سیاست‌های حمایتی همچون تخصیص خودرو به خانواده‌های مشمول طرح جوانی جمعیت یا جایگزینی خودروهای فرسوده نشده است و همین امر نشان می‌دهد بورس نمی‌تواند ابزار مناسبی برای سیاست‌گذاری اجتماعی باشد.

تجربه عملی؛ بازار ۱۴۰۱ هر دو طرف به تجربه سال ۱۴۰۱ اشاره می‌کنند؛ زمانی



پیگیری يك موضوع

Follow up



شهباز حسن پور
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

جلسه کمیسیون صنایع مجلس با خودروسازان و قطعه‌سازان

در هفته گذشته جلسه‌ای مهم میان خودروسازان، قطعه‌سازان و اعضای کمیسیون صنایع برگزار شد. حال شهباز حسن پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس جزئیات این جلسه را تشریح کرده است.

در جلسه‌ای که میان خودروسازان، قطعه‌سازان و اعضای کمیسیون صنایع برگزار شد، چه مباحثی مطرح شد؟

در این جلسه، موضوع اصلی مطالبات قطعه‌سازان از خودروسازان بود که رقم آن بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان گزارش شد. براساس توافق صورت گرفته، مقرر شد ایران خودرو حداکثر ظرف ۶۰ روز و سایپا ظرف ۹۰ روز این بدهی‌ها را تسویه کنند. قطعه‌سازان نیز از این وعده رضایت داشتند و اعلام کردند تحقق این تعهد می‌تواند گره‌های جدی از مسیر تولید باز کند.

تولید در خودروسازان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

برخلاف برخی گزارش‌های قبلی، گزارش عملکرد ماه گذشته ایران خودرو امیدوارکننده بود و نشان از رشد ۲۵ درصدی تولید داشت. همچنین سایپا نیز اعلام کرد در حال جبران کمبودهای گذشته است. براساس اظهارات مدیرعامل سایپا، خودروهای خارجی که پیش‌تر به مردم فروخته شده‌اند هنوز تحویل داده نشده‌اند، ظرف حداکثر ۴۵ روز آینده به خریداران تحویل داده خواهند شد. موضوعی که می‌تواند بخشی از نارضایتی عمومی را کاهش دهد.

مجلس در رابطه با اختلافات در سیاست‌گذاری قیمت خودرو چه موضعی دارد؟

بین نظرات سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده، وزارت صنعت، معدن و تجارت و خودروسازان تعارض‌هایی وجود دارد. مقرر شد طی یک ماه آینده، نشست تخصصی و جامع‌تری با حضور تمامی ذی‌نفعان برگزار شود تا جمع‌بندی نهایی در خصوص سیاست‌های خودرویی کشور صورت گیرد. این درحالی است که بسیاری از نمایندگان به پایین بودن کیفیت خودروها، کمبود عرضه در بازار و افزایش ناگهانی قیمت‌ها اعتراض داشتند. این وضعیت باید هرچه زودتر سر و سامان پیدا کند.

زاپاس

Spare Tire

تولید مدل‌های اتوماتیک و کراس‌اوور «پارس‌نوا» به‌زودی آغاز می‌شود



پروژه خودرو پارس‌نوا افزود: «قوای محرکه و پیش‌ران به کاررفته در پارس‌نوا، ترکیبی از بهترین نمونه‌های موجود در صنعت خودرو ایران است و با توجه به جدیدیت و تلاش پارس خودرو در اجرای دقیق فرآیند کالبراسیون، رضایت کامل مصرف‌کنندگان را به همراه خواهد داشت.» احمدیان در ادامه به امکانات و آپشن‌های پارس‌نوا اشاره و تصریح کرد: «مولتی‌مدیای ۱۷ اینچی با رهیاب آفلاین، دوربین و

به گزارش «سایپانیوز» شهرام احمدیان با بیان این‌که مالکیت پلتفرم پارس‌نوا به‌طور کامل در اختیار پارس خودرو قرار دارد، از برنامه‌ریزی برای تولید مدل‌های اتوماتیک و کراس‌اوور این خودرو در آینده نزدیک خبر داد و گفت: «پارس خودرو با سرمایه‌گذاری در حوزه تحقیق و طراحی قصد دارد محصولات متنوعی را بر پایه این پلتفرم تولید کند تا پاسخگوی نیازهای بازار داخلی باشد.» مدیر

تولید محصول با این سطح بالای کیفیت در شرایط تحریم، یک دستاورد قابل توجه محسوب می‌شود؛ بنابر اطلاعات موجود، در طراحی بدنه پارس‌نوا، استانداردهای جدید ایمنی رعایت شده و همچنین به فضای داخلی خودرو، راحتی و ارگونومی سر نشینان توجه شده است؛ داشبورد و کنسول با طراحی جدید و مواد باکیفیت ساخته شده تا تجربه رانندگی بهتر و راحت‌تری برای سرنشینان فراهم شود.

پارس‌نوا نخستین خودرو ایرانی معرفی شده در دوران دولت چهاردهم است؛ این محصول، نمونه‌ای از تلاش صنعت خودرو برای ارتقای سطح کیفی و فناوری تولیدات داخلی است. سیستم‌های ایمنی به‌روز، مصرف بهینه سوخت و طراحی جدید، ویژگی‌های کلیدی این خودرو هستند؛ آن‌طور که در آمار و اعداد ذکر شده بود، پروژه به سرمایه‌گذاری یک هزار میلیارد تومانی اجرا شده که بیش از ۵۰ درصد آن تنها در طی هشت‌ماه اخیر و در زمان مدیریت فعلی پارس خودرو تامین شده است. این امر نشان می‌دهد حتی در شرایط محدود اقتصادی و تحریمی، امکان تولید خودروهای شاخص وجود دارد. شرایط دشوار ناشی از تحریم‌ها و محدودیت‌های موجود در صنعت خودرو کشور، تحریم محدودیت‌های جدی در تامین قطعات و مواد اولیه ایجاد می‌کنند، اما تجربه مهندسی و پژوهش‌های داخلی نشان می‌دهد با بهره‌گیری از دانش و نوآوری‌های بومی، می‌توان این چالش‌ها را مدیریت کرد. پارس‌نوا نمونه‌ای است که نشان می‌دهد حتی در شرایط محدود اقتصادی و تحریم، امکان تولید خودروهایی با کیفیت و فناوری قابل قبول وجود دارد و بیابگر ظرفیت تطبیق و نوآوری بالایی صنعت خودرو ایران است.

پارس خودرو با تولید محصولاتی مانند پارس‌تندر توانست استانداردهای کیفیت دوام را به‌بازار معرفی کند و پارس‌نوا با حفظ نقاط قوت محصولات قبلی، مانند قابلیت اطمینان و کیفیت ساخت و در عین حال افزودن فناوری‌های مدرن و طراحی به‌روز، تجربه موفق گذشته را ادامه داده و آن را به سطحی بالاتر رسانده است. محصول جدید شرکت پارس خودرو نشان می‌دهد خودروسازان داخلی می‌توانند با اتکا به تجربه گذشته و نوآوری، محصولات باکیفیت و جذاب ارائه کنند. پارس‌نوا نشان‌دهنده بلوغ مهندسی و توانمندی پارس خودرو است. رعایت استانداردهای ایمنی، ارتقای رانندمان سوخت، بهینه‌سازی طراحی داخلی و توجه به تجربه کاربری، همه دستاوردهایی هستند که نشان می‌دهند این شرکت قادر است خودروهای داخلی باکیفیت تولید کند

آماده‌سازی محصول، انتخاب قطعات و تجهیزات باکیفیت و انجام آزمون‌های فنی و کیفی کرده است تا در نهایت محصولی با بالاترین سطح رضایتمندی به بازار عرضه شود. قائم‌مقام مدیرعامل پارس خودرو در پایان اظهار کرد: «توانایی داریم در یک بازه زمانی کوتاه، تولید اقتصادی پارس‌نوا را به‌تیراژ مطلوب برسانیم تا نیاز مشتریان و بازار را در این بخش تامین کنیم.»

سنسور پارک دنده عقب، چراغ روشنایی روز، سیستم کنترل فشار باد تایرها، کنترل پایداری، کامپیوتر سفری، آپنه‌های جانبی راهنما، فرمان برقی، رینگ آلومینیومی، سنسور نور و باران، سیستم کمک ترمز و چراغ ترمز اضطراری از جمله مهم‌ترین تجهیزات این محصول خواهد بود.» به گفته وی، مدیریت ارشد پارس خودرو بیشترین سرمایه‌گذاری و تلاش را صرف اجرای دقیق و کامل مراحل مقدماتی،



فراری «۳۶۰» لیموزین شده بی مشتری!



«این فراری ۳۶۰ مودنا لیموزین با کارکرد تنها ۶۰ هزار کیلومتر و موتور V8 تنفس طبیعی مدت‌هاست که برای فروش گذاشته شده، اما خریداری ندارد. هر خودرویی برای وظیفه خاصی ساخته می‌شود. یک سوپراسپرت برای لذت و هیجان رانندگی طراحی می‌شود؛ درحالی که سسدان‌های لوکس و بزرگ می‌توانند به لیموزین‌های مجلل تبدیل شوند. اما ترکیب این دو چیز چندان جالبی نخواهد بود و به همین دلیل است که این فراری ۳۶۰ مودنا لیموزین خریدار ندارد. این خودرو عجیب که هم‌اکنون در سن‌دیگو برای فروش گذاشته شده، هرچند در خیابان قطعا توجهات را به خود جلب می‌کند اما نمی‌تواند کارهایی را که

نسخه معمولی با طول استاندارد انجام می‌داد، انجام دهد. مشخص نیست این لیموزین چقدر وزن دارد؛ اما قطعا بسیار سنگین‌تر از مدل استاندارد است. زیر کاور عقب، پیش‌رانه اصلی قرار دارد که یک موتور ۲.۶ لیتری V8 تنفس طبیعی است که وقتی نوبت ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۷۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند؛ اما مشخص نیست در این نمونه چند تا از اسب‌های بخار آن قرار کرده‌اند! این ماشین تنها ۶۰ هزار کیلومتر کار کرده و سند و پلاک دارد. بدنه خودرو نیز در شرایط نسبتا خوبی به نظر می‌رسد و با این که چند خط و خش و مقدار زیادی کثیفی روی خودرو دیده می‌شود، اما بیشتر آن‌ها جزئی هستند.

ویژه‌ها

رای تعزیرات علیه ایران خودرو بدوی، قابل تجدیدنظر و فاقد اثر مالی فوری است



«حمید اسدی، حقوقدان آگاه به مسائل بازار سرمایه گفت: «رای بدوی تعزیرات علیه ایران خودرو، قابل تجدیدنظر و فاقد اثر مالی فوری است. قاضی، ایران خودرو را «ملی‌شده» و مشمول تعزیرات دانسته؛ درحالی که این شرکت دولتی نیست. جریمه نقدی و سلب صلاحیت هیات‌مدیره با قوانین بورسی و ماده ۱۸ قانون توسعه ابزارهای مالی تناقض دارد.

دیگه چه خبر؟

دولت حق واگذاری ۲۰ درصد از سهام خود در شرکت‌های خودروسازی را ندارد



«ابوالقاسم جراره، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با تأکید بر این که دولت طبق قانون اجازه واگذاری سهام تمامی مجموعه‌های بزرگ خود را ندارد و باید ۲۰ درصد از این سهم را برای خود نگهداری کند، گفت: «این یک قانون است؛ در واگذاری سهام شرکت‌های دولتی طبق قانون باید ۲۰ درصد در اختیار دولت باقی بماند و ۸۰ درصد قابل واگذاری است.»

توئیتر!

خودروسازان باید از قانون تمکین کنند



«سیدجواد حسینی کیا، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «ظرفیت قیمت‌گذاری برای خودروسازی‌های بزرگ در چارچوب قانون برعهده شورای رقابت گذاشته شده است و به‌دلیل انحصاری بودن بازار، قیمت‌گذاری در اختیار خودروسازان نیست و این یک موضوع کلیدی است که باید مورد توجه قرار گیرد.

نارنجی پوشان جاده مخصوص روند درآمدی خود را حفظ کردند؛

ثبات در آمدی «سایپا» در میانه چالش‌های صنعت خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«در شرایطی که صنعت خودرو با مشکلات متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کند، گروه خودروسازی سایپا توانسته ثبات نسبی در بخش درآمدی خود ایجاد کند. قیمت‌گذاری دستوری، رشد هزینه‌های تمام‌شده تولید، افزایش قیمت مواد اولیه، نوسانات شدید نرخ ارز، محدودیت‌های واردات قطعات، تحریم‌های بین‌المللی و در کنار آن کاهش قدرت خرید مشتریان از جمله چالش‌هایی بوده که بسیاری از خودروسازان و قطعه‌سازان را با فشارهای سنگین روبه‌رو کرده است. با وجود این شرایط، گزارش‌های مالی سایپا نشان می‌دهد این شرکت در پنج‌ماهه نخست سال جاری موفق به ثبت درآمد ۳۶ هزار و ۶۶۴ میلیارد تومانی شده و تنها در مردادماه نیز ۷ هزار و ۵۷۹ میلیارد تومان درآمد داشته است. این موضوع حکایت از آن دارد که سایپا توانسته تا حدی بر فشارهای بیرونی غلبه کرده و روند درآمدی خود را حفظ کند. ثبات درآمدی مزایای متعددی برای این شرکت به همراه دارد. از یک سو موجب افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران و بهبود جایگاه سایپا در بازار سرمایه می‌شود و از سوی دیگر جریان نقدینگی را تقویت می‌کند و امکان مدیریت بهتر هزینه‌ها و ایفای تعهدات مالی را فراهم می‌آورد. افزون بر این، چنین وضعیتی شرایط لازم برای برنامه‌ریزی بلندمدت را ایجاد می‌کند و زمینه را برای توسعه محصولات جدید، ارتقای کیفیت



می‌تواند آثار بلندمدتی نیز به همراه داشته باشد. وقتی شرکتی مانند سایپا از درآمد منظم و پایدار برخوردار است، امکان سرمایه‌گذاری روی تحقیق و توسعه و حرکت به سمت تولید خودروهای کم‌مصرف‌تر یا حتی مدل‌های برقی فراهم می‌شود. چنین اقداماتی نه تنها مزیت رقابتی برای سایپا ایجاد خواهد کرد، بلکه می‌تواند جایگاه این شرکت را در بازار داخلی ارتقا دهد. این درحالی است که یکی از مسائل مهم در رابطه با حفظ این ثبات درآمدی، بهره‌وری در تولید است. بسیاری از هزینه‌های اضافی در صنعت خودرو ناشی از ضعف در مدیریت زنجیره تامین و قدیمی بودن خطوط تولید است. سایپا توانسته با نوسازی تجهیزات، کاهش ضایعات و بهینه‌سازی فرآیندها هزینه‌ها

تولید و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین مهیا می‌سازد. می‌توان گفت حفظ این روند در ماه‌های آینده می‌تواند یکی از نقاط قوت سایپا در برابر نوسانات بازار و مشکلات ساختاری صنعت خودرو باشد و به این شرکت کمک کند مسیر توسعه و رشد خود را با اطمینان بیشتری ادامه دهد. همچنین ادامه ثبات درآمدی در سایپا تنها یک شاخص مالی ساده نیست، بلکه نشانه‌ای از توان این شرکت در مدیریت منابع و عبور از بحران‌های مداوم صنعت خودرو به شمار می‌رود. در شرایطی که برخی از شرکت‌های خودروساز، درگیر کاهش فروش یا کاهش تولید شده‌اند، سایپا توانسته با اتخاذ سیاست‌های مدیریت هزینه و بهبود فرآیندهای تولید، وضعیت خود را پایدار نگه دارد. این ثبات

اینفوگرافیک

Infophography

رشد درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق»

میزان درآمد مردادماه

میلیارد تومان

284

ایمن خودرو شرق (مهرماه)
IMEN KHODRO SHARGH

میزان رشد درآمد ۵ ماهه

69%

میزان درآمد ۵ ماهه

2.051

میلیارد تومان

شرکت «ایمن خودرو شرق» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۵۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

نابسامانی در بازار خودرو باید پایان یابد

«نایب‌رئیس اول کمیسیون لایحه مشترک بخش دولتی و خصوصی مجلس گفت: «عرضه خودرو در بورس کالا در صورت اجرای دقیق و جلوگیری از سوءاستفاده می‌تواند یکی از موثرترین راه‌ها برای پایان دادن به نابسامانی در بازار خودرو، حذف رانت و احقاق حقوق مصرف‌کنندگان واقعی باشد.

چرا؟

راهکار اصلی رفع مشکل عرضه خودرو

«علی‌رضائاری این نماینده مجلس راهکار اصلی این مشکل را عرضه خودرو در بورس کالا دانست و گفت: «اگر خودرو با قیمت مشخص و عادلانه در بورس به‌دست مصرف‌کننده واقعی برسد، دیگر شاهد دلالی و رانت نخواهیم بود. البته باید مراقب بود تا در کنار این فرآیند شفاف، بستر سوءاستفاده مجدد توسط برخی گروه‌ها فراهم نشود.»

چند نکته؟

لزوم شفاف‌سازی در فرآیند عرضه خودرو

«نایب‌رئیس اول کمیسیون لایحه مشترک بخش دولتی و خصوصی مجلس با اشاره به جلسه نمایندگان مجلس با مدیران صنعت خودرو، بر لزوم شفاف‌سازی در فرآیند عرضه خودرو و افزایش کیفیت تولیدات داخلی تأکید کرد و گفت: «عرضه در بورس کالا راهی موثر برای مقابله با رانت و حفظ حقوق مصرف‌کنندگان است.»

زنده پیک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

رئیس پلیس راه شمال استان کرمان گفت خودرویی که با سرعت جنون‌آمیز ۱۸۳ کیلومتر بر ساعت در یکی از محورهای استان در حرکت بود با دستور ایست پلیس متوقف شد.

«حاضر جواب: با این سرعت بالا، چه حواس جمعی داشته و چقدر حرف گوش‌کن بوده که دستور ایست پلیس را دیده و بلافاصله هم جفت‌پا، رفته روی ترمز!

تعزیرات ایران خودرو را ۱۶۲۴ میلیارد تومان جریمه کرد.

«حاضر جواب: این هم از عاقبت انتظار از خصوصی‌سازی در صنعت خودرو برای اصلاح اپروی این صنعت که گویا در نهایت ممکن است چشمش را هم کور کند!

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان اظهار داشت: «خودروسازان به جای پرداخت بدهی خود، به ما خودرو و وانت می‌دهند که ۲۰۰ میلیون تومان بالاتر از نرخ کارخانه است.»

«حاضر جواب: انگار قطعه‌سازان هم مصرف‌کنندگان مظلوم بازار خودرو هستند که چاره‌ای جز خرید نداشته باشند!

مسئول امور جایگاه سی‌ان‌جی استان قم گفت: «در چهار کارگاه به‌صورت رایگان روی خودروهای شخصی مدل ۹۷ به بالا تجهیزات سی‌ان‌جی نصب می‌شود.»

«حاضر جواب: فعلا که از رویای هر ایرانی یک خودرو برقی، رسیدیم به شعار هر ایرانی، در صف نصب تجهیزات سی‌ان‌جی روی خودرویش!

در نشست قطعه‌سازان مطرح شد؛ افزایش بی‌سابقه بدهی خودروسازان به ۶۲۰ همت.

«حاضر جواب: مگر تصمیمات و سیاست‌های این چند ساله در صنعت خودرو سابقه داشته که انتظار دارید بدهی‌هایش هم مسبوق به سابقه باشند؟

دو اختلاف نظر بر سر عرضه خودرو در بورس به چشم سهامداران می‌رود.

«حاضر جواب: سال‌هاست در این صنعت، دود می‌گردد و چشم سهامداران و مصرف‌کنندگان را پیدا می‌کند.

تغییر چهره بازار واردات خودرو...

«حاضر جواب: در این مدت طفلکی این قدر چهره‌اش به واسطه تعرفه‌ها و اختصاص ارز و غیره ... درب و داغان شده که دیگر کسی وی را نمی‌شناسد!

فشارهای دستوری بر بخش خصوصی در صنعت خودرو.

«حاضر جواب: تقصیر خودشان است دیگر... اگر زیر بار قیمت دستوری می‌رفتند، دیگر نیازی به فشار دستوری نبود!

یک نماینده مجلس بیان کرد: «عرضه خودرو در بورس کالا راهکاری شفاف برای مقابله با رانت.»

«حاضر جواب: هرچند که این ویژگی، بیشتر بلای جان عرضه خودرو در بورس شده تا نقطه‌قوت آن!

واژگونی پراید در بزرگراه خراسازی به علت حرکات نمایشی...

«حاضر جواب: البته راننده در نهایت به قیمت بروز این حادثه، به‌هدفش که دیده شدن در اخبار و فضای مجازی و غیره ...، برده رسید!



دیفیوزر و ورودی‌های هوای کربنی با افکت مشکی براق است. کابین شیک خودرو از صندلی‌های دورنگ بهره می‌برد که با چرم خاکستری به‌علاوه چرم آبی پوشیده شده‌اند. صندلی‌ها همچنین دوخت متضاد آبی و لوگوی لامبورگینی روی پشت‌سری‌ها دارند. این‌ها با پتل‌های در جذابی همراه شده‌اند که دوختی از ترماریو به رنگ آبی روی آن‌ها نقش بسته است. روی دیواره عقب هم نوشته ترماریو و سه رنگ پرچم ایتالیا دوخته شده است. طراحان همچنین کلیدهای فیبر کربنی مات و همچنین تزئینات مشابه روی کنسول مرکزی و صفحه‌آمبرا اضافه کرده‌اند. فرمان نیز با فیبر کربن و روکش کورسا تکس پوشیده شده است.

لامبورگینی با معرفی نخستین ترماریو از بخش سفارشی‌سازی Ad پر سونام، پتانسیل شخصی‌سازی این سوپرکار را به‌نمایش گذاشته است. این نسخه سفارشی از ترماریو به گونه‌ای طراحی شده تا تجسمی از طراحی مجلل اما ساده جزیره ساردینیا، جواهر ایتالیا در مدیترانه باشد. در این مدل، بخش Ad پر سونام لامبورگینی نمای بیرونی چشم‌نوازی خلق کرده که شامل رنگ خاکستری سرجت با تزئینات مشکی براق در قسمت‌های پایینی بدنه می‌شود. این ترکیب با جزئیات آبی رویال، سراگزهای مات مشکی و رینگ‌های مشکی و کالیپرهای ترمز آبی همراه شده‌اند. بررسی دقیق‌تر نشان‌دهنده سقف مشکی براق و همچنین اسپلیتر،



نخستین نمونه سفارشی از لامبو «ترماریو»

نسخه پلاس از چانگان «CS55»



چانگان CS55 در سال ۲۰۱۷ معرفی شد. این خودرو که یک بار در سال ۲۰۱۹ به‌روزرسانی شد، تا سال ۲۰۲۴ روی خط تولید قرار داشت. اما نسل دوم چانگان CS55 در سال ۲۰۲۱ معرفی شد. این خودرو که در خاورمیانه و روسیه به نام یونی-اس و در ایران با نام اصلی و همچنین سایپا 441P شناخته می‌شود، حالا جای خود را به نسل چهارم می‌دهد. ظاهراً به‌روزرسانی این مدل که در سال ۲۰۲۳ انجام شد، از نظر چانگان یک تغییر نسل بوده است. نمای جلوی چانگان CS55 پلاس جدید با فرم T-شکل چراغ‌های جلو، نوار نورانی بین چراغ‌ها، جلوپنجره بدون قاب همرنگ بدنه و متشکل از اجزای لانه زنبوری و هواکش شش ضلعی پایین سپر

جلو با فریم مشکی، کاملاً متفاوت از قبل به‌نظر می‌رسد. در نمای جانبی با تغییر اساسی روبه‌رو نیستیم، اما بخش عقب به واسطه فرم چراغ‌های عقب با نوار نورانی بین آن‌ها و همچنین طراحی سپر عقب و خروجی‌های اگزوز، با مدل قبلی تفاوت دارد. ابعاد بدنه چانگان CS55 پلاس جدید در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۵۵، ۱،۸۶۸، ۱،۶۷۵ و ۲،۶۵۶ متر اعلام شده است، که نسبت به مدل فعلی، ۱۱ و ۳ میلی‌متر افزایش در طول و عرض و ۵ میلی‌متر کاهش در ارتفاع را نشان می‌دهد.

جیلی گلکسی «استارشاین ۶» با پیش‌رانه هیبرید می‌آید



شرکت جیلی از یک سدان پلاگین-هیبرید به نام گلکسی استارشاین ۶ رونمایی کرده است. طراحی بدنه این سدان با جلوپنجره چندضلعی با اجزای کرومی افقی، فرم تیز گوشه چراغ‌های جلو، چراغ سرتاسری عقب، باله سقفی و اجزای نقره‌ای یا مشکی سپر عقب، از زبان طراحی سایر اعضای سری گلکسی یعنی Galaxy Ripple پیروی می‌کند. خریدار می‌تواند رینگ‌های ۱۶ یا ۱۷ اینچ و سانروف را نیز سفارش بدهد. ابعاد بدنه جیلی گلکسی استارشاین ۶ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸۰۶، ۱،۸۸۶، ۱،۴۹۰ و ۲،۷۵۶ متر اعلام شده است. بسته به تجهیزات، وزن این خودرو بین ۱،۵۰۵ تا ۱،۵۸۰ کیلوگرم خواهد بود. بنابر اسناد وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، قوای حرکتی جیلی گلکسی استارشاین ۶ از سامانه هیبرید Thor EM-i تأمین شده، که با جیلی گلکسی A7 مشترک است. این سامانه از پیش‌رانه ۱،۵ لیتر با ۱۱۰ اسب‌بخار قدرت و یک موتور برقی ۱۷۵ کیلووات (۲۳۵ اسب‌بخار) تشکیل می‌شود. یکی از دو مجموعه باتری لیتیوم آهن فسفات به ظرفیت ۸،۵ کیلووات را می‌توان برای این خودرو انتخاب کرد، که بر د حرکتی برقی ۵۰ یا ۱۰۰ کیلومتر (بر مبنای WLTP) را ارائه می‌کند.

سه دهه صدرنشینی بدون رقیب

رمز وفاداری مشتریان «جنرال موتورز» در چیست؟



سهیل سیواشی

s.siavashi@autoworld.ir

در فضای رقابتی صنعت خودرو، وفاداری مشتریان به برندها همواره یکی از معیارهای کلیدی سنجش موفقیت و ثبات شرکت‌ها محسوب می‌شود. وفاداری نه تنها ضامن تداوم فروش است، بلکه بر هزینه‌های جذب مشتریان جدید، تصویر برند و توسعه پایدار کسب‌وکار تأثیر شگرف می‌گذارد. تغییرات اساسی در بازار خودرو آمریکا در سال‌های اخیر، از جمله ورود خودروهای برقی، بحران‌های زنجیره تأمین، تحولات رفتاری خریداران پس از دوران کرونا و سیاست‌های جدید تعرفه‌ای، همه باعث شده‌اند رقابت برای حفظ مشتریان بیش از پیش دشوار اما حیاتی شود. بر اساس داده‌های گسترده منابع تحقیقاتی معتبر جهانی، سال ۲۰۲۵ نقطه عطفی برای برندهای آمریکایی از منظر بازگشت وفاداری و تثبیت جایگاه در میان خریداران بوده است. در این گزارش تلاش می‌شود به بازنویسی و تحلیل تفصیلی این خبر پرداخته و روندهای وفاداری خریداران، عملکرد شرکت‌های برجسته مانند جنرال موتورز، فورد، تسلا، لینکلن و سایر بازیگران بازار را با استناد به داده‌های نوین و شاخص‌های استاندارد وفاداری واکاوی کنیم.

شاخص‌های وفاداری

وفاداری مشتری یا Customer Loyalty در صنعت خودرو به تکرار خرید محصولات یک برند یا گروه خودروسازی توسط یک مشتری یا خانوار طی چرخه‌های خرید مختلف اطلاق می‌شود. این مفهوم فراتر از رضایت مشتری (Cus-tomer Satisfaction) است. مشتری راضی ممکن است هنگام خرید بعدی، برند را تغییر دهد؛ اما مشتری وفادار به‌رغم وجود محصولات جایگزین، انتخاب خود را حفظ می‌کند. وفاداری در صنعت خودرو عمدتاً از طریق دوروش سنجیده می‌شود: مطالعات ثبت داده‌های واقعی، مانند داده‌های S&P Global Mobility که با تحلیل میلیون‌ها



ثبت‌نام خودرو جدید، میزان بازگشت مشتریان به‌همان برند یا مدل را تعیین می‌کند. همچنین نظر سنجی‌های ادراکی و رفتاری، مانند شاخص وفاداری J.D. Power و شاخص رضایت مشتریان آمریکایی (ACSI) که نگرش و تجربه شخصی مصرف‌کنندگان رانیز مورد سنجش قرار می‌دهد، مورد دیگر است. معیارهای وفاداری معمولاً شامل وفاداری به سازنده (Manufacturer Loyalty)، وفاداری به برند (Brand Loyalty)، وفاداری به مدل خاص (Model Loyalty) و وفاداری به فروشنده (Dealer Loyalty) هستند.

پیش‌تاری برندهای آمریکایی در وفاداری خریداران بر اساس گزارش دو سالانه S&P Global Mobility و تایید سایر رسانه‌ها، سال ۲۰۲۵ با رونق نسبی وفاداری مشتریان آمریکایی همراه بوده است. جنرال موتورز (GM) برای دهمین سال متوالی موفق شد عنوان «بیشترین وفاداری به سازنده» را کسب کند. فورد و شورولت نیز در رده پس از جنرال موتورز قرار گرفتند. تسلا با وجود کاهش قابل توجه در وفاداری نسبت به سال قبل، همچنان در رده‌های برتر وفاداری به برند در میان خودروهای برقی باقی ماند. یکی از نکات برجسته، پیش‌تاری لینکلن ناتیولوس (Lincoln Nautilus) است.

بخش مدل‌های خاص با درصد وفاداری بسیار بالا در صدر قرار گرفت. در سوی دیگر، تسلا که سال‌های پیش رکورد بی‌سابقه وفاداری را ثبت کرده بود، با افت ۱۲ درصدی مواجه شد و تا رتبه چهارم در برندهای تکی سقوط کرد. می‌توان خاطر نشان کرد جنرال موتورز موفق شد نرخ وفاداری خود را با اتکال به گسترده‌ی مدل‌ها، شبکه نمایندگی‌ها و حضور پررنگ در سگمنت شاسی‌بلندها و وانت‌های محبوب حفظ کند. فورد نیز توانست با تکیه بر مدل‌هایی همچون Bronco Sport و F-Series. Expedition سطح بالایی از وفاداری را نشان دهد. برندهای مطرح آسیایی مانند تویوتا و هوندا نیز در تعقیب رقبای آمریکایی هستند؛ اما تمرکز این تحلیل بر عملکرد برندهای بومی است.

روش جنرال موتورز در جلب وفاداری

جنرال موتورز بی‌تردید همچنان ستون وفاداری در صنعت خودرو آمریکاست. این شرکت در سال ۲۰۲۵، دهمین جایزه متوالی «بیشترین وفاداری به سازنده» را از S&P Global Mobility کسب کرد و بیستمین بار طی ۲۹ سال گذشته در صدر جدول قرار گرفت. دلایل اصلی موفقیت پایدار جنرال موتورز عبارتند از تولید طیف متنوعی از خودروها از شورولت‌های اقتصادی تا وانت‌های غول‌پیکر و مدل‌های لوکس کادیلاک که امکان پاسخ به نیاز انواع خانوارهای آمریکایی را فراهم آورده است. همچنین جنرال موتورز موفق به حفظ ارتباط پایدار با مشتری در چرخه‌های فروش و خدمات، خصوصاً در بازار خاورمیانه، جنوب آمریکا و اروپا نیز شده است. اعطای جایز، تخفیف‌ها و برنامه‌های وفاداری سبب حفظ مشتریانی شده که بارها و بارها خرید خود را از این برند تکرار می‌کنند. در بازار کنونی که با ورود رقبای آسیایی و اروپایی و همچنین دگرگونی بازار برقی‌ها حتی برندهای محبوب تحت فشار هستند، قدرت برندهای آمریکایی همچون جنرال موتورز در حفظ مشتریان قدیمی، از اهمیت مضاعفی برخوردار است. در این گزارش نشان داده شد وفاداری مشتری خودرو، مفهومی چندوجهی و بستری پویاتر از همیشه دارد؛ مسیر پیشرو برای برندهای داخلی حفظ دایره قدیمی مشتریان، به‌روزرسانی نرم‌افزاری تجربه کاربری و سرمایه‌گذاری هدفمند بر برندینگ است تا در برابر موج تغییر رفتار خرید نسل جدید آمریکایی تاب بیاورند.

ساختارهایی برای معیار سنجی

گزارش‌های S&P Global Mobility بر پایه بررسی بیش از ۱۲ میلیون ثبت‌نام خودرو جدید در بازار آمریکا هر سال گردآوری می‌شوند. وفاداری زمانی اتفاق می‌افتد که یک خانوار در خرید خودرو جدید بار دیگر به‌سراغ همان برند، مدل یا سازنده قبلی خودرو خود برود. این رویکرد بر قضاوت آماری و نه ادراکی مبتنی است و از این رو مرجعیت بالایی نزد خودروسازان جهانی دارد. در ارزیابی ۲۰۲۴ و نیمه اول ۲۰۲۵، جنرال موتورز همچنان پیش‌تاز وفاداری در سازندگان چندبرندی و فورد در برندهایی با تک‌نام تجاری بوده‌اند. شورولت اکوئینکس (Equinox) نیز در

ام‌وی‌ام «۱۱۰» با ظاهری کاملاً متفاوت برمی‌گردد

را منتشر کرد. این خودرو چند روز بعد در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۵ رونمایی شد. اکنون نسخه نهایی چری QQ3 در نمایشگاه چندگوه معرفی شده است. بنابر اعلام کارنیز چینا، چری QQ3 در اواخر سال ۲۰۲۵ وارد بازار خواهد شد. مهمترین رقیب این خودرو، جیلی جیام شینگ یوان خواهد بود. برخلاف نسل اول چری QQ که به کی‌برداری از دوو ماتیز متهم بود، اکنون با یک کانسپت مدفن با فرم منحنی بدنه مواجه هستیم، که با چراغ‌های بیضوی جلو و عقب با اجزای افقی داخل آن‌ها، به محصولات مینی شباهت دارد. بنابر اعلام سازنده، QQ3 براساس پلتفرم T12 گروه چری شکل گرفته است و طول و فاصله محورهای آن در محدوده ۴،۲ و ۲،۷ متر قرار می‌گیرد. لوگوی QQ هم روی ستون C دیده می‌شود.

شرکت چری در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی، سری QQ را تأسیس کرد تا به‌عنوان «نخستین خودروی جوانان» ایفای نقش کند. اولین عضو این سری یعنی QQ3 که در ایران به نام ام‌وی‌ام ۱۱۰ می‌شناسیم، در سال ۲۰۰۳ معرفی شد. بعدها مدل‌های دیگری به نام QQ6 و QQme نیز در قالب این سری عرضه شدند. فروش ماهیانه سری QQ در سال ۲۰۰۵ به فراتر از ۱۰ هزار دستگاه رسید. فروش این سری در سال ۲۰۱۱ از مرز یک میلیون دستگاه عبور کرد، اما پس از ورود رقبای جدید، فروش این مدل هانیز رو به افول گذاشت و در سال ۲۰۱۴ به پایان رسید و در مجموع بیش از ۱،۴ میلیون دستگاه چری QQ تولید شد. با گذشت بیش از یک دهه از قطع تولید QQ، یکی از مدیران شرکت چری در سوم آوریل ۲۰۲۵، تعدادی تصویر از کانسپت چری QQ



خبر

News

معرفی غول آفرودی «چری»

شرکت چری در سال ۲۰۱۸ یک برند جدید به نام جتور را تأسیس کرد. هدف اولیه جتور، عرضه مدل‌های اقتصادی بود اما عرضه مدل‌های شاسی‌بلند، فروش این برند در بازار چین را به‌دوربر افزایش داد. جتور در اوایل سال ۲۰۲۵، از تأسیس یک زیرمجموعه جدید به نام ژانگ هنگ - Zongheng - خبر داد. این برند با هدف عرضه شاسی‌بلند و پیکاپ‌های لوکس در چین و رقابت با برندهای فنگ‌چنگ بائو، تانک و ام‌هیر و تأسیس شده است. با توجه به رویه خودروسازان چینی، بعید نیست که ژانگ‌هنگ هم در صورت استقبال مشتریان، به یک برند مستقل تبدیل شود. حالا نخستین محصول این برند یعنی ژانگ هنگ G700 را می‌توان با پرداخت ۷۰۰ یوان (۹۸ دلار) پیش‌خرید



کرد. این خودرو که پارسال به عنوان کانسپت با نام جتور T5 معرفی شد، برای عرضه در سه‌ماهه سوم ۲۰۲۵ آماده می‌شود. پس از G700، نوبت به دو مدل دیگر یعنی پیکاپ F700 و شاسی‌بلند پرچمدار G900 خواهد رسید. از مهمترین ویژگی‌های ظاهری جتور ژانگ هنگ G700 می‌توان به فرم جعبه‌ای بدنه، زاپاس روی در صندوق، قلاب یدک‌کشی روی سپر جلو و عقب و قابلیت نمایش طرح گرافیکی داخل چراغ‌های عقب، اشاره کرد. ابعاد بدنه جتور ژانگ هنگ G700 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۱۹۸، ۲،۰۵، ۱،۹۵۶ و ۲،۸۷ متر اعلام شده است. جتور ژانگ هنگ G700 در دو تیپ ۵ و ۶ نفره تولید خواهد شد. در فضای کابین ژانگ هنگ G700 با فرمان سه پرده، درچه‌های تپویه به فرم مستطیل، صفحه نشان‌دهنده سرتاسری ۳۵،۴ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۵،۶ اینچ، محفظه نگهدارنده با قابلیت تغییر دما از منفی ۶ تا مثبت ۵۰ درجه سانتی‌گراد و نمایشگر سقفی ۱۷،۳ اینچ برای سرنشینان عقب، مواجه هستیم. از دیگر امکانات رفاهی این خودرو می‌توان به گرم‌کن، سردکن و ماساژور صندلی‌ها، سامانه هوشمند دستیار رانندگی، حالت رانندگی آفرود هوشمند و قابلیت چهار چرخ محرک دنده-سنگین، اشاره کرد.

قهرمانی گرد تورینگ زاین با JGTCن شود. این نسخه ویژه توسط بخش عملیات ویژه مک‌لارن یا همان MSO توسعه یافته و دارای جزئیات منحصر به فردی است که آن را از مدل استاندارد متمایز می‌کند. تمام مدل‌های JC96 به صورت استاندارد به گیت آپرودینامیک داوینفورس بالی MSO مجهز شده‌اند که شامل یک اسپلیتر ته‌اجمی تر، بال عقب فعال بزرگ‌تر و ورودی‌های هوای زیر بدنه است. این مجموعه، داوینفورس را ۱۰ درصد افزایش می‌دهد. این خودروهای رینگ‌های ۱۵ پر فورج‌کاری شده و فوق‌سبک دلتا سوار هستند که یادآور رینگ‌های مدل کلاسیک F1 GTR است.

مک‌لارن از نسخه‌های بسیار خاص و تولید محدود با نام JC96 از سوپر کار 750S خود رونمایی کرده است. این سوپراسپرت که در دو نسخه کوپه و اسپایدر عرضه می‌شود، فقط در ۶۱ دستگاه و منحصر برای بازار زاین تولید خواهد شد. این مدل، ادای احترامی به موفقیت‌های خیره‌کننده مک‌لارن در مسابقات اتومبیلرانی زاین و یادآور پیروزی تاریخی یک اسطوره فراموش‌نشده است. نام‌گذاری این مدل کاملاً هدفمند است. نام JC96 و تیراز محدود ۶۱ دستگاهی، به افتخار خودرو مسابقه‌ای شماره ۶۱ مک‌لارن F1 GTR انتخاب شده که در سال ۱۹۹۶ توانست قهرمان مسابقات

معرفی نسخه ویژه «مک‌لارن»



آلمانی German

عرضه بیش از ۴۰ مدل جدید «بامو»



بامو در یک حرکت استراتژیک و جسورانه، اعلام کرد که قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۸ میلادی، بیش از ۴۰ مدل جدید را به بازار عرضه کند. این خودرو ساز باورایی در مسیری خلاف جریان بسیاری از رقبا

حرکت می‌کند و متعدد شده است که هر یک از این خودروها، به جای پیروی از یک زبان طراحی یکسان، هویتی کاملاً منحصر به فرد و متمایز داشته باشند. این تحول عظیم بر پایه پلتفرم جدید و انعطاف‌پذیر نئو کلاس استوار است؛ معماری نوینی که زیربنای نسل آینده خودروهای برقی و هیبریدی بامو خواهد بود. اولین محصول این خانواده، شاسی‌بلند جدید iX3 است که با مشخصات خیره‌کننده‌ای مانند برد حرکتی ۶۴۰ کیلومتری رونمایی شده است. این خودرو با خطوط مدرن و ساده، جلوه‌نچره کلیدی باریک‌تر و رابط کاربری دیجیتال پیشرفته، چشم‌انداز روشنی از آینده طراحی بامو ارائه می‌دهد. آدریان ون هویدونک، مدیر طراحی بامو، تأکید کرده است که دوران طراحی‌های تکراری به پایان رسیده است.

برقی EV

رونمایی از تویوتا «bZ7»



در یک حرکت استراتژیک و غافلگیرکننده، شرکت مشترک GAC-Toyota در تاریخ ۱۹ شهریور ۱۴۰۴ (۱۰ سپتامبر ۲۰۲۵) از جدیدترین محصول خود، سدان تمام برقی تویوتا bZ7، رونمایی کرد. این خودروی

غول‌پیکر که قرار است اواخر امسال به بازار عرضه شود، نه تنها با طول بیش از ۵.۱ متر خودنمایی می‌کند، بلکه با بهره‌گیری از سیستم رانندگی و کابین هوشمند HarmonyOS هواوی و همچنین ادغام با اکوسیستم هوشمند شیائومی، تعریفی جدید از همکاری غول‌های فناوری و خودروسازی ارائه می‌دهد. بر اساس اطلاعات منتشر شده از سوی GAC-Toyota و وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، تویوتا bZ7 اولین خودرویی خواهد بود که به طور کامل با اکوسیستم هوشمند «انسان، خودرو، خانه» شیائومی یکپارچه می‌شود. این ویژگی به کاربران اجازه می‌دهد تا از طریق نمایشگر خودرو، دستگاه‌های هوشمند خانگی خود را کنترل کنند؛ برای مثال، قبل از رسیدن به خانه، سیستم تهویه مطبوع منزل را روشن کنند.

آلمانی German

خدا حافظی «آئودی» با موتور ۵ سیلندر



موتور افسانه‌ای پنج سیلندر آئودی به پایان راه خود رسیده است. صدای غرش بی‌نظیر و نامتعارف موتور پنج سیلندر آئودی، ملودی خاطره‌انگیزی که دهه‌ها قلب علاقه‌مندان به دنیای خودرو را به تپش وامی‌داشت،

بهزودی برای همیشه خاموش خواهد شد. آئودی رسماً تأیید کرده است که پیش‌رانه نمادین ۲.۵ لیتری توربوشارژ این شرکت تنها دو سال دیگر زنده خواهد بود و با توقف تولید مدل RS3 در حدود سال ۲۰۲۷، به تاریخ خواهد پیوست. این تصمیم که یک ضربه احساسی برای طرفداران آئودی است، به دلیل قوانین سخت‌گیرانه آلایندگی اروپا و تمرکز کامل این خودرو ساز بر آینده تماماً برقی گرفته شده است. اما آئودی قصد ندارد این اسطوره را در سکوت به بازنشستگی بفرستد. طبق گزارش‌ها، این شرکت در حال آماده‌سازی یک نسخه نهایی و ویژه با نام RS3 GT است؛ یک مدل مخصوص پیست که با آپرودینامیک ته‌اجمی تر، ترمزهای بزرگ‌تر و قدرتی فراتر از ۴۰۰ اسب‌بخار مدل فعلی، آخرین ادای احترام به این پیش‌رانه تاریخی خواهد بود.

رای سازمان تعزیرات حکومتی درباره یکی از خودرو سازان بزرگ

پادرا دو کابین در بازار آزاد ۴۰ میلیون تومان ارزان شد



احسان ناصربابی

e.naseri@autoworld.ir

هنوز جوهر قلم شورای رقابت در صدور دستورالعمل تازه قیمت‌گذاری خودرو خشک نشده که رای سازمان تعزیرات حکومتی علیه یک شرکت خودرو ساز بزرگ داخلی، سر آغاز بحثی جدید میان بزرگ‌ترین خودرو ساز کشور و دولت شده است.

شورای رقابت هفته گذشته در دستورالعملی، قیمت‌گذاری خودرو را به خودرو سازان همراه با نظارت سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان واگذار کرد. بعد از این دستورالعمل، این خودرو ساز از ارسال قیمت‌های جدید به سازمان حمایت خبر داد. بدین ترتیب به نظر می‌رسد که مناقشه چند ماهه خودرو ساز و وزارت صمت بر سر قیمت خودرو با دستورالعمل شورای رقابت و موافقت دو طرف به پایان رسیده است. این در حالی است که رای بدوی سازمان تعزیرات برگ تازه‌ای از اختلافات قیمتی را به نمایش گذاشته است.

بر اساس این حکم بدوی سازمان تعزیرات که با گزارش سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مبنی بر گران‌فروشی شرکت خودرو ساز صادر شده، این خودرو ساز به اتهام گران‌فروشی به پرداخت بیش از یک‌هزار و ۶۲۴ میلیارد تومان جریمه نقدی و برکناری مدیرعامل و برخی اعضای هیأت‌مدیره محکوم شده است. حکمی که با استناد به اتهام گران‌فروشی و فرار رفتن از سقف ۱۵ درصد افزایش قیمت صادر شده است. با توجه به این حکم اما این خودرو ساز مدعی است سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری و اجبار بفروش با نرخ تکلیفی، عامل اصلی این محکومیت بوده و شرکت صرفاً مجری سیاست‌های حاکمیتی است.

در این جاسوالاتی از این دست مطرح می‌شود که آیا مصرف‌کنندگان قرار است با این رای خودرو را ارزان‌تر خریداری کنند یا آن‌که برای خودروهای ارزان‌مجبور می‌شوند بار دیگر در صف‌های طولانی بایستند؟ همچنین این که در سیاست‌گذاری‌ها، تصمیمات و برنامه‌ریزی خودرویی طی چند سال گذشته منافع مصرف‌کنندگان چطور تأمین شده است؟

بررسی تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد در مقاطع اعمال سیاست‌های سختگیرانه علیه خودرو سازان، خروجی ملموس برای مصرف‌کننده چندان مثبت نبوده است؛ چرا که تفاوت قیمت کارخانه و بازار آزاد همچنان باقی مانده و رانت توزیع خودرو میان واسطه‌ها جریان داشته است. به‌میان دیگر، هر بار که فشار بر خودرو ساز افزایش یافته، نتیجه آن یا کاهش تولید بوده یا طولانی‌تر شدن صف‌ها و در نهایت، مصرف‌کننده واقعی به جای منتفع شدن، بازنده اصلی میدان بوده است.

سال‌های بعد از تحریم‌های ثانویه نشان داد که گسترده‌تر شدن سایه دولت بر صنعت خودرو نه تنها نفعی برای

چینی Chinese

ساخت ابر خودرو توسط تولیدکننده جاروبرقی!

دنیای خودرو بار دیگر با یک شگفتی از سوی چین روبه‌رو شده است. شرکتی به نام دریم که به تولید جاروبرقی‌های پیشرفته می‌پردازد، با انتشار تصویری از نخستین خودروی خود، همه را غافلگیر کرده است. این خودروی برقی چهار در، یک کبی بی‌پرده و آشکار از بوگاتی شیرون است. یوهانو، بنیان‌گذار شرکت دریم تکنولوژی، این تصاویر را در شبکه‌های اجتماعی به اشتراک گذاشت. این رندها یک کوپه چهار در با خطوطی روان را به نمایش می‌گذارند که به‌سادگی می‌توان آن را با یک نسخه کشیده‌تر از شیرون اشتباه گرفت. گرچه جزئیاتی مانند چراغ‌های



جلو متفاوت هستند، اما عناصر اصلی طراحی بوگاتی کبی شده‌اند. فضای داخلی حداقلاً خلوت‌تر به نظر می‌رسد و خبری از دکمه‌های عمودی کنسول میانی شیرون نیست. در عوض، یک تبلت عریض در بالای کنسول و یک نمایشگر دیگر روی خود کنسول نصب شده است که با استانداردهای خودروهای چینی امروزی همخوانی دارد. این شرکت که خود را پاسخ چین به اپل می‌داند، ماه گذشته تأیید کرد که قصد دارد در سال ۲۰۲۷ با یک هایپر کار برقی وارد صنعت خودرو شود که بتواند با محصولات بوگاتی و کونیگسز رقابت کند.

رسانه‌های چینی گزارش داده‌اند که بخش خودرو سازی این شرکت قصد دارد پروتوتایپ فیزیکی این خودرو را در نمایشگاه CES لاس‌وگاس در دی ۱۴۰۴ (۲۰۲۶) به نمایش بگذارد. جاه‌طلبی‌های دریم اما به همین جا ختم نمی‌شود و این شرکت در حال بررسی مکان‌هایی برای ساخت کارخانه جدید خود در برلین آلمان است که یکی از گزینیه‌ها، زمینی درست در همسایگی گیگافکتوری تسلا است.

برقی EV

تولید محصول بعدی «لوسید» در عربستان

لوسید که تا امروز سدان لوکس‌ایر و شاسی‌بلند گرویتی را به بازار عرضه کرده است، مسیر خود را به سمت بازار خودروهای برقی اقتصادی‌تر تغییر می‌دهد. این شرکت تأیید کرده که سومین مدل آن یک شاسی‌بلند جان‌سخت و آفرودر خواهد بود که با الهام از کانسپت جذاب گرویتی X طراحی و در عربستان سعودی تولید خواهد شد. این خودرو روی پلتفرم میان‌سایز ساخته می‌شود. مارک وینترف، مدیرعامل موقت لوسید، در نمایشگاه خودروی مونینج تأیید کرد که این شرکت قصد دارد یک خانواده سه‌گانه از خودروهای میان‌سایز را به بازار عرضه کند. این‌س ماجراجویی با



یک شاسی‌بلند استاندارد با قیمت پایه کمتر از ۵۰ هزار دلار آغاز می‌شود و سپس با نسخه آفرودر تکمیل خواهد شد. این مدل آفرودر که احتمالاً آرث نام خواهد گرفت، ویژگی‌هایی مانند افزایش ارتفاع از سطح زمین، لاستیک‌های آل‌ترین، سپرهای مقاوم، صفاحت محافظ‌زیر بدنه و قلاب‌های بکسل را به آرث خواهد برد. البته برای دیدن این خودروها باید کمی صبور بود. لوسید قصد دارد تولید شاسی‌بلند برقی زیر ۵۰ هزار دلاری خود را تا اواخر سال ۲۰۲۶ آغاز کند. با این حال، وینترف تأیید کرده که شرکت برای تحقق این هدف به سرمایه‌گذاری بیشتری نیاز دارد. در صورت تأمین منابع مالی، نسخه آفرودر این خودرو در اوایل ۲۰۲۷ و سومین مدل این خانواده که هنوز مشخصات آن معلوم نیست ولی می‌دانیم سدان نخواهد بود تا اواخر سال ۲۰۲۸ به بازار عرضه خواهند شد. نکته مهم این است که هر سه خودروی برقی جدید در کارخانه AMP-2 لوسید در عربستان سعودی تولید خواهند شد. این تصمیم، بخشی از استراتژی لوسید برای گسترش تولید و دسترسی به بازارهای جهانی است.



خودرو رضایت‌نارند؟

افزایش قیمت دوباره مونتاژی‌ها و وارداتی‌ها خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۱۷۸ میلیون تومان، کوپیک اتومات (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان کاهش ۷۵۰ میلیون تومان، اطلس (بدون سسانروف) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۶۳۸ میلیون تومان، تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک‌میلیارد و ۲۴۵ میلیون تومان و پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان کاهش ۹۳۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ و ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۶۳۰ میلیون تومان، هایما S7 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیون و ۵۰۰ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، فونیکس آرپزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، فونیکس آرپزو ۱۸ اکسلنت (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیون و ۶۵۰ میلیون تومان و جی‌ای‌سی GS3 امزوم (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.



قدرت و ۶۴۲ نیوتون متر گشتاور تولید کند. iX3 50 xDrive دارای یک پک باتری ۱۰۸٫۷ کیلووات-ساعتی است که در محصولات بامو بالاترین سطح ظرفیت را دارد. ناگفته نماند که شروع قیمت این محصول انقلابی از باواریایی‌ها از ۵۸ هزار و ۷۵۵ پوند آغاز می‌شود. ناگفته نماند که نسخه M آن که دارای رینگ‌های M اسپرت است، با قیمت ۶۱ هزار و ۲۵۵ پوند به دست مشتریان می‌رسد. با نصب رینگ‌های آیرودینامیکی، مبلغ ۲ هزار و ۱۰۰ پوند دیگر نیز به آن اضافه خواهد شد.

بامو iX3 جدید یک اس‌یووی اسپرت جسور است که هفته گذشته نسل دوم آن مبتنی بر زبان جدید طراحی باواریایی‌ها معرفی شد. نسل جدید iX3 بسیار مدرن، اسپرت و انقلابی در کلاس خود بوده که با فناوری‌های سطح بالایی که در خود جا داده است، یکی از هوشمندترین بلندقامتان تمام‌برقی جهان به‌شمار می‌رود. از آن‌جا که در حال حاضر کمپانی بامو نسخه xDrive 50 را برای iX3 جدید در نظر گرفته است، مزین به دو موتور نسل جدید بوده که به‌صورت ترکیبی می‌تواند حداکثر ۴۶۲ اسب‌بخار



قیمت مناسب برای
بامو «iX3» جدید

«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

زیان‌دهی دنباله‌دار خودروسازی زیر سایه سیاست

با وجود خصوصی‌سازی یکی از خودروسازان بزرگ، تناقض در سیاست‌های دولتی، همچنان زیان انباشته و بحران نقدینگی را تداوم بخشیده



تاخیر داشتند، جریمه می‌پرداختند. این رابطه برنده-برنده موجب شد محصولاتی مانند L90 با کیفیت بالا و رضایت مشتری تولید شود. این نشان می‌دهد مشکل اصلی، مدیریت و سیاست‌گذاری است، نه امکان ساخت خودرو با کیفیت.»

وی در حوزه بلندمدت اظهار داشت: «بازنگری در نقش دولت در صنعت خودرو ضروری است. دولت در صنایع سودآور مانند مس و فولاد سهام‌دار عمده است و سود کلان می‌برد، اما در خودروسازی سهام‌دار اقلیت است و زیان آن را که به جیب مردم می‌رود، رها کرده است. حتی بر سر سیاست‌هایی مانند واردات خودرو هم درون دولت وحدت نظر وجود ندارد.»

ممنوعیت واردات ملزومات ارتقای کیفی تولید

محبی‌نژاد با انتقاد از شرایط فناوری گفت: «۵ تا ۶ سال است ثبت سفارش واردات ماشین‌آلات و دانش فنی به‌جز در موارد محدود متوقف است. نتیجه این می‌شود که بهره‌وری پایین می‌آید، تولید صادرات‌گرا نیست و سرمایه‌گذاری بلندمدت انجام نمی‌شود. ساختار حکمرانی صنعت خودرو باید بازآرایی شود؛ تفکیک نهاد سیاست‌گزار، ناظر و مجری و تدوین سند راهبردی واقعی ضروری است.»

وی یادآور شد: «در سال ۱۴۰۴ قرار بود ۳ میلیون دستگاه خودرو تولید و یک میلیون دستگاه صادر شود، اما اکنون حتی به نصف این ارقام هم نرسیده‌ایم. از سال ۱۳۹۰ که بیشترین انطباق بر نامه و تولید رقم خورد — با تولید ۱۶۴ تا ۱۰۷ میلیون دستگاه — مسیر واقعی و سند راهبردی دو شاخه شده و هیچ رصد و پاسخگویی جدی وجود ندارد. امروز حتی در تولید روزمره هم مانده‌ایم.»

محبی‌نژاد درباره تخصیص منابع نقدی تصریح کرد: «تخصیص ۵۰ همت مشکل ما را حل نخواهد کرد؛ این رقم فقط نمی‌گذارد بمیریم. باید صادق باشیم؛ اکنون شرایط ایران خودرو نسبت به سایرین بهتر است، اما هشدار می‌دهم اگر وضعیت فروش بسته و ناتوانی در پیش‌فروش یا جذب نقدینگی ادامه یابد، آینده بسیار چالش‌برانگیز و مبهم خواهد شد. نباید تصور کنیم تولید خوب مراد یا شهریور به معنای بهبود پایدار است. بنابراین تزریق نقدینگی فقط مُسکن است و اصل موضوع در حل معضل قیمت‌گذاری دستوری و ایجاد جریان نقدینگی متعادل است که فروش با تامین همخوان باشد و زیان انباشته به‌تدریج کاهش یابد.»

فروش این مقام صنفی اعلام کرد: «ایران خودرو تا پایان شهریور متعهد است که هر قطعه‌سازی که بتواند خریدین ۶۰ روزه ارائه کند، آن را بپذیرد. از این شرکت خواهش کردیم مهلت را چهار تا پنج روز بیشتر کند تا قطعه‌سازان بتوانند با بانک‌های خود هماهنگ شوند؛ زیرا نیاز به ارائه صورت‌های مالی حسابرسی‌شده به بانک دارند تا اعتبار بگیرند. با توجه به شرایط جنگ و ضرورت تمدید مهلت، از ایران خودرو خواسته‌ایم چند روز بیشتر فرصت دهد. هر قطعه‌سازی، از کروز گرفته تا هر شرکت دیگر، می‌تواند این خریدین را دریافت کند و تنها ابزار عملی، همین خریدین است.»

اینده‌فروشی و افزایش شمار چک‌های برگشتی

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در خصوص معضل کمبود نقدینگی که بر حفظ نیروی انسانی زنجیره تامین اثر گذاشته، بیان داشت: «تا امروز شاهد تعدیل ۸۰ هزار نفر در زنجیره تامین بوده‌ایم، اما جامعه قطعه‌سازی زنده است و با اعتماد به هیأت‌مدیره انجمن ایستاده‌ایم تا هر چقدر بتوانیم حق قطعه‌سازان را بگیریم. در مورد ایران خودرو توضیح دادیم، اما سایپا هم حدود ۱۶ درصد بهبود تولید داشته است. مدیران فعلی سایپا وارث بدهی سنگین بودند؛ بدهی آینده‌فروشی در ماه‌های مختلف یک‌نواخت نبود و اوج آن در خرداد — هم‌زمان با جنگ ۱۲ روزه — رخ داد که ورودی نقدینگی صفر و موج چک‌های برگشتی آغاز شد.»

وی ادامه داد: «مدیرعامل این خودروسازی در اتاقش را به روی انجمن باز گذاشت؛ ماه‌فته‌ای دوبار با او و همه معاونان جلسه داشتیم. تدابیری برای رفع مشکل و شناسایی منابع نقدینگی؛ از جمله فروش اموال و املاک و واگذاری برخی خودروها به کار گرفته شد. اگر این اقدامات نبود، آن ۱۵ تا ۱۶ درصد افزایش تولید اصلاً اتفاق نمی‌افتاد. چنان‌چه این روند ادامه یابد، شهریور خوبی با این خودرو ساز خواهیم داشت. با وجود این که فروش سایپا کمی بالاتر از نصف ایران خودروست، بدهی بانکی آن هم‌تراز ایران خودروست. این یعنی مدیران فعلی سایپا شرایط بسیار دشواری

بدهی خودروسازان به ۶۲۰ همت رسیده و بحران نقدینگی با سیاست‌گذاری‌های متناقض تشدید شده است. پیامد این وضعیت، افزایش فشار بر زنجیره تامین و قطعه‌سازان، کاهش تیراژ تولید و تهدید مستقیم اشتغال در بخش پایین دست است. کارشناسان هشدار می‌دهند ادامه روند فعلی، بدون اصلاح قیمت‌گذاری و تامین پایدار نقدینگی، صنعت خودرو را به نقطه توقف می‌رساند؛ در حالی که



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

پیشنهادهای عملی برای نجات تولید همچنان روی میز بی پاسخ مانده است.

شکاف بازار خودرو به ۶۴۰ همت رسیده

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در نشست خبری «بررسی آخرین وضعیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور» بیان داشت: «خودرو، به یک نقطه اشتراک میان مسئولان و مردم بدل شده است؛ صنعتی که تا هر میزان از سوی مردم یا حتی مسئولان مورد انتقاد قرار گیرد، هزینه و تبعات سنگینی ندارد. اما چرا در حوزه‌های دیگر — آن‌جا که خلأها بسیار است و فشار اقتصادی کمر مردم را خم کرده — چنین حجم نقد و واکنش نمی‌بینیم؟ البته باید اذعان کرد که در مورد صنعت خودرو، حق هم با مردم است.»

وی ادامه داد: «امروز مسائل روز ما در این صنعت شامل خصوصی‌سازی، واردات، تعرفه‌ها و وضعیت ارز است؛ موضوعاتی که محل سوالات فراوان‌اند. برای این که بحث‌ها محورمند باشد، به آمار و ارقام دوره‌ای اشاره می‌کنم. فروش دو خودرو ساز بزرگ در سال گذشته ۵۲۱ همت بوده است. هزینه مالی آن‌ها ۴۶ همت و سرمایه ثبتی، به لطف افزایش سرمایه ناشی از تجدید ارزیابی، ۱۸ همت بوده است. زیان انباشته در پایان



سال گذشته ۲۵۸ همت، بدهی جاری ۵۷۳ همت و کل بدهی ۶۰۹ همت ثبت شده است. این ارقام تنها مربوط به دو خودروساز بزرگ است و خصوصی‌ها را شامل نمی‌شود.»

وی با طرح پرسشی گفت: «در تاریخ ۲۲ شهریور امسال که نیمی از سال گذشته، چه تغییری نسبت به گذشته اتفاق افتاده است؟ زیان انباشته دو خودرو ساز بزرگ امروز به ۳۱۰ همت رسیده؛ یعنی روند افزایشی ادامه دارد. در صورت‌های مالی حسابرسی‌شده اگر زیان‌های پنهان و اقسام ارزی نهفته نیز لحاظ شود — همان بندهایی که حسابر س به آن‌ها اشاره می‌کند — شاید رقم بزرگ‌تری هم به دست آید.»

محبی‌نژاد افزود: «هم‌اکنون شکاف بازار به ۶۴۰ همت رسیده که نسبت به قبل ۲۰ همت افزایش دارد. مطالبات تعیین تکلیف‌نشده زنجیره تامین از خودروسازان ۱۶۰ همت است و مطالبات سررسید گذشته ۵۰ همت، در حالی که در گزارش پیشین این عدد ۶۰ همت بود. آینده‌فروشی هم از ۱۱۰ همت به ۱۲۰ همت رسیده است. آینده‌فروشی یعنی خودرو ساز پول با اعتبار بانکی ندارد و از اعتبار قطعه‌سازان نقدینگی ایجاد می‌کند؛ با ابزارهایی چون خریدین، ال‌سی داخلی، تفاهنامه‌های سه‌جانبه، اوراق گام و اس‌سی‌اف. این بدهی‌ها باید ماهانه حدود ۱۰ همت بازپرداخت شود، حتی اگر تولید متوقف شود.»

وی با اشاره به اقدام مثبت یکی از خودروسازان در این حوزه گفت: «ایران خودرو به درخواست انجمن برای مشوق خریدین‌های ۶۰ و ۹۰ روزه پاسخ مثبت داد. سایپا به دلیل شرایط وخیم چک‌های برگشتی چنین نکرد. نتیجه اقدام ایران خودرو این بود که ظرف سه تا چهار هفته، ۱۰ تا ۱۵ همت اسناد و تعهدات معوق تسویه یا زمان‌بندی شد و تا حدی نفس قطعه‌سازان تازه شد. با این حال، بدهی جاری دو خودرو ساز بزرگ به رقم بی‌سابقه ۶۲۰ همت رسیده است که ۴۰ همت آن مطالبات معوق قطعه‌سازان است.»

ممنوعیت فروش و افت حتمی تولید

محبی‌نژاد درباره نقش رسانه‌ها و اطلاع‌رسانی انجمن بیان داشت: «پس از نشست قبلی انجمن با اصحاب رسانه گفته شد اگر مطالبات قطعه‌سازان پرداخت شود، تولید افزایش نمی‌یابد. مثال نقض این ادعای مراد امسال است؛ ایران خودرو در نتیجه همین تعامل و ابزار خریدین ۶۰ روزه توانست نسبت به مراد سال قبل در تولید سواری ۳۰ درصد رشد کند و کاهش تولید تجمیعی خود را به رشد دو درصدی برساند. این تصمیم در بخش خصوصی یک‌ساعته گرفته شد، در حالی که مذاکرات مشابه با سایپا چهار ماه است در جریان است.»

محبی‌نژاد درباره وضعیت سایپا افزود: «در مراد با توافقات انجام‌شده توانستیم بخشی از چک‌های سررسید گذشته را جابه‌جا کنیم تا چک جدید جای آن‌ها بیاید. حاصل این شد که کاهش تولید سواری از ۳۶ درصد به ۳۰ درصد برسد. اما همچنان سایپا در مجموع سال کاهش ۳۰ درصدی سواری و ۳۴ درصدی کل تولید دارد و با روند فعلی به اهداف وزارت صمت نخواهد رسید.»

وی سپس هشدار داد: «افزایش تولید ایران خودرو در مراد قابل تداوم نیست. فروش این شرکت اکنون محدود شده و اگر ورودی نقدینگی نداشته باشد، تولید افت خواهد کرد. این همان چیزی است که بارها گفته‌ایم؛ ساختار چند جزیره‌ای تصمیم‌گیری — هر نهاد ساز خودش را می‌زند — باعث شده افزایش تولید پایدار نباشد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «زیان انباشته دو خودرو ساز بزرگ به ۳۱۰ همت و شکاف بازار به ۶۴۰ همت رسیده است. در حالی که حتی قیمت‌گذاری محصولات هم در ابهام است و مبالغ مابه‌التفاوت قیمت‌ها در کشمکش حقوقی مانده است. این عمق زیان شاخصی از بی‌تدبیری سال‌ها طولانی در سیاست‌گذاری است و هزینه آن را مردم می‌پردازند؛ مردمی که مجبورند خودرو را با قیمت نزدیک ارز آزاد و بالاترین نرخ فولاد بورس بخرند، آن هم در بازاری که عرضه محدود و توزیع رانتی است.»

مردم، قطعه‌ساز و خودرو ساز متضرر از سیاست‌گذاری خودرو

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با انتقاد از برخی شیوه‌های تسویه حساب خودروسازان گفت: «گاهی به جای پرداخت نقدی مطالبات، خودرو تحویل می‌دهند؛ اما نه از مدل‌های پر فروش با اختلاف قیمت بالا، بلکه خودرویی که در بازار ارز تر از کارخانه است و قطعه‌ساز ناچار است آن را با زیان بفروشد. حتی این خودرو نیز معمولاً به قیمت کارخانه محاسبه نمی‌شود و خودرو ساز حدود ۲۰۰ میلیون تومان بالاتر از نرخ کارخانه، آن را به‌عنوان بخشی از بدهی ثبت می‌کند.» محبی‌نژاد تصریح کرد: «شرایط امروز برنده‌ای ندارد؛ مردم با کیفیت پایین و قیمت بالا می‌بازند، سرمایه‌گذار در بورس متضرر می‌شود، قطعه‌ساز زیان نقدینگی و هزینه مالی را می‌پردازد و پرسنل یا تاخیر دستمزد می‌گیرند. مداخلات فوری پیشنهاد داده‌ایم که شامل تامین نقدینگی فوری — ۲۰ همت برای هر یک از دو خودرو ساز بزرگ و ۱۰ همت برای خصوصی‌ها — است. این رقم در برابر ۱۰ هزار هزار میلیارد تومان نقدینگی کشور ناچیز است و می‌تواند جلوی کاهش تیراژ تولید ۳۰ درصدی را بگیرد.»

این قطعه‌ساز به تجربه مراد ایران خودرو اشاره کرد و گفت: «هر کس گفت افزایش تولید ممکن نیست، مثال مراد ایران خودرو را بیاورد که با یک تعامل دو جانبه، ۳۰ درصد رشد داشت. البته این اثر کوتاه‌مدت است و در میان‌مدت باید فرآیند قیمت‌گذاری اصلاح شود. بدون اصلاح سیاست ارزی و کاهش صف تامین ارز، بدون بازنگری در ساختار قرارداد خودرو ساز و قطعه‌ساز و بدون پذیرش هزینه مالی تاخیر از سوی خودرو ساز، نتیجه‌ای حاصل نخواهد شد.» محبی‌نژاد با یادآوری تجربه همکاری با شرکت‌های خارجی افزود: «در قرارداد با رونپارس، اگر یک روز در پرداخت

کارآمد باشد تا با یک ۱۰۵ کیلووات -ساعتی باتری های لیتیوم -نیکل -منگنز -کیالت انرژی لازم جهت انرژی الکتریکی را تامین کند. ناگفته نماند که ۴۰ کاربری مختلف برای DAF XD در نظر گرفته شده که از جرثقیل، حمل زباله، خودروبر و جابه جایی های حداکثر تا ۱۵ تن را به خوبی انجام می دهد. همچنین به لطف سیستم فوق پیشرفته ایمنی یک سیستم هوشمندرانندگی روی آن نصب شده تا سطح ایمنی را به خوبی ارتقا بخشد.

کمپانی DAF یکی از معتبرترین و مطرح ترین سازنده های خودروهای کار و تجاری به شمار می رود. بر این اساس DAF XD یک کامیون بسیار کارآمد و قدرتمند در این بخش است، چرا که طراحی جدید و آیرودینامیک آن به همراه جلو پنجره عریض چهره بسیار اسپرت و جذابی به آن بخشیده است. XD مزین به ۳ موتور الکتریکی سنکرون مغناطیس دائم است که می تواند حداکثر ۲۲۸ تا ۲۹۵ اسب بخار قدرت را به بارمغان آورد. بر این اساس چنین قدرتی می تواند بسیار



مشخصات فنی کامیون تمام برقی «DAF»



نیز در فهرست قرار دارند. پرسش ما روشن است: با چه چارچوبی این واگذاری ها انجام می شود؟ اگر وجود دارد، باید به صورت شفاف اعلام شود، چون اموال بیت المال است و مردم حق دارند بدانند. اگر هم وجود ندارد، همین سند می تواند پیش نویس اولیه ای برای تکمیل و رسیدن به جمع بندی نهایی باشد.»

صنعت خودرو گرفتار تعطیلی اجباری و بی قانونی

محمد رضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور نیز در ادامه با اشاره به وضعیت تولید خودروسازان گفت: «در جلسه ای با ایران خودرو، مسئولان اعلام کردند که از ابتدای سال تاکنون دو ماه را به اجبار تعطیل بوده اند و فقط سه ماه فعالیت کرده اند. این تعطیلی ها هم ناشی از شرایط جنگ و هم تعطیلات اجباری تابستان به دلیل نبود مواد اولیه بوده است. در واقع، از پنج ماه گذشته، دو ماه را تعطیل بوده اند و سه ماه کار کرده اند.»



وی در خصوص سیاست واردات خودرو تاکید کرد: «به هیچ وجه مخالف واردات خودرو نیستیم. قدم اول، بررسی شرایط کشورهای دیگر است. همین ترکیه که اقتصاد آزاد دارد، هزینه واردات خودرو را بالای ۱۰۰ درصد اعمال می کند؛ البته نه به اسم تعرفه، بلکه به عنوان مالیات. بسیاری از کشورها نیز چنین کرده اند. پرسش اینجاست که چرا در ۶ ماه گذشته، حتی یک خودروی وارداتی وارد کشور نشده است؟ زمانی، سالانه تا ۱۰۰ هزار خودرو وارد می کردیم و مخالفی هم با آن

نداشتیم. اکنون که می گویم تعرفه ها باید افزایش یابد، دلیل آن حمایت از صنعت قطعه سازی است.»

نجفی منش توضیح داد: «اگر تعرفه واردات خودرو به ۲۰ درصد برسد، طبق قانون گمرک، تعرفه قطعات باید کمتر از چهار تا پنج درصد شود؛ چرا که تعرفه اجزائی می تواند بیش از تعرفه کل باشد. این یعنی قطعه سازی که سال ها روی آن سرمایه گذاری شده، به سمت نابودی می رود و همه چیز به واردات ختم خواهد شد.»

وی ادامه داد: «دولت باید پیش از تصویب قانونی که بر صنف یا مجموعه ای اثر مستقیم دارد، از آن صنف نظرخواهی کند. در این مورد، حتی از انجمن قطعه سازان که بیشترین اثر را متحمل می شود، هیچ استعلام یا نظرخواهی ای صورت نگرفته است. حتی مصوبه مجلس برای تعرفه ۱۰۰ درصدی را تفسیر کردند و گفتند از ۲۰ درصد حداقل تا ۱۶۰ درصد حداکثر اعمال می کنیم.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور افزود: «برای انجام کار درست باید طبق قانون پیش رفت. بند ۹۰ اصل ۴۴ قانون اساسی تصریح می کند که اگر دولت در کالایی قیمت گذاری کرد و موجب ضرر و زیان شد، موظف به جبران آن است. یعنی اگر دولت می خواهد خودرو را حتی رایگان به مردم بدهد، باید خسارت خودروساز را پرداخت کند. در مورد کیفیت خودرو هم باید تصمیم را به مردم سپرد؛ وقتی خودرو داخلی و وارداتی هر دو در بازار موجود باشد، مشتری خود انتخاب خواهد کرد که پشت فرمان کدام بنشیند.»

تعرفه واردات، صیانت از تولید و اقتصاد ملی

در ادامه این نشست ابراهیم دوست زاده، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور نیز با اشاره به کارکرد تعرفه به عنوان ابزار حمایت از تولید داخلی گفت: «تعرفه واردات در همه دنیا برای صیانت از تولید به کار گرفته می شود. اما وقتی حداقل تعرفه واردات خودرو را ۲۰ درصد تعیین می کنیم و متوسط تعرفه واردات قطعات همین خودروها را بالای ۲۴ تا ۲۵ درصد می گذاریم، عملاً برخلاف قانون حمایت از تولید داخل عمل کرده ایم.»

وی افزود: «اگر تعرفه خودرو ۲۰ درصد باشد، پرسش کلیدی این است که تعرفه قطعات چقدر خواهد شد؟ و در ادامه، مواد اولیه مورد استفاده در ساخت این قطعات با چه تعرفه ای وارد می شود؟ این روند نه تنها به تولید کننده خودرو آسیب می زند، بلکه زنجیره تامین مواد اولیه را نیز تحت فشار قرار می دهد.»

دوست زاده تاکید کرد: «در هیچ کشوری چنین سیاستی اجرا نمی شود که تعرفه خودرو به نحوی تعیین شود که هم خودروساز و هم تامین کننده مواد اولیه به طور همزمان آسیب ببینند. سیاست تعرفه ای باید به شکلی تنظیم شود که همه حلقه های صنعت از آن منتفع شوند، نه این که بر فشارها بیفزاید.»

بابک کریمخان، عضو هیات مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور همچنین با اشاره به مشکلات موجود در تامین قطعات گفت: «همان طور که پیش تر نیز اشاره شد، حتی در تامین قطعات خطوط



تولید خودروسازان هم بعضاً با مشکل روبه رو هستیم. این چالش، عمدتاً به دلیل بحران نقدینگی است و باعث می شود در برخی موارد نتوانیم نیاز خطوط تولید را به موقع تامین کنیم. طبیعی است که وقتی اولویت با قطعات خطوط تولید باشد، هر گونه اختلال در آن، به بخش لوازم یدکی بازتاب پیدا می کند و آثار آن در بازار قطعات یدکی به مراتب شدیدتر خواهد بود.»

وی درباره سیاست های برخی خودروسازان تصریح کرد: «به عنوان نمونه، یکی از خودروسازان مونتاژ کار بخش زیادی از قطعات خود را از تولید کنندگان داخلی تامین می کند، اما در حوزه قطعات یدکی، تمایل دارد این نیاز را از طریق واردات برطرف کند. این سیاست ترجیحی، به جای آن که سرمایه گذاری در تولید داخلی قطعات یدکی را تقویت کند، موجب می شود منابع به سمت واردات خودرو و با فعالیت های دیگر هدایت شود. چنین رویکردی در بلندمدت به تضعیف زنجیره تامین داخلی منجر خواهد شد.»

در شرایطی که شکاف بازار خودرو به ۶۴۰ همت رسیده و واردات بدون تعرفه گذاری حمایتی، قطعه سازان داخلی را تحت فشار مضاعف قرار می دهد، به نظر می رسد هر گونه بی توجهی به تعادل تعرفه ها و قانون حمایت از تولید، این صنعت را به نقطه بحران غیر قابل بازگشت خواهد رساند. صنعتی که محرک بیش از ۶۰۰ صنعت دیگر است و بحران در آن، گسترده تر از تصور است.

تگزارى دولتى

ه و بدهى آن ها را به ۶۲۰ همت رسانده است



را تحویل گرفتند و تا امروز فعالیت قابل توجهی انجام داده اند.»

این مقام صنفی افزود: «هفت اقدام تامین مالی که در سایه پیاده شد و اقداماتی که در ایران خودرو صورت گرفت، مانع از ادامه تعدیل ها شد. واحدهایی که نیرو تعدیل کرده بودند، هنوز همه را فراخوان نکرده اند، اما اگر این اقدامات نبود و تولید افزایش نمی یافت، حتماً ظرف مدت کوتاهی به ۴۰۰ هزار نفر تعدیل نیرو می رسیدیم. هشدارهایی که داده ایم و صحبت هایی که کرده ایم بر پایه حضور عملی مادر صنعت است؛ ما هم تولید می کنیم و هم کمک می کنیم.»

شکست قیمت هادر بازار خودرو حتى با تعرفه ۱۰۰درصدى

محبی نژاد خطاب به مسئولان کشور تاکید کرد: «یک انجمن دارید با ۲۱ عضو هیات مدیره اصلی، دو بازرس و مجموعاً ۲۸ نفر که روی هم حدود ۱۵۰۰ سال تجربه قطعه سازی دارند؛ آن هم رایگان در اختیار شما. متأسفانه در ارکان حاکمیتی از ظرفیت سازمان های مردم نهاد استفاده نمی شود. هر جا طرح بدون مشورت با فعالان بخش خصوصی اجرا شود، شکسته خواهد شد. تصمیمات پشت درهای بسته هر روز وضعیت را وخیم تر می کند.»

وی درباره خصوصی سازی گفت: «تنها تشکیلاتی که جرات و جسارت داشت چارچوب صحیح واگذاری و مدیریت و سهام را به صورت سند منتشر کند و در جراید برای همگان ارسال کند، همین انجمن بود. این سند دو تا سه بار ویرایش شد، ولی توجهی نشد. اگر روزی به آن عمل شود، خصوصی سازی صنعت خودرو شیرین ترین اتفاق کشور خواهد بود.»

این مقام صنفی درباره واردات خودرو افزود: «گر واردات با تعرفه ۱۰۰ درصد انجام می شد، قیمت ها در بازار ۴۵ درصد کاهش می یافت. مجلس مصوب کرده که تعرفه ۱۰۰ درصد باشد، اما اجرا نشد. چرا پنج سال از ممنوعیت گذشته و وارداتی انجام نشده؟ تنها کسانی که حق ندارند مدعی باشند، دولت و مجلس اند؛ زیرا همین امروز صنعت خودرو و بخش خصوصی و مردم، همه دستور سیاست گذاری چند دهه اخیر را به دوش می کشند.»

بی توجهی به سند خصوصى سازى صنعت خودرو

دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور با تاکید بر اهمیت «اهلیت» در خصوصی سازی گفت: «در هر بخش اقتصادی، از جمله صنعت قطعه، اهلیت باید در دو بُعد دیده شود: مالی و فنی. قطعه سازان بالاترین اهلیت فنی را دارند و خودروسازان هم بر خور دارند. اما مهم این است که ورود به خصوصی سازی بدون چارچوب روشن، مسیر را به چاه بی انتها می برد. انجمن صنایع همگن قطعه سازان، تنها نهادی است که سند چارچوب دار منتشر کرده و حتی دو بار ویرایش شده است؛ چارچوبی که لایه گری و غیرشفاف کاری را حذف می کند. اگر واگذاری ها در چنین قالبی انجام شود، انجمن از آن حمایت خواهد کرد؛ در غیر این صورت، حتی به قطعه سازان توصیه نمی کنیم وارد بازی خصوصی سازی شوند.»

وی افزود: «این چارچوب چهار محور اصلی دارد: یک، اهلیت مالی و فنی؛ کسی که سرمایه ندارد یا از فناوری بی بهره است، نباید جلو بیاید. سرمایه قطعه سازان، همان مطالبات معوق آن هاست. دو، رفع تعارض منافع با ذی نفعان مختلف. سه، تعیین تعهدات متقابل دولت و بخش خصوصی. چهار، ضد انحصار؛ هر سرمایه گذار باید بداند که ایجاد انحصار امکان پذیر نیست. برای هر محور، آیتم های دقیق تعریف شده است؛ مثلاً هفت تعهد برای بخش خصوصی و شش تعهد برای دولت که قابل اصلاح است.»

محبی نژاد خواستار همراهی رسانه ها شد و ادامه داد: «اصحاب رسانه می توانند به غنای بیشتر این سند کمک کنند. پیش تر هم پیش نویس اولیه را پیش از واگذاری ایران خودرو منتشر و به همه مسئولان ارسال کردیم، اما بی توجهی شد. نتیجه آن، برگزاری مجمعی ۱۴ تا ۱۵ ساعت به حواشی فراوان بود که هنوز هم درباره درستی آن بحث وجود دارد. دلیل این نابسامانی، نبود سند و معیار روشن برای قضاوت نهادهای نظارتی بود.»

وی با اشاره به دامنه فراتر از خودرو سازی گفت: «این روزها بحث خصوصی سازی تنها به ایران خودرو و سایپا محدود نیست؛ ۱۱ شرکت دیگر



شرایط فروش سیتروئن «C3-XR» اعلام شد

«شرایط پیش فروش خودروهای CS35 و CS55 مونتاژی و سیتروئن C3-XR گروه خودروسازی سایپا در قالب طرح‌های متقاضیان عادی، حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده به شرح جدول ذیل اعلام شد. تاریخ و نحوه پیش ثبت نام متقاضیان:

۱. متقاضیان محترم طرح‌های عادی، جوانی جمعیت و جایگزین فرسوده ابتدا نسبت به ثبت اطلاعات شخصی و یا به روز رسانی اطلاعات و دریافت کد کاربری و رمز عبور قبل از ثبت درخواست خرید اقدام نمایند.

۲. متقاضیان محترم می‌بایست پس از ثبت اطلاعات شخصی و یا به روز رسانی آن، از روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۳ لغایت ساعت ۲۴ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۶ با مراجعه به آدرس اینترنتی اشاره شده در بند ۱ نسبت به انتخاب یک نوع خودرو و صرفاً در یکی از طرح‌های فروش نسبت به ثبت درخواست خرید اقدام نمایند.

۳. پس از فرغه‌کشی و اعلام حائزین شرایط، متقاضیانی که مازاد بر ظرفیت اعلامی باشند، امکان ادامه فرآیند ثبت نام را نخواهند داشت.



رشد قیمت‌ها و رکود نقدشوندگی خودرو

و چه به لحاظ جذابیت بازار، بیش از پیش مورد توجه خریداران قرار گرفته‌اند. این موضوع، ضمن رشد قیمت‌ها، موجب ایجاد رقابت میان مشتریان و بالا رفتن عطش خرید برای خودروهای داخلی شده است. در صورتی که واردات خودرو به روال قبلی بازنگردد، روند رشد قیمت‌ها همچنان ادامه خواهد یافت و بازار خودرو با دوگانگی آشکار مواجه خواهد شد: از یک سو قیمت‌ها صعودی هستند و از سوی دیگر توان خرید مردم محدود است. در چنین شرایطی، خودروهای داخلی و دارایی‌های ثابت نقش کلیدی در حفظ ارزش سرمایه ایفا می‌کنند و بازار خودرو ایران همچنان در معرض نوسانات شدید ناشی از سیاست‌های وارداتی و تحریمی قرار دارد.

عمومی و افزایش هزینه تولید نیز فشار مضاعفی بر قیمت‌ها وارد می‌کند، خریداران توان مالی محدودی دارند و بازار وارد مرحله‌ای از رکود نسبی شده است. خودرو همچنان جزو بازارهای مهم نقدشوندگی در کشور است؛ اما ویژگی مصرفی آن و کاهش قدرت خرید مردم باعث شده سرمایه‌گذاری در این بازار برای افراد خرد پرریسک باشد. در شرایطی که واردات خودرو محدود است، سرمایه‌گذاران خرد بیش از پیش به سمت طلا و ارز گرایش پیدا کرده‌اند؛ زیرا این دارایی‌ها امکان نقدشوندگی سریع‌تر و بازدهی پایدارتر دارند. از سوی دیگر، محدودیت واردات، فرصت ویژه‌ای برای خودروهای داخلی ایجاد کرده است. خودروهای موجود، چه به لحاظ قیمت

بازار خودرو ایران در ماه‌های اخیر با پدیده‌ای تکراری اما اثرگذار روبه‌رو شده است؛ محدودیت واردات خودرو که به دلیل تحریم‌ها و مشکلات سیاست‌گذاری تجاری ایجاد شده، نه تنها عرضه را کاهش داده بلکه قیمت‌ها را در مسیر صعودی قرار داده است. کارشناسان اقتصادی و تحلیلگران بازار خودرو معتقدند این شرایط باعث شده نقدشوندگی بازار، به‌ویژه برای خریداران خرد، کاهش قابل توجهی پیدا کند. کاهش واردات به معنای محدود شدن خودروهای مدرن و مورد تقاضا در بازار داخلی است. این محدودیت به صورت مستقیم باعث افزایش قیمت خودروهای موجود شده است؛ زیرا عرضه محدود با تقاضای باقی‌مانده همخوانی ندارد. در حالی که تورم

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
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)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۸۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۸۰	۰	
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۱۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۱۸۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۶۳۰	۳۰	▲
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۳۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۳۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۷۶۵	۰	
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۶۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد 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
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۴	۳	▼
پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۲	۰	
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۵۹	۲	▼
ساینا GX گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۲۰	۳	▼
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۶۹۷	۴	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۴۲	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۹۵	۳	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۸۵	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۳۸	۵	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۷۲	۴	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۵۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۵۳	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۶۹	۱	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۴۰	۳	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۴۱	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۰	۸	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۸۸۵	۲	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	۹۹۶	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۴	۴	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۰۵	۲	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۴۸	۴	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۸۹۰	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۸۲	۰	
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۵۰	۴۰	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۷۷۵	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۶۰	۳	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۷	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۰۳	۲	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۲۸	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۷۹۱	۲	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۸۸۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۳۲	۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	۹۵۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۷۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۱۷۵	۹	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۶۵	۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۳۰	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۵۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۳۲	۲	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۵	۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۴۵	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۰۱	۲	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۳۵	۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۲	۴	▼

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 ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد و ۵۰	۵۰	▼
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	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هوندا جی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
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)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۰	۰	

بررسی محتویات پرونده و ارائه نکردن اسناد و مدارک قانونی، تخلف انتسابی را محرز و علاوه بر ضبط روغن موتورهای کشف‌شده متخلف را به پرداخت ۵۰۰ میلیون ریال جریمه نقدی معادل ارزش ریالی کالا محکوم کرد. «تجف‌زاده گفت: «بازسان اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان ارومیه گزارش تخلف را در بازرسی از یک باب انباری کشف و پرونده آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«مدیرکل تعزیرات حکومتی آذربایجان غربی از محکومیت ۵۰۰ میلیون ریالی برای ثبت نکردن موجودی روغن موتور در سامانه خبر داد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما استان آذربایجان غربی، حسین نجف‌زاده گفت: «پرونده قاچاق ۲۵۰ قوطی روغن موتور به ارزش ۵۰۰ میلیون ریال در شعبه چهارم ویژه مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان ارومیه رسیدگی شد.» مدیرکل تعزیرات حکومتی آذربایجان غربی افزود: «شعبه رسیدگی کننده با



ضبط ۲۵۰ قوطی روغن موتور قاچاق در ارومیه



روانکارهای جامد و کاربردهای خاصی که دارند انتخاب گریس‌ها از دیدگاه تخصصی

گریس وارداتی می‌تواند از بروز چنین مشکلاتی جلوگیری کند و به افزایش عمر مفید تجهیزات کمک کند.

سازگاری گریس با قطعات و تجهیزات

یکی دیگر از نکات کلیدی، سازگاری شیمیایی گریس با مواد سازنده قطعات دستگاه است. برخی قطعات از پلاستیک‌های مهندسی، آلیاژهای خاص یا پوشش‌های ویژه ساخته شده‌اند که ممکن است با برخی ترکیبات شیمیایی موجود در گریس واکنش دهند. این واکنش می‌تواند موجب تخریب مواد، کاهش مقاومت، یا از بین رفتن خاصیت عایق بودن آن‌ها شود. بنابراین لازم است پیش از انتخاب نهایی، دفترچه فنی دستگاه بررسی و با سازنده یا تامین‌کننده مشورت شود. همچنین برندهای معتبر در زمان خرید گریس وارداتی اطلاعات دقیق ترکیبات و سازگاری آن‌ها را در بروشورهای درج می‌کنند که بررسی آن‌ها ضروری است.

اهمیت انتخاب گریس مناسب

بسیاری از خرابی‌های زودرس تجهیزات صنعتی ناشی از انتخاب نامناسب روانکارها، به‌ویژه گریس است. استفاده از گریس نامناسب می‌تواند به افزایش اصطکاک، تجمع حرارت، ساییدگی شدید و حتی خوردگی قطعات منجر شود.

این مشکلات نه تنها باعث توقف در تولید و صرف هزینه‌های هنگفت تعمیرات می‌شوند، بلکه می‌توانند ایمنی دستگاه‌ها و حتی جان اپراتورها را نیز به‌خطر بیندازند. گریس مناسب می‌تواند عمر مفید قطعات را تا چند برابر افزایش داده و نیاز به سرویس‌های مکرر را کاهش دهد.

این موضوع در صنایع بزرگ با ماشین‌آلات گران‌قیمت از اهمیت بیشتری برخوردار است. برای خرید گریس صنعتی، صرفاً توجه به قیمت کفایت نمی‌کند؛ بلکه باید مشخصات فنی دستگاه، نوع بار، شرایط محیطی، دوره تعویض روانکار و سازگاری شیمیایی مورد بررسی دقیق قرار گیرد. پیشنهاد می‌شود از برندهای شناخته‌شده و دارای گواهی‌نامه‌های بین‌المللی استفاده شود. همچنین بررسی گزارش عملکرد آزمایشگاهی و بازخورد کاربران حرفه‌ای در صنایع مشابه می‌تواند به تصمیم‌گیری بهتر کمک کند. در نهایت، برای هر دستگاهی گریس مناسب خاص خود وجود دارد و انتخاب درست آن نه تنها از نظر اقتصادی به صرفه‌است، بلکه گامی مهم در مسیر افزایش بهره‌وری، کاهش خرابی‌ها و دستیابی به حداکثر کارایی در واحدهای صنعتی محسوب می‌شود.



در معرض دمای بسیار بالا یا پایین کار می‌کنند و گریس مورد استفاده باید بتواند در این شرایط خواص خود را حفظ کند. برای مثال، اگر دستگاهی در فضای باز و در معرض تابش مستقیم خورشید یا سرما کار می‌کند، گریس مورد استفاده باید دامنه دمایی گسترده‌ای داشته باشد. در چنین مواردی، گریس‌های پایه سیلیکونی یا سنتتیک که مقاومت حرارتی بالایی دارند، گزینه‌ای مناسب به‌شمار می‌آیند. همچنین در محیط‌های مرطوب، خورنده یا دارای گردوغبار، باید از گریس‌هایی استفاده شود که مقاومت بالا در برابر شست‌وشو با آب، خوردگی و آلودگی دارند. هنگام خرید گریس وارداتی حتماً باید به گواهی‌نامه‌های کیفیت، محدوده دمای عملکرد و ویژگی‌های ضدآب آن توجه ویژه‌ای داشت.

سرعت و فشار کاری

سرعت چرخش قطعات و میزان فشار وارد بر آن‌ها نیز از دیگر عوامل تعیین‌کننده در انتخاب گریس صنعتی است. در تجهیزاتی با سرعت بالا مانند پاتاقان‌های دقیق یا موتورهای الکتریکی، استفاده از گریس‌هایی با ویسکوزیته مناسب و قابلیت خنک‌کنندگی بالا ضروری است. در مقابل، تجهیزات تحت فشار مانند جک‌های هیدرولیکی یا پرس‌های صنعتی به گریس‌هایی با تحمل فشار زیاد (EP) نیاز دارند. در این شرایط، گریس‌هایی با افزودنی‌های خاص ضدسایش و ضدفشار (Extreme Pressure) گزینه‌ای ایده‌آل هستند.

نوع بار (سبک، متوسط، سنگین)

بار واردشده بر دستگاه و قطعات متحرک، نقش کلیدی در انتخاب گریس دارد. تجهیزات سبک معمولاً نیازی به گریس‌هایی با تحمل بالا ندارند؛ اما باید روانکاری مداوم و پایدار داشته باشند. در این حالت، گریس‌هایی با افزودنی‌های ضد اکسیداسیون و روان‌کنندگی بالا گزینه‌ای مناسب هستند. برای بارهای متوسط و سنگین، نیاز به گریس‌هایی است که علاوه بر روانکاری مناسب، مقاومت بالا در برابر فشار و سایش داشته باشند. استفاده از گریس اشتباه برای بارهای سنگین می‌تواند منجر به گرم شدن بیش از حد، فرسودگی قطعات و توقف فعالیت در خط تولید شود. در چنین شرایطی، بهره‌گیری از مشاوره تخصصی در خرید

در دنیای پیچیده روانکارها، انتخاب روانکار مناسب مانند گریس صنعتی، تفاوت میان عملکردی ناقص و خرابی زودهنگام تجهیزات را رقم می‌زند. امروزه استفاده از گریس‌های تخصصی در صنایع مختلف به امری ضروری تبدیل شده است؛ چرا که هر دستگاه با توجه به شرایط کاری، فشار، دما و نوع قطعات خود، نیاز به گریسی خاص دارد. اگرچه شاید در نگاه اول، انتخاب گریس مناسب ساده به نظر برسد، اما یک انتخاب نادرست می‌تواند منجر به افزایش استهلاک، کاهش بازدهی و حتی خرابی قطعات گران‌قیمت شود. بنابراین، شناخت دقیق انواع گریس صنعتی و ویژگی‌های آن، نخستین قدم در مسیر نگهداری هوشمندانه از تجهیزات صنعتی است. در این مقاله، با نگاهی دقیق و تخصصی، به بررسی انواع گریس صنعتی، عوامل موثر در انتخاب آن، اهمیت این انتخاب در عملکرد دستگاه‌ها و نکاتی در مورد خرید گریس وارداتی و با کیفیت خواهیم پرداخت. در ادامه، همراه ما باشید تا با راهنمایی تخصصی، انتخابی مطمئن داشته باشید. گریس صنعتی یکی از مهم‌ترین روانکارهای جامد یا نیمه‌جامد است که در صنایع مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد. این ماده روان‌کننده ترکیبی از روغن پایه، غلیظ‌کننده و افزودنی‌هایی است که باعث افزایش عملکرد و طول عمر تجهیزات صنعتی می‌شود. بسته به نوع دستگاه و شرایط کاری آن، انواع مختلفی از گریس‌ها در بازار عرضه شده‌اند که هر کدام دارای فرمولاسیون و ویسکوزیته و مقاومت حرارتی متفاوتی هستند. از مهم‌ترین انواع گریس صنعتی می‌توان به گریس لیتوم، گریس مولیبدن، گریس سیلیکونی، گریس کلسیم، گریس پلی‌پورتان و گریس فلوئوروکربن اشاره کرد. هر یک از این گریس‌ها برای کاربردی خاص مناسب هستند. به‌عنوان مثال، گریس لیتوم بیشتر در صنایع خودروسازی و تجهیزات عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ در حالی که گریس سیلیکونی برای دماهای بسیار بالا یا محیط‌های دارای رطوبت و مواد شیمیایی مناسب است. در صنایع غذایی نیز از گریس‌های مخصوص با پایه بهداشتی استفاده می‌شود تا از آلودگی مواد غذایی جلوگیری شود. همچنین برای تجهیزات سنگین مانند بلبرینگ‌های بزرگ، پمپ‌های صنعتی یا چرخ‌دنده‌های تحت فشار، گریس‌هایی با تحمل بار بالا و خواص ضدسایش مورد نیاز است. انتخاب گریس صنعتی مناسب به عوامل گوناگونی بستگی دارد که بی‌توجهی به هر یک از آن‌ها می‌تواند به مشکلاتی جدی در عملکرد دستگاه منجر شود. این انتخاب باید کاملاً متناسب با نیاز عملیاتی تجهیزات و شرایط کاری آن‌ها باشد. در ادامه، مهم‌ترین عوامل موثر را بررسی می‌کنیم.

دما و شرایط محیطی

یکی از مهم‌ترین پارامترها در انتخاب گریس، دمای کاری دستگاه و محیط اطراف آن است. برخی تجهیزات



XS



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



آژدی A6 به عنوان سدان ا-هیبرید کواترو گزینه اسپری است که نسخه مورد نیاز بازار بریتانیا به‌شمار می‌رود و با یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری TFSI مزین به تکنولوژی ا-هیبرید از توان و گشتاور بالایی برخوردار است. قدرت و گشتاور در این خودرو به‌نصف قرار گرفته که پیش‌تره ۱۰ سیلندر ۴ در کنار موتور بر توان اکثر ترکیه‌ای روی آن به‌صورت ترکیبی به ۲۹۹ اسب‌بخار و ۴۵۰ نیوتون‌متر می‌رسد. در حال حاضر

سدان اسپرت هیریدی «آئودی»

[illegible]

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

هشدار!



کشف ۳ میلیارد تومان لاستیک قاچاق در شاهرود



«جانشین فرمانده انتظامی استان سمنان از کشف نزدیک به یک هزار حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد تومان در شهرستان شاهرود خبر داد. به گزارش خبرنگار مهر، سرهنگ سید علی میر احمدی بعد از ظهر چهارشنبه در جمع خبرنگاران در ستاد فرماندهی انتظامی سمنان، از کشف محموله قاچاق لاستیک در شاهرود خبر داد و ابراز کرد: «این محموله از یک دستگاه تریلی کشف و ضبط شده است.» وی با بیان این که مأموران انتظامی شاهرود در پی بازرسی های میدانی به یک دستگاه تریلی فرمان ایست

رئیس اتحادیه لاستیک توضیح داد:

شرایط فروش تایرهای دست دوم

«در شرایطی که گرانی

قطعات خودرو بسیاری از رانندگان را به سمت خرید لوازم دست دوم سوق داده، بازار لاستیک های کار کرده



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

نیز بارشد چشمگیری مواجه شده است؛ اما این رونق، پرسش هایی جدی درباره قانونی بودن فروش چنین محصولاتی و مخاطرات احتمالی آن برای ایمنی خودروها و سرنشینان به وجود آورده است. آیا خرید لاستیک دست دوم راهی برای صرفه جویی است یا قمار با جان؟! محمدرضا آل سارا، رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، با تاکید بر این که فروش لاستیک دست دوم به جای نو مصداق فریب مصرف کننده است، گفت عرضه لاستیک کهنه در بازار به خودی خود ممنوعیتی ندارد؛ اما فروشندگان حق ندارند این محصولات را به عنوان لاستیک نو یا در حد نو به مردم عرضه کنند. وی درباره فروش لاستیک های دست دوم به اسم لاستیک های نو و در حد نو در بازار اظهار کرد این که لاستیک های دست دوم را به اسم لاستیک نو و یا در حد نو به مردم بفروشند را تایید نمی کنیم، اما فروش لاستیک کهنه به خودی خود مشکلی ندارد. وی با اشاره به باز یافت لاستیک های کار کرده، توضیح داد لاستیک های استفاده شده مواد اولیه کارخانه های روکش هستند و اگر لاستیک های کهنه نباشند، این کارخانه ها اصلا نمی توانند روکش تولید کنند. همچنین برای ادوات کشاورزی هم از باز یافت همین لاستیک های کهنه استفاده می شود. آل سارا با بیان این که خرید و فروش لاستیک کهنه خلاف قانون نیست، تصریح کرد: «باید این موضوع را اعلام کنم که باز یافت لاستیک های کهنه به تولید کشور کمک می کند

و ممنوعیتی برای فروش آن ها وجود دارد.» همچنین طی روزهای اخیر اخباری مبنی بر تعدد روغن موتورهای تقلبی منتشر شد که عنوان شده بود در برخی تعویض روغنی های سطح شهر، طرف های برندهای معتبر با روغن های تقلبی (فلهای و بی کیفیت) پر می شوند و به نام محصول اصلی با همان قیمت محصولات اصلی به فروش می رسند. در همین زمینه عباس سماواتی، رئیس اسبق اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک، روغن و پنجر گیران گفت: «سال هاست که ما این موضوع را پیگیری می کنیم و در زمان بنده هم مکاتبات لازم را انجام دادیم؛ اما ترتیب اثر ندادند؛ چرا که افرادی که این کار را می کنند، مافیا هستند. بر این اساس مبالغ زیادی گیر آن ها می آید و قیمت ها هم خیلی بالا رفته که تولید روغن مشابه برای آن ها سود زیادی به دنبال دارد.»

به گزارش «ایسنا» این موضوع را از رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، روغن موتور و پنجر گیران پیگیر شدیم. وی نیز در خصوص زمان تعیین تکلیف موضوع روغن موتورهای تقلبی موجود در بازار گفت: «در حال کارشناسی هستیم و قطعاً گزارش کاملی را پس از تحقیقات خود ارائه خواهیم کرد. سعی می کنیم تا هفته آینده مساله را رسیدگی کنیم.» با توجه به افزایش قیمت قطعات و لوازم یدکی خودرو، بازار خرید و فروش لاستیک های دست دوم نیز رونق گرفته است. این موضوع اگر چه از منظر اقتصادی برای برخی مصرف کنندگان جذاب به نظر می رسد، اما از نظر ایمنی و حقوقی جای تامل دارد. طبق اظهارات رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، فروش لاستیک های کار کرده به عنوان لاستیک نو یا در حد نو، مصداق فریب مصرف کننده بوده و غیر قانونی است. با این حال، عرضه لاستیک های کهنه به صورت شفاف و با اطلاع رسانی صحیح، ممنوعیتی ندارد و حتی می تواند در صنایع باز یافت و تولید روکش لاستیک ها نقش موثری ایفا کند. این نوع استفاده از لاستیک های مستعمل نه تنها به حفظ منابع کمک می کند، بلکه در تولیدات کشاورزی نیز کاربرد دارد. بنابراین، ضروری است که نهادهای نظارتی با جدیت بیشتری بر نحوه عرضه این محصولات نظارت کنند و فروشندگان نیز با رعایت اصول اخلاقی و قانونی، از درج اطلاعات نادرست خودداری کنند. آگاهی بخشی به خریداران درباره خطرات احتمالی استفاده از لاستیک های فرسوده و تشویق به خرید از مراکز معتبر، می تواند گامی موثر در جهت ارتقای ایمنی جاده ها و حفظ حقوق مصرف کنندگان باشد.

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا 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-کوراندو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		



تهران را پاک بگردیم



نوشت: «تبریک به تیم کوروت. بازی شروع شد!» فور می تواند با موستانگ GTD به نوربرگرینگ بازگردد؛ اما این خودرو در برابر کوروت ZR1 و ZR1X نبردی نابرابر دارد. موستانگ GTD بیش از ۱۹۵۰ کیلوگرم وزن دارد؛ در حالی که برای ZR1 وزن ۱۷۲۷ کیلوگرم اعلام شده است. شورولت وزن ZR1X را اعلام نکرده؛ اما قطعاً سبک تر از GTD خواهد بود. همچنین موستانگ GTD قدرت ۸۱۵ اسب بخاری دارد که هرچند رقم زیادی است، اما از ZR1 با ۱۰۶۴ اسب بخار و ZR1X با ۱۲۵۰ اسب بخار قدرت بسیار کمتر است. البته همه چیز در قدرت و وزن خلاصه نمی شود؛ اما این گزینۀ اهمیت زیادی دارد.

جیم فارلی، مدیر عامل فور در واکنش به شکستۀ شدن ر کورد نوربرگرینگ موستانگ GTD توسط کوروت ZR1 گفت بازی شروع شد. فور در موستانگ GTD تنها حدود هفت ماه ر کورد سریع ترین خودرو آمریکایی در نوربرگرینگ را در اختیار داشت. فور در دسامبر گذشتۀ (آذر ۱۴۰۳) زمان ۶:۵۷.۶۸ را ثبت کرد و چند ماه بعد آن را به ۶:۵۲.۰۷ بهبود داد؛ اما شورولت با کوروت ZR1 و ZR1X تاج سریع ترین خودرو آمریکایی جهنم سبز را از رقیب گرفت و حالا فور در واکنش گفته بازی شروع شد! این پاسخ را مستقیماً جیم فارلی، مدیر عامل فور در پاسخ به پست اینستاگرام صفحۀ رسمی کوروت



تبریک مدیر عامل «فور» بابت موفقیت «کوروت»

«دنیای خودرو» بررسی کرد:

تراکتور؛ قلب تپنده کشاورزی مدرن در جهان و ایران

ارزش بازار جهانی تراکتور در سال های اخیر به بیش از ۷۰ میلیارد دلار رسیده و پیش بینی می شود تا پایان دهه جاری رشد قابل توجهی را تجربه کند



همواره بالا بوده است. طبق آمار، بخش عمده ای از تراکتورهای در حال کار در ایران تولید شرکت تراکتورسازی تبریز است، اما در سال های اخیر واردات تراکتورهای خارجی نیز افزایش یافته است. یکی از مشکلات جدی در این حوزه، کمبود تراکتورهای نودر مقابل نیاز روبه رشد کشاورزان است. صف های طولانی برای دریافت تراکتور و بازار دست دوم پررونق نشان می دهد که عرضه داخلی پاسخگوی تقاضا نیست. این مسالۀ نه تنها کشاورزان را متضرر می کند بلکه روند مکانیزاسیون را نیز کند می سازد.

صادرات تراکتور ایرانی

یکی از نقاط قوت صنعت تراکتورسازی ایران، توانایی در صادرات به کشورهای منطقه و حتی فراتر از آن است. تراکتورهای ایرانی به دلیل قیمت مناسب و سادگی تعمیرات، در کشورهای همچون عراق، افغانستان، آذربایجان و برخی کشورهای آفریقایی بازار قابل توجهی پیدا کرده اند. این صادرات علاوه بر آرزآوری، به تثبیت جایگاه ایران در بازار جهانی کمک کرده است. با این حال، برای گسترش صادرات، نیاز به ارتقای فناوری و بهبود کیفیت محصولات بیش از پیش احساس می شود.

آینده تراکتورسازی در ایران و جهان

آینده صنعت تراکتورسازی را باید در پیوند میان فناوری و کشاورزی جست وجو کرد. در جهان، روندها به سمت تراکتورهای هوشمند، برقی و خودران است و کشورهای به توانمندتر در این فناوری ها را بومی سازی کنند، دست بالا را خواهند داشت. در ایران نیز اگر چه هنوز فاصلۀ زیادی با این تحولات وجود دارد، اما ظرفیتهای بالقوه ای برای حرکت به این سمت دیده می شود. همکاری های بین المللی و سرمایه گذاری در تحقیق و توسعه و نوسازی خطوط تولید می تواند راهگشای این مسیر باشد. همچنین توجه به نیازهای واقعی کشاورزان، ارائه تسهیلات برای خرید تراکتور و طراحی مدل هایی متناسب با شرایط اقلیمی ایران، از الزامات توسعه این صنعت است. اگر ایران بتواند ضمن رفع موانع، به سمت تولید تراکتورهای مدرن حرکت کند، نه تنها نیاز داخلی را پوشش خواهد داد بلکه می تواند سهم بیشتری از بازار منطقه را به دست آورد.

تراکتور امروز فراتر از یک ماشین کشاورزی ساده، به نمادی از توسعه پایدار و امنیت غذایی در جهان تبدیل شده است. از آمریکا و اروپا تا آسیا و آفریقا، هیچ کشوری نمی تواند بدون تراکتور کشاورزی مدرن و کارآمد داشته باشد. در ایران نیز با وجود مشکلات و محدودیت ها، صنعت تراکتورسازی همچنان جایگاه مهمی در اقتصاد و کشاورزی دارد و توانسته با تولید و صادرات، بخشی از نیاز کشور و منطقه را تأمین کند. آینده این صنعت وابسته به توانایی در همگامی با تحولات جهانی است؛ تحولی که در آن تراکتورهای هوشمند، برقی و خودران نقشی اساسی در تأمین غذای جمعیت روبه رشد زمین خواهند داشت.

از سوی دیگر، بحران انرژی و فشارهای زیست محیطی موجب شده شرکت های بزرگ به سمت تراکتورهای برقی و هیبریدی حرکت کنند. کوبوتا و جان دیر نمونه هایی از تراکتورهای الکتریکی را معرفی کرده اند که در کنار کاهش آلایندگی، هزینه های عملیاتی را نیز کاهش می دهد. در کنار این، تراکتورهای خودران که بدون نیاز به حضور راننده فعالیت می کنند، در برخی مزارع پیشرفته جهان مورد استفاده قرار گرفته و آینده ای متفاوت برای کشاورزی ترسیم کرده اند.

تراکتورسازی در کشورهای در حال توسعه

در کشورهای در حال توسعه، تراکتور همچنان نقش کلیدی در گذار از کشاورزی سنتی به کشاورزی مکانیزه دارد. به ویژه در هند، چین و کشورهای آفریقایی، استفاده از تراکتور به عنوان نماد توسعه روستایی شناخته می شود. هند با برنند ماهیندرا به یکی از بزرگ ترین تولید کنندگان و صادر کنندگان تراکتور در جهان تبدیل شده است. این کشور با تولید میلیون ها دستگاه در سال توانسته نیاز داخلی و بسیاری از بازارهای آسیایی و آفریقایی را تأمین کند. در چین نیز دهه ها شرکت در حوزه تراکتورسازی فعالیت دارند و با حمایت های دولتی، تولیدات متنوعی از تراکتورهای کوچک تا سنگین را عرضه می کنند.

وضعیت تراکتورسازی در ایران

ایران به عنوان کشوری با پیشینه کشاورزی غنی و نیاز گسترده به توسعه مکانیزاسیون، از دهه ۱۳۴۰ وارد عرصۀ تولید تراکتور شد. تأسیس شرکت تراکتورسازی ایران در تبریز نقطۀ آغاز این صنعت بود و این شرکت توانست طی سال های بعد، نقش مهمی در خودکفایی کشور ایفا کند. تراکتورسازی تبریز نه تنها توانست مدل های متنوعی از تراکتورهای سبک و سنگین را تولید کند بلکه با صادرات به کشورهای منطقه، نام ایران را در بازار جهانی مطرح ساخت. با این حال، صنعت تراکتورسازی ایران نیز همچون دیگر بخش های صنعتی با چالش های متعددی روبه رو بوده است. محدودیت های ناشی از تحریم ها، وابستگی به واردات برخی قطعات کلیدی، فرسودگی بخشی از خطوط تولید و نیاز به نوسازی فناوری، موانعی بوده اند که رشد این صنعت را کند کرده اند. در کنار این، تغییرات قیمت ارز و ناپایداری بازار داخلی نیز تأثیر مستقیمی بر میزان تولید و فروش تراکتور در کشور گذاشته است.

نقش تراکتور در کشاورزی ایران

در ایران، تراکتور مهم ترین ماشین کشاورزی محسوب می شود. با توجه به گستردگی اراضی کشاورزی و تنوع اقلیمی، نیاز به تراکتورهای گوناگون از سبک و باغی تا سنگین و زراعی وجود دارد. بسیاری از عملیات کشاورزی بدون تراکتور امکان پذیر نیست و به همین دلیل تقاضا برای آن

کشاورزی به عنوان یکی از

کهن ترین فعالیت های بشری، در طول تاریخ دستخوش دگرگونی های بسیاری شده است. اما نقطه عطف این تحول را باید در ورود تراکتور دانست؛ ماشینی که در آغاز قرن بیستم

جایگزین نیروی حیوانی و انسانی در مزارع شد و توانست بهروری را به شکل چشمگیری افزایش دهد. تراکتور نه تنها توانست سرعت عملیات شخم، کاشت و برداشت را چند برابر کند، بلکه امکان گسترش اراضی زیر کشت و توسعه کشاورزی مکانیزه را فراهم ساخت. امروزه تراکتور به عنوان یکی از اصلی ترین ارکان ماشین آلات کشاورزی، نقشی فراتر از یک وسیله دارد و در واقع قلب تپنده زنجیرۀ تولید محصولات غذایی جهان به شمار می آید.

جایگاه جهانی صنعت تراکتورسازی

در حال حاضر، صنعت تراکتورسازی جهان یکی از بخش های بزرگ و استراتژیک حوزه ماشین آلات کشاورزی است. ارزش بازار جهانی تراکتور در سال های اخیر به بیش از ۷۰ میلیارد دلار رسیده و پیش بینی می شود تا پایان دهه جاری رشد قابل توجهی را تجربه کند. این رشد ناشی از افزایش جمعیت جهانی، نیاز روزافزون به تولید غذای بیشتر، فشار بر منابع محدود خاک و آب و همچنین تغییرات اقلیمی است که کشورها را به سمت کشاورزی هوشمند و بهروری بالاتر سوق می دهد. بزرگ ترین تولید کنندگان تراکتور در دنیا شامل شرکت های آمریکایی مانند جان دیر، برندهای اروپایی همچون فendt، کلاس و نیوهند و غول های آسیایی نظیر ماهیندرا هند و کوبوتای ژاپن هستند. این شرکت ها نه تنها بازار داخلی خود را پوشش می دهند بلکه صادرات گسترده ای به کشورهای در حال توسعه دارند. رقابت جهانی در این صنعت بیشتر حول محور فناوری های نوین، به ویژه تراکتورهای خودران و برقی، متمرکز شده است.

تحولات فناوریانه در صنعت تراکتور

یکی از مهم ترین روندهای جهانی در حوزه تراکتورسازی، حرکت به سمت دیجیتال سازی و خودکارسازی است. تراکتورهای امروزی مجهز به سامانه های موقعیت یاب دقیق، سنسورهای هوشمند و نرم افزارهای تحلیل داده هستند که امکان کشاورزی دقیق را فراهم می سازند. این فناوری ها به کشاورزان اجازه می دهد مصرف آب، کود و سموم را به حداقل برسانند و در عین حال عملکرد محصولات را افزایش دهند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

به سمت گیلان حرکت کردند. این حجم خودرو در بازه‌های محدود، بیش از ظرفیت جاده بود و کشش راه اجازه عبور هم‌زمان همه خودروها را نمی‌داد. وی افزود: «هیچ مانعی برای عبور مسافران وجود نداشت و تنها محدودیت، ظرفیت مسیر بود. نقطه بحرانی بین رودبار تا امامزاده هاشم شکل گرفت و باعث شد حجم ترافیک حداکثری شود. واقعیت این است که در مدیریت سفرهای جاده‌ای، برنامه‌ریزی ظرفیت مسیرها هنوز به‌طور کامل انجام نمی‌شود. به‌عنوان مثال، ظرفیت عبور این مسیر حداکثر ۱۰۰ هزار وسیله نقلیه است، اما در آن بازه زمانی، تعداد خودروها بیش از ۳ برابر این ظرفیت بود.»

ایستاد: در روزهای گذشته در محورهای پرتردد شمال کشور، به‌ویژه جاده رودبار - رشت، برخی شایعات به‌گوش رسید که ترافیک شدید این مسیر ناشی از ایجاد تصادف‌های ساختگی توسط برخی مغازه‌داران برای فروش زیتون بوده است و این موضوع باعث شد که بسیاری از مسافران بین ۸ تا ۱۲ ساعت در راه بمانند: در حالی که این شایعات از سوی پلیس راه راهور رد شد. سرهنگ احمد گرمی‌اسدبار این ادعا گفت: «موضوعی که مطرح شد، واقعیت ندارد. دلیل اصلی ترافیک چند ۱۰ کیلومتری در جاده رودبار - رشت، افزایش تقاضای سفر بود. از سه شنبه ۱۸ شهر یورماه تا صبح جمعه ۲۱ شهر یورماه، حدود ۳۵۰ هزار دستگاه وسیله نقلیه در این مسیر

پلیس راه شایعات تصادفات ساختگی در جاده رودبار را تکذیب کرد



رئیس پلیس راهور فراجا:

جاده‌های تازه تاسیس غیر استاندارد، مجوز تردد نمی‌گیرند



انسانی و اقتصادی سنگینی را به‌جوامع تحمیل می‌کند. در این میان، ارگونومی راه‌ها، با تمرکز بر تعامل انسان، وسیله نقلیه و محیط جاده‌ای، نقش کلیدی در کاهش این حوادث ایفا می‌کند.» وی با تأکید بر اهمیت رویکرد علمی به ارگونومی راه‌ها اظهار کرد: «ارگونومی راه‌ها، فراتر از طراحی‌های ظاهری، به تحلیل دقیق عوامل انسانی، روان‌شناختی و فیزیولوژیکی در تعامل با محیط جاده‌ای می‌پردازد. تحقیقات نشان داده‌اند که طراحی نامناسب جاده‌ها می‌تواند منجر به‌خستگی ذهنی، کاهش توجه و افزایش خطای انسانی شود.» وی نتایج تعدادی از تحقیقات ارگونومیک در کشورهای پیشرفته را این‌طور بیان کرد: «تحقیقات در کشورهایی مانند سوئد و هلند نشان داده است که طراحی مناسب قوس‌ها، شیب‌ها و پیچ‌ها، با در نظر گرفتن سرعت و نوع وسایل نقلیه، می‌تواند به‌طور چشمگیری از بروز تصادفات جلوگیری کند.» دکترای برنامه‌ریزی توسعه آموزش عالی و ارگونومیست دانشگاه علوم پزشکی کردستان عنوان کرد: «استفاده از منحنی‌های کلوئوئید (Clothoid curves) در طراحی پیچ‌ها، به‌راندگان کمک می‌کند تا به‌تدریج وارد پیچ شده و از انحراف ناگهانی خودرو جلوگیری کنند.» دکتر ارغوانی تصریح کرد: «تحقیقات در ایالات متحده و آلمان نشان داده است که استفاده از علائم راهنمایی و رانندگی با طراحی استاندارد، رنگ‌های مناسب و خوانایی بالا، می‌تواند به کاهش خطای رانندگان و افزایش سرعت واکنش آن‌ها کمک کند.» وی ادامه داد: «استفاده از سیستم‌های هوشمند علائم راهنمایی و رانندگی که با توجه به شرایط ترافیکی و آب و هوایی تغییر می‌کنند نیز مورد توجه قرار گرفته است.» دکتر ارغوانی در پایان خاطر نشان کرد: «با توجه به‌نتایج تحقیقات علمی و تجربیات کشورهای دیگر می‌توان با اتخاذ رویکردی جامع و علمی به ارگونومی راه‌ها، گام‌های موثری در جهت کاهش تصادفات جاده‌ای و ارتقای ایمنی حمل‌ونقل برداشت.»

کرد: «دستگاه‌های اجرایی مسئولیت دارند مسیری امن و استاندارد را در اختیار مردم قرار دهند و پلیس نیز وظیفه دارد با نظارت مستمر شرایطی را فراهم کند که شهروندان با کمترین میزان خطر قادر به تردد در آن‌ها باشند.» براساس آمار سازمان راهداری و پلیس راهور، تاکنون بیش از ۷ هزار و ۵۰۰ نقطه حادثه‌خیز در جاده‌های کشور شناسایی شده است. گزارش‌ها نشان می‌دهد پایان سال ۱۴۰۲ حدود ۴ هزار نقطه از این موارد ایمن‌سازی یا اصلاح شده و بیش از ۳ هزار و ۵۰۰ نقطه همچنان نیازمند اقدام جدی است.

توجه به ارگونومی راه‌ها، راهکاری برای کاهش تصادفات جاده‌ای دکترای برنامه‌ریزی توسعه آموزش عالی و ارگونومیست دانشگاه علوم پزشکی کردستان نیز در این باره گفت: «تصادفات جاده‌ای، به‌عنوان یک معضل جهانی، هزینه‌های

به‌هیچ‌وجه برای مسیرهایی که فاقد حداقل‌های ایمنی باشند، مجوز صادر نخواهد کرد.» سردار سید تیمور حسینی در ادامه افزود: «بخشی از نقاط حادثه‌خیز و نایمن موجود در جاده‌های کشور مربوط به‌زمان احداث آن‌هاست که با استانداردهای روز همخوانی ندارد و لازم است مورد بازنگری و اصلاح قرار گیرد.» رئیس پلیس راهور فراجا با تأکید بر این که ایمنی سفر و حفظ جان مردم همواره اولویت تصمیم‌گیری پلیس است، خاطر نشان کرد: «خوشبختانه در حوزه احداث جاده‌های جدید و همچنین رفع نقاط حادثه‌خیز تعامل خوبی میان پلیس راهور و وزارت راه و شهرسازی برقرار است.» وی ادامه داد: «طی سال‌های اخیر روند اصلاح و رفع نقاط حادثه‌خیز در محورهای مواصلاتی و بین‌شهری شتاب گرفته و همچنان این موضوع در دستور کار جدی پلیس و دستگاه‌های مسئول قرار دارد.» سردار حسینی تصریح

بهره‌برداری برای تردد عمومی را دارد. به‌بیان دیگر، پلیس در فرآیند طراحی و ساخت دخالت مستقیم ندارد؛ اما پس از تکمیل پروژه، مسیر را از نظر ایمنی بررسی می‌کند و در صورت نقص یا وجود نقاط خطر، اجازه تردد عمومی صادر نمی‌شود. این مدل تقسیم کار، گاهی باعث تحمیل هزینه‌های اضافی بر دولت و مردم می‌شود؛ زیرا ممکن است پروژه‌ای بدون رعایت کامل استانداردها ساخته شود و بعد از اتمام، پلیس آن را تأیید نکند یا مجبور به اصلاحات گسترده شود. به همین دلیل، در سال‌های اخیر بحث‌هایی درباره ضرورت حضور مستمر پلیس راهور در مراحل اولیه طراحی و اجرای پروژه‌ها مطرح شده تا از دوباره‌کاری و هزینه‌های مضاعف جلوگیری شود. رعایت استانداردهای بین‌المللی در طراحی و ساخت جاده‌ها، از جمله شیب مناسب، وضعیت مناسب آسفالت، خط‌کشی صحیح، نصب گاردریل و علائم هشداردهنده، روشنایی کافی، شانه خاکی ایمن و ایجاد تقاطع‌های غیر همسطح، از مهم‌ترین عوامل کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای به‌شمار می‌رود. تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری در ایمن‌سازی جاده‌ها می‌تواند میزان تلفات را تا ۵۰ درصد کاهش دهد.

دستگاه‌های اجرایی باید مسیری امن و استاندارد را در اختیار مردم قرار دهند

در این راستا رئیس پلیس راهور فراجا در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت مجوز تردد در مسیرهای تازه احداث شده گفت: «تمامی مسیرهای جدید باید به‌طور کامل از استانداردهای ایمنی و جاده‌ای برخوردار باشند و پلیس



علی زراندوز

a.zarandoz@autoworld.ir

به‌طور کلی، چهار عامل جاده (مشخصات هندسی راه، انسان (شرایط روحی، جسمی و اخلاقی و توانایی‌های فیزیولوژیکی)، وسیله نقلیه (قابلیت‌های خودرو و نقص فنی قطعات آن) و محیط (شرایط جوی و محیطی) به‌عنوان دلایل اصلی وقوع تصادفات شناخته می‌شوند که شناسایی و بررسی هر یک از آن‌ها برای کاهش آمار تصادفات الزامی است. بر این اساس پلیس راهور فراجا اعلام کرده که جاده‌های تازه تاسیس غیر استاندارد مجوز تردد نمی‌گیرند و تمام محورها، جاده‌ها و مسیرها باید از استانداردهای جاده‌ای برخوردار باشند. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

کاهش ۵۰ درصدی تلفات با ایمن‌سازی جاده‌ها طبق قوانین و ساختار موجود، مسئولیت اصلی طراحی، ساخت و نگهداری جاده‌های کشور برعهده وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است. این نهادها موظف هستند پیش از بهره‌برداری از هر مسیر تازه تاسیس، استانداردهای ایمنی از جمله هندسه صحیح جاده، استحکام پل‌ها، خط‌کشی، گاردریل، روشنایی و علائم هشداردهنده را رعایت کنند. پلیس راهور فراجا در این چرخه، نقش ناظر ثانویه و مرجع صدور مجوز

لاماری ایما
مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN LAMARI

Every Load ,Every Road Trust Is Our Name

ASENA 244 M
تحويل ۳۰ روزه TURBO

فروش پیکاپ آمیکو آسنا «244M» با موعد تحويل ۳۰ روز کاری

آمیکو آسنا M۲۲۴ دارای استاندارد یورو ۵ مجهز به پیشران ۴ سیلندر میتسوبیشی با حجم موتور ۲۴۰۰ سی‌سی است و توان تولید قدرت ۲۱۰ اسب‌بخار و ۳۲۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. انتقال قدرت به چرخ‌ها نیز با گیربکس ۷ دنده (۱+۶) صورت می‌گیرد.

همچنین سیستم قفل اتوماتیک دیفرانسیل، سیستم هوشمند کنترل پایداری خودرو و کروزر کنترل از دیگر قابلیت‌های فنی و ایمنی این خودرو است.

جهت کسب اطلاعات بیشتر و مشاهده کاتالوگ خودرو به سایت آمیکو به آدرس www.amicoir.com مراجعه فرمایید و یا با شماره تلفن ۰۲۱۴۸۰۱۹ - (داخلی ۴۱۲۴) کارشناسان مادر واحد فروش تماس بگیرید.



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: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

بیلپورد
Billboard



کمپین «جاده‌های ماندگار» فوردها: ادای احترام به پدربزرگ‌ها و مادربزرگ‌ها

«فوردها اکوادور به مناسبت روز پدربزرگ و مادربزرگ با همکاری آژانس BBA اکوادور از کمپین «جاده‌های ماندگار» رونمایی کرد. این کمپین با تصویری از دستان سالخورده بر فرمان فوردها، سفر را نمادی از تجربه، خاطره و خرد معرفی می‌کند. پیام این کمپین بر ارزش تجربه‌ها تاکید دارد. ترکیب زیبایی‌شناسی و احساسات، فوردها را همراهی فراتر از مسیرهای جاده‌ای و همسفر زندگی معرفی می‌کند.

نگاهی به حوادث جاده‌ای با دلایل قابل پیشگیری

چند روز قبل بخشدار لاریجان در خبری اعلام کرد به علت سقوط غلتک راهسازی و برخورد آن با خودرو سواری در جاده هراز، دو خواهر خردسال و نوجوان جان خود را از دست دادند. وی در ادامه بیان کرد که ماشین آلات راهسازی در ۶۰ کیلومتری جاده هراز، مسیر بالادست روستای مریجان، بخش لاریجان آمل در حال فعالیت بودند که غلتک راهسازی، به علت بریدن ترمز به پایین جاده سقوط کرد. هم‌زمان، خودرو سمندی در پایین جاده توقف کرده بود و والدین این دو خواهر بیرون از خودرو بودند که با برخورد غلتک به خودرو، هر دو خواهر در دم جان باختند. به گفته بخشدار لاریجان، پیش از

این هشدارهایی از شورا و دهیاری مریجان و بخشدار منطقه درباره تردد نکردن در این مسیر صادر شده بود. حال در این جا با این سوال مواجهیم که با وجود نظارت‌ها و اصول ایمنی سختگیرانه در مورد کارگاه‌ها و ماشین‌های راهسازی، چطور ممکن است حادثه‌ای این چنین تلخ، آن هم با وجود اخطارهای از پیش صادر شده به وقوع پیوسته باشد؟ در همین رابطه، اواخر تیرماه امسال نیز ریزش کوه در محور دواب به بلده در جاده هراز، موجب واژگونی یک دستگاه وانت‌بار و مرگ دو سرنشین آن شد؛ حادثه‌ای که احتمالاً به دلیل لغزش ناشی از برداشت بی‌رویه معادن رخ داده بود. در حالی که نهادهای قضایی و زیست‌محیطی در این باره هشدار داده‌اند، اما چرخه تخریب با بی‌توجهی به اصول ایمنی، همچنان ادامه دارد. در این میان به نظر می‌رسد در جاده‌های کشور عواملی به جز دلایل اصلی وقوع تصادفات (جاده، انسان و خودرو) در حال از بین بردن جان و مال مردم است که تنها دو عامل تازه‌قربانی گرفته از میان آن‌ها، عدم رعایت نکات ایمنی در کارگاه‌های جاده‌ای و فعالیت معادن نزدیک محورهای مواصلاتی کشور است. بر این اساس با سختگیری‌های بیشتر و دقیق‌تر بر این گونه فعالیت‌ها، می‌توان امیدوار بود که حداقل سلامت شهروندان در جاده‌های کشور توسط این عوامل حاشیه‌ای ولی خطرناک، تهدید نشود.



حرف آخر
The Last Word

علی زراندوز

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

روزنامه‌نگار

انتخاب روغن مناسب برای گیربکس اتوماتیک



که ترکیب افزودنی‌ها و ویسکوزیته آن دقیقاً متناسب با نیازهای سیستم است. استفاده از روغن نامناسب می‌تواند باعث افزایش دما، ضربه در تعویض دنده‌ها و حتی خرابی کامل گیربکس شود. دومین عامل، توجه به شرایط رانندگی است. اگر در ترافیک‌های سنگین یا جاده‌های کوهستانی تردد زیادی دارید، بهتر است از روغن‌های با کیفیت‌تر و دارای افزودنی‌های مقاوم در برابر حرارت استفاده کنید.

انتخاب روغن مناسب برای گیربکس اتوماتیک یکی از عوامل کلیدی در افزایش عمر و کارایی خودرو است. گیربکس‌های اتوماتیک به دلیل ساختار پیچیده و حساس خود، نیازمند روانکاری ویژه‌ای هستند که علاوه بر کاهش اصطکاک، انتقال حرارت و جلوگیری از سایش قطعات را تضمین کند. نخستین نکته در انتخاب روغن گیربکس، توجه به توصیه سازنده خودرو است. هر خودرو ساز بر اساس طراحی گیربکس، نوع مشخصی از روغن (ATF) را معرفی می‌کند.

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir