



عضو کمیسیون انرژی مجلس مطرح کرد:
قیمت گذاری بنزین سوپر از مسیر
بورس انرژی صورت می گیرد

صفحه ۴



با ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان،
«تویوتا کمبری» بخریم؟

صفحه ۸



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

ما و دیگران!

در حالی که کمتر از پنج سال دیگر تولید انواع خودرو با موتورهای درون سوز در آمریکا، اروپا و بعضی از کشورهای دارای صنعت خودرو پیشرفته در آسیا منع قانونی پیدا کرده و ممنوع خواهد شد و فعلاً...

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

رئیس اسبق کلپ موتورسواران کشور
در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

تصویب لایحه گواهینامه موتور بانوان،
اشتغالزایی گسترده ای ایجاد می کند

صفحه ۱۵

فائده مقام مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا:
«پارس نوآ» با توان داخلی به تولید انبوه رسید

صفحه ۲

بازار ایران بستری مناسب برای
اعتماد به لاستیک های آسیایی

صفحه ۱۳

پیامدهای راه اندازی مرکز قطعات یدکی خودرو
در «جیل علی» برای منطقه خاور میانه چیست؟

بالا رفتن سرعت صادرات قطعه
به نقاط مختلف جهان

صفحه ۶

خودروهای وارداتی به ایران پشت سد بوروکراسی پیچیده

امسال جای محصولات برقی در میان ۲۰ هزار خودرو خارجی خالی است

دادفر، مشاور انجمن وارد کنندگان خودرو: اگر تعرفه حل نشود، عملاً بعید می دانم خودرو برقی وارد شود. چون قیمت پایه این خودروها بالاست و وقتی صد درصد تعرفه روی آن بخورد...

صفحه ۳

امنیت در معاملات با ایجاد حساب امانی
برای خرید و فروش خودرو

ترمز قیمت وارداتی هادر
روز افزایش نرخ داخلی ها
و مونتاژی ها کشیده شد

صفحه ۷

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

ضرورت بررسی توانگری
مالی شرکت ها قبل از
خرید بیمه نامه

صفحه ۲

برنامه های لیزینگ نماد ولنوبین در بخش خودرو
دارای تنوع چشمگیری است:

پیش بینی درآمد
۸۰۰ میلیارد تومانی
لیزینگ «اقتصاد نوین»
در سال جاری

صفحه ۵

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ارتقای استاندارد؛ شمشیر دولبه برای مونتاژ چینی ها

صفحه ۱۴



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

شباهت اصالت نیست!

هولوگرام اصالت، ضامن امنیت و
کیفیت خودروی شماست



۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات
تویوتا و لکسوس

XTRIM
BORN FOR MORE

XTRIM TXL

TXL | بالذت برانید



گسترده تر است که دی لایت های جدید و الگویی ظریف تر را در خود جای داده است. در زیر چراغ ها، سپر با ورودی هوای بایستی عریض تر، سبک طراحی مشابه سدان های جدید تر N6 و N7 را تکرار می کند. این تغییرات احتمالا با هدف مدرن سازی تیانا و ایجاد هماهنگی بصری با محصولات الکتریکی جدید نیشان انجام شده است. پروفیل جانبی خودرو تقریباً بدون تغییر باقی مانده؛ هرچند طراحی های جدید و رنگ های آلیاژی ظاهر را تازه می کنند. یکی از نسخه ها همچنین طرح دورنگ با بخش بالایی متضاد را ارائه می دهد که نمایی لوکس تر به خودرو می بخشد. در تیانا پیشرفته قوی تر اتنما یعنی ۲ لیتری ۴ سیلندر توربو با ۲۴۰ اسب بخار قدرت که به گیربکس CVT متصل است بدون تغییر حفظ شده است.

نیشان قصد دارد دوباره نام قدیمی تیانا را بازگرداند؛ اما این خودرو در واقع فیس لیفت آلتیماست که در چین تولید و عرضه می شود. نیشان آلتیما علاوه بر آمریکا، در چین هم از طریق سرمایه گذاری مشترک نیشان با دانگ فنگ تولید می شود. این خودرو هرچند در سال ۲۰۲۲ فیس لیفتی را تجربه کرد، اما حالا برای به روزرسانی بزرگ تری آماده می شود و قرار است به تیانا تغییر نام دهد. هرچند دانگ فنگ نیشان هنوز این به روزرسانی را به طور رسمی معرفی نکرده، اما تصاویر تیانا اخیراً از طریق وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین منتشر شده و نگاهی واضح به آن چه در راه است ارائه می دهد. بازترین به روزرسانی در بخش جلویی است. چهره ای باز طراحی شده شامل چراغ های LED تیره تر همراه با جلو پنجره ای



نیشان «تیانا» هم به کمک چینی ها برگشت

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

ضرورت بررسی توانگری مالی شرکت ها قبل از خرید بیمه نامه

کمک می کند تا رانندگان تنها به تبلیغات و وعده های ظاهری بسنده نکنند و با بررسی مستندات، بهترین تصمیم را بگیرند. این کارشناس تأکید کرد و گفت: «یکی دیگر از معیارهای مهم، سوابق پرداخت خسارت شرکت هاست. گاهی اوقات شرکتی با سطح توانگری بالا معرفی می شود؛ اما سرعت و کیفیت خدمات در عمل با تأخیر یا مشکلاتی همراه است. بنابراین مشتریان باید علاوه بر شاخص توانگری، به تجربه سایر بیمه گذاران نیز توجه کنند.» او خاطرنشان کرد: «ورود فناوری های نوین به صنعت بیمه می تواند سطح اعتماد



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

توانگری مالی شرکت های بیمه، معیاری کلیدی برای سنجش امنیت و پایداری صنعت بیمه خودرو است. این شاخص نشان می دهد شرکت بیمه تا چه حد قادر است خسارت ها و تعهدات خود را به موقع و کامل پرداخت و آرامش مالی رانندگان را تضمین کند. شیمامیصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «توانگری مالی نشان دهنده قدرت شرکت در جبران خسارت ها حتی در شرایط بحرانی است. هرچه سطح توانگری بالاتر باشد، مالک خودرو می تواند مطمئن باشد که در زمان حوادث گسترده یا بلایای طبیعی، خسارت ها بدون تأخیر پرداخت می شوند.» او افزود: «توانگری بالا علاوه بر امنیت مالی، نشانه مدیریت ریسک و برنامه ریزی صحیح شرکت است و آرامش روانی مشتریان را افزایش می دهد.» وی گفت: «بیمه مرکزی ایران توانگری مالی شرکت ها را با یک شاخص عددی از یک تا ۵ ارزیابی می کند؛ عدد ۵ نشان دهنده بالاترین سطح توانگری و عدد یک پایین ترین سطح است. این شاخص براساس موجودی سرمایه، دارایی های نقد و غیرنقد، ذخایر خسارت و تعهدات بیمه ای محاسبه می شود.» این کارشناس بیمه تأکید کرد: «بررسی سطح توانگری مالی پیش از خرید بیمه نامه ضروری

است. انتخاب شرکت با توانگری بالا، تضمین می کند که در زمان حادثه مالک خودرو با تأخیر یا کاهش مبلغ خسارت مواجه نشود.» او اشاره کرد: «برخی بیمه گران با منابع محدود و ذخایر ناکافی، در شرایط بحران ممکن است نتوانند خسارت ها را به طور کامل جبران کنند و به این ترتیب امنیت مالی مشتریان تهدید خواهد شد.» وی گفت: «توانگری مالی فراتر از الزام قانونی اهمیت دارد. این شاخص، معیاری برای اعتماد و اطمینان رانندگان است و نشان می دهد که شرکت بیمه قادر است حتی در شرایط بحرانی به تعهدات خود عمل کند.» میصر بر اهمیت شفافیت اطلاعات مالی و اطلاع رسانی دقیق به مشتریان تأکید کرد و گفت: «آگاهی رانندگان از سطح توانگری شرکت، بهترین راه برای انتخاب بیمه ای مطمئن و کاهش ریسک مالی است.» او افزود: «مقایسه سطح توانگری میان چند شرکت بیمه پیش از خرید بیمه نامه، یک اقدام هوشمندانه است. این مقایسه

ما و دیگران!

فروش هشت میلیون دستگاه انواع خودرو را به دلایل مختلف به حال خود رها کرده و تمام توجه خود را به قیمت گذاری یک میلیون دستگاه انواع خودرو تازه تولید معطوف می کنند! به مسئولان بخش سیاست گذاری صنعتی توصیه می شود تا با برنامه ریزی دقیق مانع ادامه روند مبهم، پیچیده و مشکل ساز فعلی شده و برای توسعه، حداقل الزامات سه گانه آن را در دستور کار خود قرار دهند که عبارتند از؛ ۱- تولید در مقیاس انبوه ۲- برخورداری از بازار بزرگ داخلی و امکان دسترسی به بازارهای صادراتی منطقه ۳- امکان دسترسی به تکنولوژی پیشرفته به طور مستمر. برای تحقق این هدف متعالی باید بپذیریم که تکنولوژی مورد استفاده صنعت خودرو ایران از دنیا عقب تر بوده و در مقیاس جهانی نیست. در این راه باید با شرکت های توسعه یافته خودرویی جهان پیمان همکاری امضا و مبادله شود و هرچند در شرایط فعلی کار دشواری است، ولی سرانجام باید تولید در صنعت خودرو ایران جهانی شود و یا از طریق تولید تحت لیسانس یا سرمایه گذاری مشترک و...

اقدام به این کار کرد.

فرجام سخن این که: در حال حاضر سیاست گذاری درستی نداریم و از مدیریت کارآمد نیز بی بهره هستیم. با چنین شیوه و روش کاری باید تنها توسعه و پیشرفت شرکت های بزرگ خودروساز جهان را نظاره گر باشیم؛ در حالی که زیرساخت های لازم برای دستیابی به توسعه را داریم و فقط اراده لازم برای صرف فعل خواستن را نداریم که امیدواریم خدایمان بدهاد!

تحقق گر ببخشیم این هدف ها

برون آریم جواهر از صدف ها
و گر نه چون گذشتگان در این راه
همه فرصت بسوزیم ناخود آگاه



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست گذاری



در حالی که کمتر از پنج سال دیگر تولید انواع خودرو با موتورهای درون سوز در آمریکا، اروپا و بعضی از کشورهای دارای صنعت خودرو پیشرفته در آسیا منع قانونی پیدا کرده و

ممنوع خواهد شد و فعلاً نیز تنها گزینه آن در جهان رویکرد به تولید خودروهای برقی است، صنعت خودرو ایران به دلیل سیاست گذاری نامطلوب و فقدان راهبرد پیوسته با موانع گوناگون روبه روست. یک روز با سدی به نام «شورای رقابت» و روز دیگر با قیمت های دستوری که از سوی آن شورا جهت اجرا ابلاغ می شد؛ مدتی هم امر ساده واردات را آن قدر با پیچیدگی ها و ابهامات مواجه می کنیم که در صورت اجرا هم نمی تواند وافی به مقصود باشد. مدتی هم به نام نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای و در لایه های آن صدور مجوز برای واردات انواع اتوبوس، کامیون و کشنده دست دوم نادانسته و ناخواسته عامل نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای کشورهای دیگر می شویم. اگر هدف از این تصمیم نوسازی است که دیگر واردات اتوبوس، کامیون و کشنده های دست دوم بی معناست همین شورای رقابت حدود یک دهه و با اعلام قیمت های دستوری باعث نگرانی و دلمشغولی مدیران واحدهای خودرو ساز بود. بر اساس آمارهای اعلام شده حدود دو سال پیش و فقط طی یک سال هشت میلیون دستگاه خودرو در بازار معامله شد، بدون این که مسئولان ذی ربط مراقبت کافی و وافی داشته باشند. در این جا معلوم می شود که مسئولان، خرید

X22 PRO



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 ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

هزار و ۴۹۰ دلار عرضه می‌شود که ۴ هزار دلار بیشتر از قبل است. مدل R/T نیز ارتقای پیشرفته را تجربه کرده است و حالا به جای موتور ۷۵ لیتری از پیشرفته ۶۴ لیتری بهره می‌برد که با ۴۷۰ اسببخار قدرت، ۱۱۵ اسببخار قوی تر است. این مدل مثل قبل از موتور ۷۸ سوپرشارژ ۶۰۲ لیتری دوج بهره می‌برد که ۷۱۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند. در حالی که قیمت پایه دورانگو افزایش خواهد یافت، هلتک در مدل ۲۰۲۶ کاهش قیمت ۶ هزار دلاری خواهد داشت و قیمت پایه آن حالا ۸۱ هزار و ۹۹۰ دلار است. ثبت سفارش برای دورانگو GT و هلتک مدل ۲۰۲۶ چند روز دیگر آغاز خواهد شد و تحویل این مدل‌ها از اواخر زمستان آغاز می‌شود.

دوج در دورانگوی مدل ۲۰۲۶ پیشرفته ۷۶ پایه را حذف کرده و این شاسی بلند را فقط با موتورهای ۷۸ می‌عرضه خواهد کرد. دوج با تمام قوا در حال تبدیل شدن به برند پرفورمنس استلانتیس است. این خودرو ساز اعلام کرده است که از سال ۲۰۲۶، دورانگو را در تمام مدل‌ها فقط با موتور ۷۸ عرضه خواهد کرد و پیشرفته ۳۶ لیتری ۷۶ پنتاستار پایه حذف می‌شود. در نتیجه، دورانگو GT که مدل پایه محسوب می‌شود، اکنون از موتور ۵۷ لیتری ۷۸ بهره می‌برد که ۳۶۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند؛ این رقم ۶۵ اسببخار بیشتر از موتور ۷۶ پنتاستار است. البته این افزایش تعداد سیلندر ها هزینه‌ای دارد؛ زیرا دورانگو GT مدل ۲۰۲۶ با قیمت پایه ۴۴



حفظ پیش‌رانه همی برای دوج «دورانگو»



خودروهای وارداتی به ایران پشت سد بوروکراسی پیچیده

امسال جای محصولات برقی در میان ۲۰ هزار خودرو خارجی خالی است

اگر تعرفه حل نشود، عملاً بعید می‌دانم خودرو برقی وارد شود. چون قیمت پایه این خودروها بالاست و وقتی صد درصد تعرفه روی آن بخورد به شدت گران خواهد شد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران سال‌هاست به میدان آزمون و خطای سیاست‌گذاران دولتی بدل شده است؛ بازاری که هر روز با بخشنامه‌ای تازه، آیین‌نامه‌ای متناقض یا وعده‌ای پرطمطراق روبه‌رو می‌شود؛ اما در عمل، نتیجه‌ای جز سردرگمی مردم و فعالان اقتصادی ندارد. در شرایطی که تقاضای واقعی برای خودروهای خارجی در کشور وجود دارد و بخش خصوصی توانایی واردات و تأمین آن را دارد، بوروکراسی پیچیده و دخالت‌های بی‌پایان دولت سبب راه این جریان شده است. سامانه‌های متعدد، مقررات متناقض، تعرفه‌های نامشخص و نبود شفافیت در تخصیص ارز، عملاً واردات را به پروژه‌ای بی‌سرانجام بدل کرده است.

این بلاتکلیفی تنها یک مشکل فنی نیست؛ آثار آن مستقیماً در زندگی روزمره مردم دیده می‌شود. کاهش عرضه، افزایش تقاضا، رشد مداوم نرخ ارز و نبود رقابت سالم، همه دست به دست هم داده‌اند تا قیمت خودرو در کشور به یکی از نمادهای آشکار تورم ساختاری بدل شود. با وجود تصویب قوانین مهمی چون واردات خودروهای کارکرده و امکان واردات برای ایرانیان مقیم خارج، هیچ‌یک از این طرح‌ها به مرحله اجرا نرسیده است و دولت همچنان ترجیح می‌دهد کنترل همه‌جانبه را در دست داشته باشد؛ کنترلی که به گفته کارشناسان، نه تنها مشکلی را حل نکرده بلکه بحران را عمیق‌تر ساخته است. برای بررسی

آخرین وضعیت واردات خودرو به کشور با «مهدی دادفر»، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو به گفت‌وگو پرداختیم

در حال حاضر وضعیت واردات خودرو در چه مرحله‌ای قرار دارد؟ بالاخره بعد از ماه‌ها کش و قوس این پرونده باز شده یا همچنان بلا تکلیف است؟

اتفاق تازه‌ای در حوزه واردات خودرو رخ نداده است؛ تنها تغییر قابل‌ذکر این است که مدیر کل دفتر خودرویی وزارت صمت تغییر کرده و بخشی از اختیارات به معاونت‌های وزارت صمت واگذار شده است. همچنین مسئولیت تخصیص ارز نیز از فرد به معاونت واگذار شده است. این تغییر به‌نوعی شکستن تمرکز در تصمیم‌گیری بود و از این نظر مثبت ارزیابی می‌شود؛ چون پیش‌تر همه چیز خلاصه شده بود در اختیار یک فرد؛ اما فراتر از این تغییرات فردی، اقدام موثری که قابلیت روایت داشته باشد، انجام نشده است. ما همچنان در وضعیت انتظار و بلاتکلیفی هستیم.

با توجه به گذشت بیش از هفت ماه از سال جاری، فکر می‌کنید در پنج ماه باقی‌مانده از سال

وضعیت واردات خودرو بهبود یابد؟

اگر شرایط مساعد شود، شاید چند هزار خودرو به ایران برسد. اما این موضوع زمان‌بر است. حتی اگر ۷۰ ماه هم بگذرد و این بوروکراسی زائد ادامه داشته باشد، اتفاق خاصی نخواهد افتاد. سیاست‌گذار صنعتی با سامانه فروش، قیمت‌گذاری، ثبت سفارش، طبقه‌بندی، استاندارد و گمرک فرایند واردات را به‌قدری پیچیده کرده است که کار پیش نمی‌رود. واقعاً باید گفت با این شیوه نمی‌توان واردات خودرو را اجرایی کرد.

برخی از فعالان عرصه واردات خودرو معتقدند که متولیان در فرآیند واردات و عرضه خودرو دخالت دارند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

دولت خودش ارز می‌دهد، خودش قیمت می‌گذارد، خودش فروشنده است و در سامانه‌ها نقش بازیگر اصلی را دارد. واردکنندگان بخش خصوصی صرفاً کارگزار دولت هستند؛ نه فعال واقعی اقتصادی. شفافیت هم وجود ندارد؛ مشخص نیست چه کسی چه میزان ارز گرفته، چه خودرویی وارد کرده و چه اطلاعاتی منتشر می‌شود. همه

این‌ها اشتباه است. وقتی همه چیز دست دولت است، دیگر چیزی به نام «بخش خصوصی» وجود ندارد. واردکنندگان در عمل کارگر دولت شده‌اند.

به قوانین جدید مثل واردات خودروهای کارکرده یا خودروهای ایرانیان خارج از کشور چطور نگاه می‌کنید؟

قانون تصویب شده، اما اجرا نمی‌شود. این هم یکی از تناقض‌های آشکار است. اگر قانونی تصویب می‌شود، چرا اجرا نمی‌شود؟ در واقع دولت همواره پهنه‌ای دارد: امروز می‌گوید سامانه نیست، فردا می‌گوید برق نیست، بعد می‌گوید ارز نیست یا فلان مقام نیست. این دلایل باعث شده روند طبیعی واردات شکل نگیرد.

به نظر شما به عنوان فعال واردات خودرو به کشور، در سال جاری چند هزار دستگاه خودرو به کشور خواهد رسید؟

حتی اگر دولت اجازه دهد تا پایان سال حدود ۱۵ تا ۲۰ هزار خودرو وارد شود، این تیراژ باز هم تأثیری در تنظیم

بازار نخواهد داشت. چون وقتی عرضه محدود باشد، خودرو تبدیل به کالایی خاص و یونیک می‌شود و قیمت آن شدیداً بالا می‌رود. بنابراین نه تنها بازار تنظیم نمی‌شود، بلکه التهاب قیمتی تشدید خواهد شد.

با توجه به واردات محدود و چالش‌های عرضه که پیش‌تر اشاره کردید، وضعیت قیمت خودروها در بازار طی ۵ ماه باقیمانده از سال جاری چگونه خواهد بود؟

افزایش قیمت حتمی است. همین حالا هم نرخ ارز تأثیر گذاشته است. از طرفی شرایط بین‌المللی و محدودیت‌های انتقال پول و حمل کالا مزید بر علت است. اما نکته اصلی این است: تا وقتی دولت دخالت می‌کند، ضریب اثر تحریم‌ها صد درصد خواهد بود. اگر اقتصاد را مردمی کنیم و دولت عقب‌نشینی کند، فعالان اقتصادی خودشان راهکار پیدا می‌کنند و اثر تحریم‌ها بسیار کاهش می‌یابد.

سرنوشت خودروهای برقی و هیبریدی در طرح واردات خودرو سال جاری چه خواهد شد؟

اگر تعرفه حل نشود، عملاً بعید می‌دانم خودرو برقی وارد شود. چون قیمت پایه این خودروها بالاست و وقتی صد درصد تعرفه روی آن بخورد، به شدت گران خواهد شد. در شرایط فعلی ورود این خودروها به کشور غیر عملی است.

سرانجام شکایات‌ها و اعتراضاتی که در باره تعرفه واردات خودرو به دیوان عدالت اداری رفت، چه شد؟

آن شکایات‌ها به نتیجه نرسید. دولت دوباره یک تصویب‌نامه جدید صادر کرد و مجلس اعلام کرد خلاف قانون است. در حال حاضر همه چیز در کشمکش است. دولت می‌گوید همین باید اجرا شود، مجلس می‌گوید خلاف است و نتیجه این تعارض، سردرگمی فعالان و بلاتکلیفی مردم است.

XS

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



در این طرح ارائه خواهد شد. ثبت نام این مرحله از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۵ مهرماه صرازا از طریق سامانه فروش اینترنتی محصولات گروه سایپا به نشانی saipa.iranecar.com انجام می شود گفتنی است هر کد ملی صرفا امکان ثبت نام یک دستگاه خودرو را خواهد داشت و همچنین متقاضیانی که دارای پلاک انتظامی فعال باشند، امکان ثبت نام و خرید خودرو در این طرح را نخواهند داشت.

به گزارش «سایپانیوز» بر اساس این طرح، شرکت پارس خودرو، خودرو کوئیک GXR-L با رینگ فولادی و ترمز ESC را با موعد تحویل اسفندماه سال جاری عرضه می کند. همچنین از محصولات سایپا، خودروهای کوئیک GX-L مجهز به ترمز ESC و SBR و نیز ساینا S با استاندارد ۸۵ گانه و SBR ویژه متقاضیان عادی (از محل مزاد ظرفیت طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت) با موعد تحویل خرداد و تیرماه سال آینده



پیش فروش محصولات گروه سایپا از پنجم مهرماه

صنعت قطعه سازی در تنگنای ارزی و بدهی خودروسازان؛

بحران، نقدینگی زنجیره تامین خودرو را در آستانه فروپاشی قرار داده است

قطعه سازان می گویند نه تنها از سوی خودروسازان حمایت نمی شوند، بلکه بدهی های معوق، سیستم تخصیص ارز بانک مرکزی و بی ثباتی اقتصادی آن ها را به مرز ورشکستگی کشانده است



صنعت خودرو ایران سال هاست که با مشکلات ساختاری دست و پنجه نرم می کند. از کیفیت پایین تولیدات گرفته تا قیمت های غیر واقعی، همه و همه بخشی از بحرانی هستند که مصرف کننده را خسته و تولید کننده را فرسوده کرده است. اما در لایه های زیرین این صنعت، یکی از مهم ترین بازیگران یعنی قطعه سازان، امروز بیش از همیشه با فشارهای خرد کننده مواجه هستند. آن ها که شریان حیاتی تولید خودرو محسوب می شوند، نه از سیاست های حمایتی دولت بهره مند می شوند و نه از تعهدات خودروسازان چیزی نصیبشان می شود. نتیجه روشن است: زنجیره تامین خودرو در آستانه گسست قرار گرفته و خطر کمبود قطعات، توقف خطوط تولید و افزایش قیمت ها بیش از گذشته جدی شده است.

بحران ارزی؛ زخمی که هر روز عمیق تر می شود یکی از نخستین مشکلاتی که قطعه سازان با آن مواجه هستند، افزایش مداوم نرخ ارز است. هر نوسان کوچک در بازار ارز بلافاصله خود را در قیمت تمام شده قطعات نشان می دهد. صنعت قطعه سازی به دلیل ماهیت وابسته به مواد اولیه وارداتی، بیش از دیگر بخش ها از این نوسان آسیب می بیند.

از دی ماه سال گذشته، بانک مرکزی با تغییر سیستم تخصیص ارز و حرکت به سمت فروش ارز توافقی، شرایط را برای تولید کنندگان سخت تر کرد. اکنون تامین ارزی که باید به صورت روزانه و فوری انجام شود، در بورس کراسی بانکی گرفتار شده و بسیاری از قطعه سازان امکان ثبت سفارش به موقع ندارند. این روند نه تنها هزینه ها را بالا برده، بلکه سرعت تامین قطعه را نیز کاهش داده و مستقیما بر تولید خودرو اثر منفی گذاشته است.

بدهی های معوق خودروسازان؛ معضل مزمن قطعه سازی

اگر نوسانات ارزی زخمی باز بر پیکر صنعت قطعه سازی است، بدهی های معوق خودروسازان به منزله خنجر است که هر روز بیشتر در این زخم فرو می رود. بنا بر اظهارات فعالان این حوزه، شرکت سایپا بیش از ۲۰۰ تا ۳۰۰ روز تاخیر در پرداخت مطالبات قطعه سازان دارد. بسیاری از این مطالبات نیز به شکل چک های مدت دار پرداخت شده که تعدادی از آن ها برگشت خورده است. وقتی یک چک برگشت می خورد، پیامدهای آن تنها محدود به یک معامله نمی ماند. حساب قطعه ساز مسدود می شود، اعتبار بانکی او کاهش می یابد و امکان دریافت تسهیلات با اعتبارات جدید از بین می رود. این شرایط به معنای آن است که تولید کننده دیگر نمی تواند سفارش جدید بدهد، مواد اولیه بخرد یا حتی دستمزد کارگران خود را پرداخت کند. به زبان ساده، بدهی های انباشته خودروسازان کل زنجیره تولید را به مرز توقف کشانده است.

بانک ها؛ گره به جای گشایش نظام بانکی به جای آن که تسهیل کننده فعالیت قطعه سازان باشد، عملا به سدی بزرگ در برابر آن ها بدل شده است. وقتی قطعه سازان به دلیل عدم دریافت مطالبات خود چک هایشان را پاس نمی کنند، بانک ها تراکنش های مالی آنان را مسدود می کنند. در نتیجه، این

کاهش تولید خودرو و در نهایت افت شاخص های کلان اقتصادی است. این پیامدها نه تنها صنعت خودرو بلکه کل اقتصاد کشور را تحت تاثیر قرار می دهد. چرا که صنعت خودرو یکی از بزرگترین صنایع اشتغال زا در ایران است و فروپاشی زنجیره قطعه سازی می تواند ضربه ای جدی به اقتصاد ملی وارد کند.

چه باید کرد؟

برای خروج از این بن بست، چند اقدام اساسی ضروری است:

- پرداخت فوری مطالبات قطعه سازان توسط خودروسازان:** دولت باید با ابزارهای نظارتی و مالی، خودروسازان را ملزم به تسویه بدهی ها کند.
- اصلاح سیستم تخصیص ارز بانک مرکزی:** فرآیند تامین ارز باید تسهیل و شفاف شود تا قطعه سازان بتوانند نیازهای فوری خود را برطرف کنند.
- حمایت بانکی از واحدهای تولیدی:** به جای مسدود کردن حساب ها، باید سازوکاری طراحی شود که قطعه سازان در دوران بحران از تسهیلات ویژه برخوردار شوند.
- ایجاد ثبات اقتصادی:** ثبات نرخ ارز و سیاست های مالی پیش بینی پذیر، تنها راه ایجاد آرامش در محیط اقتصادی است.

صنعت خودرو بدون قطعه سازان معنایی ندارد. اگر این بخش از پایبندت، نه تنها تولید خودرو متوقف می شود، بلکه هزاران فرصت شغلی از بین می رود و اقتصاد کشور آسیب جدی می بیند. امروز بیش از هر زمان دیگری نیاز است که سیاست گزاران اقتصادی، با کنار گذاشتن شعارها، به صورت عملی از این صنعت حمایت کنند.

مشکلات ارزی، بدهی های معوق، سخت گیری های بانکی و بی توجهی دولت، چهار دیوار بلند بحران را پیرامون صنعت قطعه سازی ساخته اند. اگر این دیوارها فرو نریزد، فردا دیگر چیزی به نام صنعت خودرو در ایران باقی نخواهد ماند؛ جز خاطره ای از کارخانه هایی که روزی با هزار امید و آرزو بنا شدند.

پیگیری يك موضوع

Follow up

زینب قیصری

عضو کمیسیون انرژی مجلس

قیمت گذاری بنزین سوپر از مسیر بورس انرژی صورت می گیرد

انجام فرآیند واردات بنزین سوپر توسط بخش خصوصی، بالاخره عملیاتی شد و این مساله را زینب قیصری، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، گامی مهم در مسیر واقعی سازی قیمت انرژی در کشور ارزیابی کرد. حال این نماینده مجلس به تشریح جزئیات این فرآیند پرداخته است.

ارزیابی شما از واردات بنزین سوپر توسط بخش خصوصی چیست و نیاز در این باره چه میزان است؟

نیاز روزانه کشور به بنزین سوپر حدود یک تا ۲ میلیون لیتر برآورد می شود. در سال های اخیر به دلیل محدودیت های تولید، عرضه بنزین سوپر در کشور تقریبا به صفر رسیده و این موضوع مشکلاتی برای دارندگان خودروهای خاص و لوکس که نیاز به سوخت با کیفیت بالا دارند ایجاد کرده است.

در غیاب بنزین سوپر در جایگاه های سوخت چه مشکلاتی برای رانندگان به وجود می آمد؟

در نبود بنزین سوپر، صاحبان این خودروها ناچار به استفاده از مکمل ها و اکتان افزاها هستند. این در حالی است که همچنان از بنزین پارانهای موجود در جایگاه ها استفاده می کنند که این مساله علاوه بر نارضایتی مصرف کنندگان، فشار مضاعفی به بودجه دولت وارد کرده و در نهایت به افزایش کسری بودجه و تورم منجر می شود.

تبعات اجرای این تصمیم در رابطه با سوخت رسانی چیست؟

با اجرای این طرح، واردات بنزین سوپر به طور کامل به بخش خصوصی واگذار می شود و قیمت گذاری آن نیز از مسیر شفاف بورس انرژی صورت خواهد گرفت؛ به گونه ای که این سوخت با نرخ واقعی و متناسب با قیمت های بین المللی در دسترس متقاضیان قرار می گیرد.

مزایای این تصمیم دولت چه خواهد بود؟

این تصمیم علاوه بر این که هزینه اضافی خرید اکتان افزا را از دوش مصرف کننده برمی دارد، موجب صرفه جویی قابل توجهی در مصرف بنزین پارانهای خواهد شد؛ به طوری که برآوردها نشان می دهد این سیاست می تواند سالانه تا نیم میلیارد دلار معادل حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان در هزینه های دولت صرفه جویی ایجاد کند

نگاه View



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا

اهلیت در خصوصی سازی خودروسازان اهمیت دارد

در خصوصی سازی باید ابتدا شرکت های خودرو ساز را به وضعیت با ثبات و سوددهی سوق داد و سپس به فروش رساند؛ چرا که باید ارزش واقعی سهام مشخص شود؛ بر این اساس به نظر می رسد تصمیم درستی در این زمینه و تعویق خصوصی سازی نارنجی پوشان جاده مخصوص اتخاذ شده است. با توجه به تعویق ۶ ماهه خصوصی سازی شرکت سایپا با تاکید بر این که وضعیت سایپا با ایران خودرو برای خصوصی سازی فرق دارد، در ایران خودرو تعداد سهام به حدی رسید که توانستند مدیریت آن را به دست بگیرند؛ اما در سایپا وضعیت فرق دارد. در این شرایط سوال اصلی این است که چگونه می توان وضعیت آن را بهبود بخشید و بعد به فروش رساند که امیدواریم با تعویق در خصوصی سازی سایپا، این بهبود در عملکرد مالی سایپا هم رخ دهد و از زیان انباشته آن کاسته شود.

یکی از مهم ترین شرایط در نظر گرفته شده برای خصوصی سازی و فروش سایپا از ابتدا دارا بودن اهلیت، صلاحیت و سرمایه کافی عنوان شده بود، باید دید سطح توانمندی ها و تجربه افرادی که به این منظور گزینش می شوند، در اداره این شرکت خودرو سازی چقدر است و صرف داشتن سرمایه کافی نیست. برای مثال ممکن است کسی سرمایه کافی داشته باشد، اما به منظور دستیابی به حاشیه سود بالا، کاهش هزینه ها و در دستر کمتر، سایپا را به یک شرکت مونتاژ کار تبدیل کند؛ به طور قطع چنین شخصی نمی تواند فرد مناسبی برای تصدی سایپا باشد؛ چرا که این مسائل با منافع ملی ما همخوانی ندارد. شرکت های خودروساز ایرانی حتی تا پنج درصد می توانند در تولید ناخالص داخلی تاثیر گذار باشند. افزایش اشتغال، ارتقای فناوری، توسعه محصول محلی، رقابت با محصولات جهانی، خودکفایی و صادرات، مسائلی است که شرکت ها چه خصوصی بشوند یا نشوند، دولت باید تکلیفش را با این مسائل مشخص کند؛ چرا که تاثیرات آن به لحاظ سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کاملا نمود دارد و محسوس است؛ بنابراین صرفا داشتن سرمایه و منابع مالی به تنهایی کافی نیست. باید از افرادی که برای تصدیگری سایپا کاندیدا می شوند، برنامه گرفت؛ برنامه ای که در چارچوب سیاست ها و منافع ملی کشور باشد و پس از آن نیز آن برنامه را تحت کنترل داشته باشیم که آیا اجرایی می شود یا خیر؟

زاپاس

Spare Tire

قائم مقام مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا: «پارس نوآ» با توان داخلی به تولید انبوه رسید



است. سایپا نیز قصد دارد پس از پارس نوآ، محصولات دیگری را بر پایه همین پلت فرم به تولید برساند تا ضمن ارتقای میانگین کیفیت خودرو های داخلی، سید محصولات پارس خودرو تکمیل تر و منجر به تقویت حضور این شرکت با سابقه در بازار شود.

و گشتاور بالا بهره می برد و با گیربکس داخلی با کیفیت، قابلیت رقابت با L90 را دارد. «رادمنش با اشاره به جایگاه بین المللی پلت فرم P90 خاطرنشان کرد: «این پلت فرم در بسیاری از کشورهای دنیا مورد استفاده قرار گرفته و امتحان خود را در زمینه کیفیت و استحکام پس داده

و محدودیت در تامین قطعات، گروه سایپا احیای این پلت فرم را در دستور کار قرار داد و پروژه داخلی سازی آن کلید خورد. وی ادامه داد: «مروز پارس نوآ با امکانات و ایمنی فراتر از انتظار وارد مرحله تولید انبوه شده است. این خودرو از قوای محر که پیشرفته با مصرف سوخت پایین

به گزارش سایپانیوز، مهدی رادمنش با اشاره به پروژه P90 که نخستین محصول آن «پارس نوآ» است، افزود: «این پلت فرم در گذشته میزبان یکی از پرفروش ترین محصولات رنو بود که به دلیل کیفیت و ایمنی بالا با استقبال ویژه مردم مواجه شد. پس از اعمال تحریم ها



شاسی بلند اختصاصی «بی‌وای‌دی» برای بازار خاور میانه

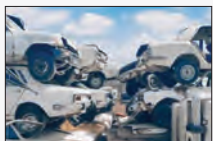


«بی‌وای‌دی» شاسی‌بلند آفرودی B8 را در آفریقای جنوبی و خاور میانه معرفی کرده و خبر از عرضه این خودرو در سه‌ماهه سوم سال جاری داده است. بی‌وای‌دی در چین سه برند لوکس به‌نام‌های دنزا، فنگ‌چنگ‌باتو و یانگ‌وانگ را دارد؛ ولی استراتژی بین‌المللی این شرکت ادغام مدل‌های برند فنگ‌چنگ‌باتو در دنزا است. پیش‌تر تا بید شده بود که شاسی‌بلند آفرودی فنگ‌چنگ‌باتو ۵ با نام دنزا B5 وارد بازار استرالیا خواهد شد. حال اعلام شده که دومین مدل فنگ‌چنگ‌باتو نیز به‌عنوان بخشی از دنزا به بازارهای جهانی وارد می‌شود. این مدل، شاسی‌بلند سه‌رديفه باتو ۸ است که با نام دنزا B8 در

بازارهای صادراتی عرضه خواهد شد. دنزا B8 طی تور رسانه‌ای خاور میانه و آفریقا در کارخانه بی‌وای‌دی در ژنگزو چین رونمایی شد. بی‌وای‌دی حدود ۴۰ نماینده رسانه‌ای از عربستان سعودی، آفریقای جنوبی، امارات متحده عربی و مراکش را دعوت کرده بود. در این رویداد، نمایندگان بی‌وای‌دی اعلام کردند قصد دارند چندین مدل را در سه‌ماهه سوم سال جاری در خاور میانه و آفریقا عرضه کنند. در این رویداد، بی‌وای‌دی به‌صورت رسمی دو شاسی‌بلند دنزا B5 و دنزا B8 را رونمایی کرد. شاسی‌بلند B5 پیش‌تر در استرالیا طی آزمایش‌های جاده‌ای دیده شده بود؛ بنابراین رونمایی آن چندان غافلگیرکننده نبود.

ویژه‌ها

اسقاط ۱۰۵ هزار خودرو فرسوده در نیمه نخست امسال



رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) گفت: «سال گذشته ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد و در ۶ ماه نخست امسال نیز بیش از ۱۰۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شده است.» فرشاد مقیمی افزود: «در طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده نیز تاکنون ۱۲ هزار و ۷۰۰ نفر ثبت‌نام کرده‌اند که مراحل جایگزینی آن‌ها در حال انجام است.»

دیگه چه خبر؟

خودرو همچنان در صدر تخصیص ارز قرار دارد



علیرضا گنج‌پزاده، معاون ارزی بانک مرکزی گفت: «در حال حاضر، خودرو همچنان در صدر تخصیص ارز قرار دارد؛ چه در بخش استفاده شده و چه در صف تخصیص.» وی با بیان این‌که تا ۲۹ شهریورماه سال جاری، ۳۳ میلیارد دلار ارز تخصیص داده شده و ۲۸ میلیارد دلار نیز در صف تخصیص قرار دارد، تصریح کرد: «از این میزان، وزارت صمت به تنهایی ۲۲.۲ میلیارد دلار تخصیص ارز داشته است.»

توئیتر!

سند ۲۰ ساله استاندارد و کیفیت کشور تصویب شد



فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد گفت: «سند جامع راهبردی و نقشه راه نظام استاندارد و کیفیت در قالب یک برنامه بلندمدت ۲۰ ساله طراحی شده و اجرای آن در سه افق زمانی کوتاه‌مدت (۵ ساله)، میان‌مدت (۱۰ ساله) و بلندمدت (۲۰ ساله) پیش‌بینی شده است.» وی هدف از تدوین این سند را بهبود مستمر کیفیت محصولات و خدمات و همسویی با الزامات تجارت جهانی در حوزه مقررات فنی عنوان کرد.

برنامه‌های لیزینگ نماد و لنوین در بخش خودرو دارای تنوع چشمگیری است؛

پیش‌بینی در آمد ۸۰۰ میلیارد تومانی لیزینگ «اقتصاد نوین» در سال جاری



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت لیزینگ اقتصاد نوین در ادامه روند رو به رشد خود طی پنج ماهه نخست سال جاری توانسته است به درآمدی معادل ۲۷۲ میلیارد و ۱۷۸ میلیون تومان دست پیدا کند. تنها در مردادماه، این شرکت موفق به کسب ۵۸ میلیارد و ۴۹۵ میلیون تومان درآمد شد؛ رقمی که نشان از ثبات و استمرار فعالیت‌های مالی و عملیاتی دارد. همچنین مدیران نماد و لنوین در مجمع عمومی این شرکت نیز بر آورد کردند در آمد سالانه این لیزینگ در سال جاری به ۸۰۰ میلیارد تومان خواهد رسید؛ عددی که در صورت تحقق، جایگاه این شرکت را در میان بازیگران اصلی صنعت لیزینگ کشور تثبیت خواهد کرد. همچنین توسعه سبد محصولات و خدمات قابل لیزینگ از مهم‌ترین سیاست‌های این شرکت بوده است. توزیع تسهیلات در حوزه‌های متنوعی از جمله خودروهای سواری، خودروهای کاردکس و پلاک‌دار، تجهیزات صنعتی، ماشین‌آلات و حتی تامین مالی خرید مواد اولیه با تمرکز بر زنجیره تامین، از جمله برنامه‌های محوری در سال جاری به‌شمار می‌رود. چنین رویکردی می‌تواند علاوه بر پاسخ به تقاضای گسترده در بخش خودرو، به تامین مالی واحدهای تولیدی نیز کمک کرده و بخشی از مشکلات سرمایه در گردش صنایع را کاهش دهد. در بخش خودرو، لیزینگ اقتصاد نوین تلاش

دارد با افزایش اعطای تسهیلات به متقاضیان خودروهای کاردکس و پلاک‌دار، نقش پررنگ‌تری در بازار ایفا کند. این سیاست به‌ویژه در شرایطی که بازار خودرو با محدودیت عرضه و نوسانات قیمتی مواجه است، می‌تواند دسترسی مشتریان به تسهیلات مالی مطمئن را تسهیل کند. علاوه بر این، برنامه‌ریزی برای انعقاد قرارداد همکاری با تعداد بیشتری از تولیدکنندگان و تامین‌کنندگان خودروهای سنگین در دستور کار قرار گرفته است؛ اقدامی که ضمن ایجاد تنوع در پرتفوی فعالیت‌ها، سهم شرکت را در بازار حمل‌ونقل سنگین افزایش خواهد داد و ظرفیت‌های تازه‌ای برای رشد ایجاد می‌کند. در کنار این سیاست‌ها، نگاه به‌حوزه تجهیزات و ماشین‌آلات تولیدی و همچنین خرید مواد اولیه، نشان‌دهنده آن است که لیزینگ اقتصاد نوین تنها

به بخش مصرفی محدود نشده و نقش فعالی در حمایت از صنایع و تولید کشور ایفا می‌کند. این موضوع به‌ویژه در شرایطی که بسیاری از بنگاه‌های اقتصادی با مشکل تامین نقدینگی مواجه هستند، می‌تواند به تداوم فعالیت‌های تولیدی و جلوگیری از توقف خطوط تولید کمک کند. این دستاوردها در شرایطی به دست آمده که صنعت لیزینگ کشور با چالش‌های جدی مواجه است. نوسانات نرخ بهره، تغییرات سیاست‌های اعتباری، ناپایداری‌های اقتصادی و محدودیت‌های ناشی از تحولات بازار ارز، همگی فشارهای مضاعفی بر شرکت‌های فعال در این حوزه وارد کرده است. با وجود این، عملکرد مثبت لیزینگ اقتصاد نوین حاکی از توانایی بالای این شرکت در مدیریت ریسک‌ها، سازگاری با شرایط متغیر بازار و بهره‌گیری از فرصت‌های موجود است



لیزینگ اقتصاد نوین

زده يك First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بازار خودرو در ایران بار دیگر به صحنه برخی نارضایتی‌ها تبدیل شده است. بعضی از مشتریانی که ماه‌ها پیش برای خرید خودرو ثبت‌نام کرده‌اند، همچنان بلا تکلیف هستند؛ این مشتریان نه پاسخی روشن و نه خودرویی دریافت کرده‌اند.

حاضر جواب: حالا شاید توقع دریافت خودرو توسط این مشتریان قابل تامل باشد؛ ولی تقاضای دریافت پاسخی روشن، کاملاً غیر ممکن و عجیب و تا حدودی هم تخیلی است!

لوئیس همیلتون، قهرمان نامدار فرمول یک اعلام کرد کل مجموعه خودروهای لوکس و کمیاب خود را فروخته و هم‌اکنون هیچ خودرویی ندارد.

حاضر جواب: بفرمایید ... همیلتون هم دیگر توان پرداخت هزینه بیمه و سایر هزینه‌های جانبی نگهداری از خودروهایش را ندارد و ترجیح می‌دهد با تاکسی اینترنتی رفت و آمد کند!

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ضمن تشریح مشکلات کامیون‌داران بیان کرد: «مجلس به دنبال این است با تصویب قوانین لازم در این بخش، مشکلات صنفی رانندگان را از اساس و پایه برطرف کند.»

حاضر جواب: به امید آن‌که این بار دیگر نوبت تصویب قوانین لازم، بعد از برگزاری شب هفت و چهلم سهراب نباشد!

سکوت سهامدار دولتی خودروسازی در مقابل مشکلات این صنعت.

حاضر جواب: به قول شاعر: سکوت‌شان از رضایت نیست؛ دل‌شان اهل شکایت نیست!

مصرف بنزین کشور در هفته پایانی شهریور (۲۵ تا ۳۱ شهریور) هم‌زمان با افزایش سفرها در پایان تابستان و آغاز سال تحصیلی جدید با ثبت بیش از ۹۷۸ میلیون لیتر به میانگین حدود ۱۴۰ میلیون لیتر در روز رسید.

حاضر جواب: مثل این‌که به‌جای جست‌وجو برای پیدا کردن چاه نفت، کم‌کم باید به دنبال پیدا کردن چاه‌های بنزین در کشور باشیم تا کفاف بنزین این همه خودرو با مصارفی بالاتر از استانداردهای جهانی را بدهد!

عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس با انتقاد از وضعیت نابسامان بازار خودرو، گفت: «عدم اجرای صحیح قانون ساماندهی بازار خودرو و بی‌توجهی خودروسازان به کاهش هزینه تولید، موجب شده است مردم با خودروهای گران و بی‌کیفیت مواجه شوند.»

حاضر جواب: وقتی مردم به مواجهه شدن با خودروهای گران و بی‌کیفیت عادت کرده‌اند، دیگر چرا باید به سری که دردمی‌کند، با توجه به برخی قوانین تصویب‌شده، دستمال بست؟!

معاون ارزی بانک مرکزی با اشاره به ارزش تخصیصی ۲۲.۲ میلیارد دلاری به وزارت صمت، عنوان کرده که خودرو همچنان صدرنشین ارزش تخصیصی است؛ چه در بخش استفاده‌شده و چه در صف تخصیص.

حاضر جواب: با وجود این همه تخصیص ارز، این همه نارضایتی از طرف‌های تولیدکننده و مصرف‌کننده طبیعی است؟

اینفوگرافش Infography

افت در آمد شرکت «آهنگری تراکتور سازی ایران»

در آمد مردادماه

108
بیلیارد تومان

شرکت آهنگری تراکتور سازی ایران
سهامی عام
I.T.FORGING CO

میزان افت در آمد
۵ ماهه

32%

در آمد ۵ ماهه

511
بیلیارد تومان

شرکت «آهنگری تراکتور سازی ایران» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۵۱۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چه نلند؟

فرصت‌های از دست رفته در صنعت خودرو

درحالی‌که صنعت خودرو و قطعه‌سازی می‌تواند محرک بزرگی برای رشد اقتصادی باشد، اما این حوزه همچنان با چالش‌های پیچیده‌ای دست‌وپنجه نرم می‌کند. شرایط متغیر اقتصاد کلان، نبود راهبرد منسجم و تصمیم‌گیری‌های متناقض، فرصت‌های بزرگ این بخش را با تهدید روبه‌رو ساخته است.

چرا؟

قیمت‌گذاری دستوری پاشنه آشیل صنعت خودرو

یکی از دلایل اصلی انباشت زیان و بدهی خودروسازان به قطعه‌سازان، سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. این سیاست که به بهانه حمایت از مصرف‌کننده اجرایی شده در عمل هم به زیان مصرف‌کننده بوده و هم تولیدکننده را زمینگیر کرده است. مطابق آخرین آمارها زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور به بیش از ۳۱۰ همت رسیده است؛ روندی که تا حالا بدهی جاری آن‌ها را با جهشی بی‌سابقه به ۲۲۰ همت رسانده است

برای چه؟

اثرات منفی سیاست‌گذاری‌های ناکارآمد

واقعیت این است که سیاست‌گذاری‌های دستوری در صنعت خودرو طی سال‌های گذشته، اثرات منفی متعددی بر عملکرد خودروسازان و تعادل بازار گذاشته و به‌نوعی ریشه‌های تولید را خشکانده است. این درحالی‌است که برخی کشورها که قدمت خودروسازی در آن‌ها به‌مراتب کمتر از ایران است، امروز با تولید انبوه خودروهای اقتصادی و صادرات محوره، مسیر توسعه را با سرعت طی می‌کنند.



سیستم هیبریدی عرضه می‌شود و به‌صورت دیفرانسیل جلو با تمام‌چرخ‌محرك E-Four قابل خریداری است. تریم جدید Juno تویوتا بر این اساس بنا شده و چیدمان کابین عقب را با در نظر گرفتن تطبیق پذیری بازنگری کرده است. به‌جای ردیف سوم صندلی‌ها، این فضا با یک محفظه قابل تنظیم مجهز شده است که با استفاده از مجموعه‌ای از قطعات مبلمان مازولار، برای مقاصد مختلف قابل انطباق است. علاوه بر تیب جونو، تویوتا چند به‌روزرسانی را هم برای سی‌ینتا اعلام کرده که بر تجهیزات ایمنی متمرکز است. اکنون همه تیپ‌ها به‌صورت استاندارد با ترمز پارک برقی، تهویه مطبوع خودکار، کروز کنترل تطبیقی و سیستم پاسخ اضطراری راننده مجهز هستند.

تویوتا نسخه‌ای به‌نام جونورا برای سی‌ینتا معرفی کرده که با مازول‌های قابل تنظیم، امکان تبدیل کابین عقب به فضایی برای استراحت یا کار را فراهم می‌کند. تبدیل یک خودرو روزمره به سوئیتی دنج به یک سرگرمی در زاین تبدیل شده است و از کی‌کارها گرفته تا ون‌های بزرگ، خودروسازان ژاپنی و تیونرها با پکیج‌های کمپ به این روند پاسخ می‌دهند. جدیدترین خودرویی که به این رویه پیوسته، تویوتا سی‌ینتا است؛ یک مینی‌ون کامپکت که با پکیج جدید مودلیستی به کمپ تبدیل شده است. نسل سوم سی‌ینتا که در سال ۲۰۲۲ عرضه شد، روی نسخه کشیده پلت‌فرم TNGA-B ساخته شده که با یاریس مشترک است. طول این خودرو ۴.۲۶۰ میلی‌متر است و با پیشراشه ۱.۵ لیتری بنزینی با



دفتر کار متحرک «تویوتا»!

کانسپت «اوتار» برای نمایشگاه خودرو مونیخ



برند اوتار در سال ۲۰۱۸ توسط چانگان و نیو تاسیس شد، اما پس از خروج نیو از این شرکت، اکنون چانگان و سازنده مشهور باتری یعنی CATL به عنوان شرکای این برند خودروسازی شناخته می‌شوند. مالکان اوتار در اواخر تابستان ۲۰۲۱ از ساخت محصولات جدید براساس ساختار CHN خبر دادند که در نام خود به حرف اول اسمی چانگان، هواوی و CATL اشاره دارد. لازم بذکر است که سیستم‌های هوشمند، موتورهای برقی و سایر تجهیزات الکترونیکی محصولات اوتار توسط هواوی تامین می‌شود. سبد محصولات اوتار در حال حاضر، مدل‌های سدان ۰۶ و ۱۲ و دو کر اس‌اوور ۰۷ و ۱۱ را شامل می‌شود. بنابر اعلام رسمی اوتار در نمایشگاه چانگ کینگ

۲۰۲۵، فروش تجمعی این برند از سال ۲۰۲۲ تا شروع تابستان ۲۰۲۵ از ۱۵۰ هزار دستگاه عبور کرده است. اکنون قائم مقام اوتار یعنی یانگ جون، یک فیلم کوتاه از کانسپت جدید این برند را در شبکه اجتماعی وی‌یو منتشر کرده است. انتشار تصاویر این خودرو با طراحی آینده‌نگرانه بدنه و کابین، به فاصله کمی قبل از شروع به کار نمایشگاه IAA در مونیخ آلمان، انجام می‌شود. ویژن اکسپکتر تحت تاثیر زبان طراحی جدید نیروی انرژی (The Energy Force) شکل گرفته است که فرم پیکارچه بدنه، گلگیرهای عضلانی و سقف کاملاً شیشه‌ای، از مهمترین ویژگی‌های آن به‌شمار می‌آید.

پیامدهای راه‌اندازی مرکز قطعات یدکی خودرو در «جبل علی» برای منطقه خاورمیانه چیست؟

بالا رفتن سرعت صادرات قطعه به نقاط مختلف جهان



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

در دهه‌های اخیر، تحولات پرشتاب در نظام‌های لجستیک و زنجیره تامین منطقه‌ای، چهره بازار قطعات یدکی خودرو را در خاورمیانه دگرگون ساخته است. در این میان، راه‌اندازی مرکز گسترده قطعات یدکی خودرو در منطقه آزاد جبل علی دویی، تحولی استراتژیک به‌شمار می‌رود که نه تنها بازار امارات، بلکه شبکه تامین و خدمات خودرویی بسیاری از کشورهای همسایه از جمله ایران را تحت تاثیر قرار می‌دهد. به‌دلیل موقعیت استراتژیک ایران در شبکه منطقه‌ای تامین خودرو و اهمیت بالای بازار قطعات یدکی در ایران، این تحول پیامدهای چندلایه اقتصادی، صنعتی و حتی فناورانه برای زنجیره تامین، تولید قطعات، بازار خدمات پس از فروش و راهبرد توسعه صنعت خودرو کشور دارد.

مشخصات مرکز قطعات یدکی جبل علی و نقش منطقه‌ای آن

مرکز جدید قطعات یدکی خودرو در منطقه آزاد جبل علی دویی، بزرگ‌ترین هاب منطقه‌ای زیرساختی در حوزه توزیع، انبار و لجستیک قطعات در سطح خاورمیانه است. این مرکز با مساحت حدود ۱۲ هزار مترمربع و ظرفیت نگهداری بیش از ۲۰ هزار نوع قطعه، نقطه عطفی در پوشش دهی سریع و گسترده قطعات مورد نیاز برای بازار خودروهای نوین به‌ویژه خودروهای چینی و آسیایی به‌شمار می‌رود.

ایجاد این مرکز علاوه بر تسهیل انتقال و توزیع قطعات در سراسر منطقه، زمینه‌ساز انقلاب جدیدی در سرعت ارسال، دقت ردیابی قطعات و پشتیبانی خدمات پس از فروش برندهای نوظهور و باسابقه در منطقه شده است. یکی از وجوه تمایز این مرکز، اتکای حداکثری به فناوری‌های روز لجستیک، از جمله بهره‌گیری از سیستم‌های انبارداری هوشمند، زنجیره تامین لحظه‌ای

و شبکه حمل‌ونقل چندوجهی است. این امکانات، فرایند پردازش سفارش و ترخیص قطعه را تا حد ۴۸ ساعت کاهش داده و نرخ رضایت از موجودی قطعه را تا ۹۸ درصد ارتقا داده است.

چنین عملکردی در مقایسه با هاب‌های جهانی، نقطه‌قوت غیرقابل انکاری است که امکان استفاده دیگر کشورها از ظرفیت‌های انبارش، بسته‌بندی و صادرات مجدد را فراهم می‌آورد.

همچنین، مرکز جبل علی با بهره‌گیری از موقعیت ویژه جغرافیایی امارات به‌عنوان مرکز پیوند شرق و غرب و نزدیکی به مسیرهای اصلی دریایی و فرودگاه‌های بین‌المللی، توان تنوع حمل‌ترکیبی (دریایی، زمینی و هوایی) را در کوتاه‌ترین زمان به کشورهای نظیر ایران، عربستان، ترکیه و سایر کشورهای محور خلیج فارس و آسیای میانه ایجاد کرده است.

این هاب همچنین به‌لطف منطقه آزاد تجاری جبل علی، برخوردار از تخفیف‌ها و معافیت‌های مالیاتی، تعرفه‌ای و گمرکی است که هزینه مبادله و ورود و خروج قطعات را به میزان چشمگیری نسبت به بسیاری از رقبای کاهش می‌دهد.

شبکه لجستیکی و مسیرهای ترانزیت مؤثر به ایران شبکه حمل و نقل مرکز جبل علی به گونه‌ای طراحی شده که امکان ترانزیت سریع، مطمئن و مقرون‌به‌صرفه قطعات و کالاها را به بسیاری از مقاصد فرامنطقه‌ای و منطقه‌ای،



بازی کرده است و این جریان در حوزه قطعات خودرو نیز تعمیم یافته است.

تاثیرات بازار قطعات یدکی و روند رقابتی در ایران بازار قطعات یدکی خودرو در ایران سابقه‌ای طولانی، اما پرچالش دارد. بنا بر آمارهای به‌روز، بیش از ۷۰ درصد قطعات یدکی موجود در کشور یا کاملاً وارداتی هستند یا مواد اولیه وارداتی دارند و بخش عمده‌ای از این واردات (بیش از ۸ میلیارد دلار تا پایان سال ۱۴۰۲) از شرق آسیا و امارات تامین می‌شود. راه‌اندازی مرکز عظیمی چون جبل علی به‌طور بالقوه بازار را با تحولات زیر مواجه می‌سازد. تاثیر افتتاح مرکز قطعات یدکی در جبل علی بر تولیدکنندگان داخلی قطعه و حتی بخش‌هایی از صنعت خودروسازی ایران دو گانه و چندسویه است؛ وجود هاب لجستیکی پیشرفته امکان واردات قطعات مورد نیاز را با زمان و هزینه کمتر برای قطعه‌سازان ایرانی و خودروسازان مونتاژی با صادراتی فراهم می‌کند. به‌ویژه قطعه‌سازانی که به تولید قطعات خاص یا محصولات با فناوری بالا و تیراژ پایین مشغول هستند، می‌توانند با خرید یا تامین مواد از این مرکز، سبد محصولات خود را تکمیل کرده و ظرفیت تولید را افزایش دهند. همچنین در شرایط تحریم و بحران مالی، این مرکز به عنوان راهکار دور زدن موانع تجاری عمل کرده و در صورت مدیریت هوشمندانه و تدوین توافق‌نامه‌های منسجم، می‌تواند جایگزین نسبی روش‌های پرریسک و غیر شفاف گذشته باشد.

به‌ویژه ایران فراهم می‌کند. یکی از مسیرهای اصلی حمل‌بار به ایران، جابه‌جایی از بندر جبل علی به بندر جنوبی کشور نظیر بندرعباس و بوشهر است که به‌دلیل فاصله کوتاه (کمتر از ۲۰۰ کیلومتر در یایی از بندر جبل علی تا بندرعباس)، زمان ارسال بار و قطعه به بازار ایران کم‌نظیر است. ساختار لجستیکی نوین جبل علی بر پایه ارتباطات پیشرفته، استفاده از کانتینرهای سرد و ویژه برای اقلام حساس و بهره‌گیری از سیستم‌های اتوماسیون و ردیابی دیجیتال شکل گرفته است. شبکه انبارداری متصل به‌مرکز، با فناوری‌های ابری و نرم‌افزارهای انبارداری تحت وب، موجودی را به‌صورت لحظه‌ای کنترل و سفارش‌ها را با حداقل خطا و تاخیر پاسخ می‌دهد.

همچنین مسیرهای ترکیبی هوایی — دریایی و انتقال به‌بندار فرعی در جنوب ایران یا حتی ارسال مستقیم به تهران از طریق فرودگاه‌های دویی، خطوط عرضه را در شرایط تراز بازار منعطف و پاسخگو ساخته است. چنین سامانه‌ای از توانمندی بالایی جهت مدیریت ترافیک بالا و کاهش ریسک‌های متداول قاچاق یا کمبود قطعات برخوردار است؛ امری که در عمل راه را برای توزیع شفاف و قانونی بیشتر باز کرده است. در کنار این سامانه لجستیکی، توانایی مرکز جبل علی برای عبور بخشی از موانع ناشی از تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی نیز مورد توجه است. امارات طی سال‌های گذشته به دلیل خدمات واسطه‌ای خود، نقش هاب واسطه را برای تجارت غیر مستقیم با ایران

عرضه ارزان‌ترین شاسی‌بلند برقی «فولکس واگن» با عنوان «ID کراس»

ID. BUZZ دیده شده است. با توجه به فرم عادی دستگیره درها و آینه‌های جانبی به همراه قطعات پلاستیکی مشکی، به نظر می‌رسد که ID کراس فاصله چندانی تا خط تولید نداشته باشد. ظاهراً نشان‌های نورانی روی بدنه هم به پای ثابت در طراحی محصولات فولکس تبدیل شده است. ابعاد بدنه فولکس ID کراس در طول، عرض و ارتفاع به ترتیب ۱،۸۲۹، ۴،۱۶۱ و ۱،۵۸۸ متر اعلام شده است، که در مقایسه با کوچکترین کراس‌اوور فولکس در ایالات متحده یعنی تائوس، عرض یکسان و ارتفاع کمتری دارد. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۲۱ اینچ قرار می‌گیرد. همچون سایر کانسپت‌های فولکس در نمایشگاه IAA، کابین فولکس ID کراس هم می‌تواند دکمه‌ای فیزیکی را در بخش میانی داشبورد و روی فرمان مشاهده کرد

فولکس واگن قصد دارد با دست پر در نمایشگاه حمل و نقل IAA حاضر شود. علاوه بر گلف GTI برقی، هاجیک ID پولو و کانسپت جمع و جور ID. Every1، یک کراس‌اوور کوچک به نام ID کراس نیز در این رویداد به نمایش درمی‌آید. فولکس ID کراس را می‌توان همتای قدبلند ID پولو دانست. این خودرو در صورت تولید می‌تواند به ارزان‌ترین کراس‌اوور برقی فولکس تبدیل شود هر چند که احتمال دارد این لقب به نمونه نهایی ID. Every1 برسد. بدنه فولکس ID کراس همچون تی-کراس، یک فرم جعبه‌ای را به نمایش می‌گذارد. بنابر اعلام فولکس، طراحی بخش‌هایی از بدنه ID کراس به محصولات دیگر این برند اشاره دارد چرا که ستون‌های C با الهام از گلف شکل گرفته و نوار نورانی بین چراغ‌های جلو هم قبلاً در



خبر News

هوندا «پریلود» براساس «سیویک» در راه است

در طول چند دهه گذشته، نمونه‌های متنوعی از کوبه‌های محرک-جلو براساس سدان‌های متوسط شکل گرفته بودند و توسط برندهای تویوتا، نیسان، فورد، دوج و شورولت عرضه می‌شد، اما حالا هیچ کدام از آن‌ها در بازار حضور ندارند. حتی هوندا نیز همین چند سال پیش، تولید اکسورد و سیویک کوبه را خاتمه داد. اما این خودرو ساز ژاپنی فعلاً قصد ندارد به‌طور کامل از بازار کوبه‌های محرک-جلو خارج شود و به همین علت، نسل ششم پریلود را به‌زودی عرضه می‌کند. ۵ نسل از هوندا پریلود در فاصله سال‌های ۱۹۷۸ تا ۲۰۰۱ عرضه شد. این خودرو همواره به عنوان یک کوبه میان‌ساز شناخته می‌شد و نسل ششم



نیز همین عنوان را دارد، اما با توجه به بالا رفتن همزمان در صندوق و شیشه عقب، می‌توان آن را تا حدی لیفت‌بک نیز به‌شمار آورد. هوندا از نسل جدید پریلود به عنوان «خودروی اسپرت ایده‌آل» یاد می‌کند، که احتمالاً به ترکیب همزمان عملکرد فنی و قابلیت کاربردی این خودرو اشاره دارد. طراحی هوندا پریلود با فرم خمیده دهانه، دو چراغ بزرگ جلو با نوار بین آن‌ها و چراغ‌های یکپارچه عقب، به سایر محصولات فعلی هوندا شباهت دارد. مشتریان می‌توانند یکی از رنگ‌های سفید، مشکی، خاکستری تیره یا قرمز را انتخاب کنند. ظاهراً تعداد محدودی از این خودرو با ترکیب رنگی بدنه سفید و سقف و آینه‌های مشکی هم به‌صورت آنلاین به فروش خواهد رسید. با سفارش پکیج Sports Style هم مواردی شامل رینگ‌ها با طراحی متفاوت و آینه‌ها و باله عقب مشکی نیز به بدنه اضافه می‌شود. با مشاهده تصویر فضای داخلی هوندا پریلود می‌توان دریافت که بسیاری از مدل‌های همین پلتفرم یعنی سیویک و اینترا را به‌پرلود منتقل شده است، هر چند که در برخی قسمت‌ها نیز می‌توان استقلال طراحی را تشخیص داد. با وجود اشتراک کلاستر با سیویک تایپ R، داشبورد هوندا پریلود فرم مدرن‌تر و خلوت‌تری دارد.



پروژه فورد «موستانگ» هیبرید



پس از سال‌ها انتظار و گمانه‌زنی، به نظر می‌رسد رویای فورد موستانگ هیبریدی سرانجام در حال تبدیل شدن به واقعیت است. خبرهای جدید حاکی از آن است که فورد به‌طور جدی روی یک نسخه هیبریدی از نسل فعلی موستانگ با کد S650E کار می‌کند و حتی پروتو تایپ‌های آن را نیز ساخته است. البته هنوز مشخص نیست که چه نوع سیستم هیبریدی برای موستانگ در نظر گرفته شده و زمان دقیق عرضه آن به بازار نیز در حاله‌ای از ابهام قرار دارد؛ اما نفس وجود این پروژه نشان می‌دهد که فورد برای آینده اسب وحشی خود، گزینه‌هایی فراتر از پیشرفته‌های بنزینی سنتی

را مدنظر دارد. داستان موستانگ هیبریدی به سال ۲۰۱۷ بازمی‌گردد؛ زمانی که مارک فیلندر، مدیر عامل وقت فورد برای نخستین‌بار وعده ساخت چنین مدلی را داد. از آن زمان تاکنون، به‌جز عرضه شاسی‌بلند برقی موستانگ Mach-E، خبری از یک موستانگ کو به هیبریدی نبود. جیم فارلی، مدیر عامل فعلی فورد سال گذشته اعلام کرد که این شرکت برنامه‌ای برای تولید یک موستانگ کو به تمام‌برقی ندارد؛ اما در راه به روی مدل‌های تاحدی برقی شده‌با گذاشته است. او همچنین تایید کرد که بخش مسابقه‌ای فورد در حال آزمایش پیشرفته‌های هیبریدی است.

ژاپنی

Japanese

معرفی تویوتا «فرانت‌لندر» ۲۰۲۵



تویوتا از فیس لیفت کراس اوور فرانت‌لندر با تغییراتی چشمگیر در طراحی ظاهری و فضای داخلی رونمایی کرده است. این خودرو اساساً برادر دوقلوی کروات کراس است که توسط جوینت ونچر گک تویوتا در چین تولید می‌شود در حالی که نسخه استاندارد کروات توسط شریک دیگر تویوتا، یعنی فایو تویوتا تولید می‌شود. داشبورد این خودرو کاملاً از نو طراحی شده تا ظاهری لوکس‌تر و فناوری‌تر داشته باشد. در مرکز داشبورد، یک نمایشگر لمسی غول‌پیکر ۱۲.۹ اینچی قرار گرفته و تقریباً تمام کنترل‌های فیزیکی حذف شده‌اند. فرانت‌لندر بر خلاف ظاهرش که به خودروهای برقی شبیه است، همچنان با پیشرفته‌های بنزینی و هیبریدی عرضه می‌شود. نسخه بنزینی از یک موتور ۲ لیتری چهار سیلندر با قدرت ۱۶۹ اسب‌بخار بهره می‌برد که نیرو را از طریق گیربکس CVT به چرخ‌های جلو منتقل می‌کند. نسخه هیبریدی نیز ترکیبی از یک موتور ۲ لیتری بنزینی (۱۵۶ اسب‌بخار) و یک موتور الکتریکی (۱۱۱ اسب‌بخار) است که از طریق گیربکس E-CVT به چرخ‌های جلو نیرو می‌دهد.

محصول

Product

شاسی‌بلند مک‌لارن در راه است؟



مک‌لارن که دهه‌ها با سوپراسپرت‌های دونفره شناخته می‌شود، رسماً تایید کرد که در حال توسعه محصولی با بیش از دو صندلی است. این خبر توسط مدیرعامل جدید این شرکت اعلام شد، بزرگ‌ترین سنت‌شکنی در تاریخ مک‌لارن و حرکتی جسورانه برای ورود به بازارهای جدید، که احتمالاً در کلاس شاسی‌بلندهای پرфорمنس به‌شمار می‌آید. نیک کالینز، مدیرعامل مک‌لارن، در مصاحبه اخیر خود هر چند مستقیماً کلمه شاسی‌بلند را به کار نبرد اما اشاره به خودرویی با بیش از دو صندلی، عملاً می‌تواند به معنای ساخت خودرویی برای رقابت با مدل‌هایی مانند فراری پوروسانگوتو باشد. کالینز در این مصاحبه گفت: «شما قطعاً محصولی با بیش از دو صندلی خواهید دید که ما را در یک قلمرو بسیار گسترده قرار می‌دهد اما حتی در قلمرو دونفره‌ها هم می‌توانیم تنوع بسیار بیشتری داشته باشیم. این تحول بزرگ تحت تأثیر مالکیت جدید مک‌لارن صورت می‌گیرد. این شرکت اخیراً توسط هلدینگ CYVN، بازوی سرمایه‌گذاری صندوق ثروت ملی عربستان سعودی، خریداری شده است.

امنیت در معاملات با ایجاد حساب امنی برای خرید و فروش خودرو ترمز قیمت وارداتی‌ها در روز افزایش نرخ داخلی‌ها و مونتاژی‌ها کشیده شد



امن می‌شود، پول از مسیر بانکی و قابل ردیابی رد و بدل شده و جلو معاملات صوری، کلاهبرداری و صدور اسناد متعارض گرفته می‌شود.

افزایش قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در بازار خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک ۴۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سه‌هنگام تیپ G (۱۴۰۴) با ۴۷ میلیون تومان افزایش ۷۱۵ میلیون تومان، سه‌هنگام تیپ S (۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش ۷۰۷ میلیون تومان، اطلس (باسان‌روف) (۱۴۰۴) با ۳۷ میلیون تومان افزایش ۷۲۷ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان، ساین S اتومات (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان افزایش ۷۵۰ میلیون تومان و نیسان دوگانه آپشنال (درجه برقی) (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش ۹۳۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵۵۰ میلیون تومان، هایما ۷X (۱۴۰۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۸۰ میلیون تومان، دیگنتی پرستیو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان، ام‌ایم X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۵۵ میلیون تومان و فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهدافت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، تویوتا b24X ۶۱۵ پسر (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، تویوتا VS7 (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و هیوندای سیتی (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید.

سوئدی

Swedish

سوپراسپرت اقتصادی کونینگزگ

کریستین فون کونینگزگ، از ایده ساخت یک خودروی اسپرت ارزان‌تر و پرتیراژتر برای رقابت با پورشه خبر داده است. بنیان‌گذار و مدیرعامل شرکت سوئدی کونینگزگ، در اظهارنظری اعلام کرد که به ایده تولید یک خودروی اسپرت ساده‌تر و در دسترس‌تر فکر می‌کند. این خبر می‌تواند به معنای ورود این برند سوئدی سازنده هایپر کارهای چندمیلیون دلاری به بازی رقابتی‌تر و رقابت مستقیم با نام‌هایی مانند پورشه باشد. وی به شکلی جدی از علاقه‌اش به یک مسیر جدید سخن گفته است: ما ایده افزایش حجم تولید و ساخت خودروهای اسپرت ساده‌تر



و قابل دسترس‌تر را مطرح کرده‌ایم. البته این یک چشم بسیار بزرگ برای شرکتی است که در حال حاضر سالانه تنها چند ده دستگاه خودروی دست‌ساز تولید می‌کند و تمام ظرفیت تولیدش برای سال‌های آینده پیش‌فروش شده است. خودفون کونینگزگ نیز به این چالش آگاه است و می‌گوید: تولید انبوه خودروی اسپرت، طبیعتی کاملاً متفاوت با تولید دست‌ساز و محدود دارد. او تأکید کرد که شرکتش باید قدم به قدم پیش برود تا دچار لغزش نشود. هیجان‌انگیزترین بخش این ایده، وجود یک پیشرفته ایده‌آل در زرادخانه کونینگزگ است. موتور سه سیلندر ۲ لیتری این شرکت موسوم به TFG پیچیده‌ای است که به‌تنهایی قادر به تولید ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت است. نتیجه می‌تواند یک خودروی اسپرت سبک‌وزن با قدرتی در حدود ۹۰۰ اسب‌بخار باشد که آن را به رقیبی ترسناک برای مک‌لارن آرتورا و پورشه ۹۱۱ توربو ۵ تبدیل می‌کند. هرچند فون کونینگزگ با گفتن «شاید یک روزی این کار را انجام دهیم» همچنان این رویا را در حاله‌ای از ابهام باقی گذاشت.

کروای

Korean

هاچبک برقی برای رقابت با گلف R

کیا با انتشار اولین تصویر رسمی تیزی از هاچبک برقی اسپرت EV4 GT، ورود خود به عرصه رقابت با بزرگانی مانند فولکس‌واگن گلف R را تایید کرد. این خودرو که سال آینده میلادی از راه می‌رسد، به دو موتور الکتریکی و سیستم چهارچرخ محرک مجهز خواهد بود و قدرتی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ اسب‌بخار تولید خواهد کرد. اگرچه جزئیات زیادی در این عکس مشخص نیست، اما می‌توان کالپهرهای ترمز نئونی رنگ‌مشابه کیا EV6 GT، رنگ‌های باطراحی منحصر به فرد و سپر جلوی جدید را تشخیص داد. مدل استاندارد کیا EV4 از یک موتور برقی با



قدرت ۲۰۱ اسب‌بخار برای به حرکت درآوردن چرخ‌های جلو استفاده می‌کند اما در نسخه GT، با افزودن یک موتور برقی دیگر روی محور عقب، علاوه بر دستیابی به سیستم چهارچرخ محرک، انتظار می‌رود قدرت نهایی خودرو به شکل چشمگیری افزایش یابد. اما کیا تنها به افزایش قدرت بسنده نکرده است و پیش‌بینی می‌شود که EV4 GT سیستم تعویض دنده مجازی را هم از مدل‌های EV6 GT و EV9 GT به‌ارث ببرد. این سیستم با شبیه‌سازی صدا و حس یک موتور بنزینی V6 و گیربکس هشت سرعته، تجربه رانندگی هیجان‌انگیزتری نسبت به رقبایی مانند فولکس‌واگن ID.3 برای مدل EV4، پیش‌بینی می‌شود. علاوه بر ترفندهای نرم‌افزاری، تغییرات فنی مهمی مثل احتمال بهره‌گیری از دیفرانسیل لغزش محدود الکترونیکی، کمک‌فنرهای تطبیقی، سیستم ترمز قوی‌تر و فرمان بازتنظیم‌شده نیز در راه است. با در نظر گرفتن قیمت پایه حدوداً ۴۵ هزار پوندی برای مدل فول ۷۰۴، پیش‌بینی می‌شود که قیمت نهایی نسخه قدرتمند GT از مرز ۵۰ هزار پوند عبور کند.



نظر ظاهری تفاوت چندانی با نسخه SL63 AMG ندارد؛ اما از نظر فنی به دلیل استفاده از فناوری های - تک فرمول یک مرسدس بنز در سطح بسیار بالایی قرار دارد. قاب آینه های جانبی فیبر کربنی، نوارهای فیبر کربنی ورودی هوا و نوار فیبر کربنی دیفیوزر از جمله تغییرات ظاهری خاص این سوپراسپرت است. پیشترانه این خودرو همچنان موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴ لیتری بای-توربو است که با یک موتور پرتوان الکتریکی ۲۰۴ اسب بخاری می تواند حداکثر ۸۱۶ اسب بخار قدرت و حداکثر ۱۴۲۰ نیوتون متر گشتاور را به چهار چرخ منتقل کند. شتاب این سوپراسپرت از ۳٫۶ ثانیه به ۲٫۹ ثانیه رسیده و حداکثر سرعت آن ۳۱۷ کیلومتر بر ساعت است.

◀ SL کلاس یکی از جذاب ترین و محبوب ترین کوپه رودسترهای اسپرت مرسدس بنز است که از سال ۱۹۵۴ میلادی تاکنون روی خط تولید این خودروساز مطرح آلمانی قرار دارد. جدیدترین نسل این رودستر موسوم به R232 در ۱۲ اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد. نسل هفتم SL کلاس مزین به زبان جدید طراحی مرسدس بنز است که استایل فوق تهاجمی و اسپرتی دارد. این خودرو با پیشترانه پرتوانش توانسته به یکی از پرفورمنس ترین کوپه های جهان بدل شود. کمپانی مرسدس بنز اخیرا برای برطرف کردن نیاز مشتریان اسپرت دوست خود، نسخه های - پرفورمنسی از این خودرو را با پسوند SL63 S AMG E Performance به جهان معرفی کرده است. این خودرو از



قوی ترین نسخه سوپراسپرت «مرسدس بنز»

بررسی ارزنده ترین سدان چهار سیلندر ایران

با ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، «تویوتا»

کمری «بخریم؟»

◀ نام تویوتا در بازارهای جهانی و کشورمان، شنونده را به یاد ویژگی هایی از جمله: کیفیت، دوام بسیار بالا و استهلاک پایین می اندازد.



کمری، خوشنام ترین محصول این خودروساز ژاپنی است که چهار نسل از آن در بازار کشورمان حضور دارد. نسل هفتم این خودرو موسوم به XV50 که جزو یکی از پرفروش ترین نسل های کمری به حساب می آید، از فوریه ۲۰۱۲ تا آگوست ۲۰۱۷ میلادی روی خط تولید این خودروساز ژاپنی قرار داشت. این خودرو همچنان جزو باکیفیت ترین سدان های چهار سیلندر موجود در کشور شناخته می شود. در ادامه با ما همراه باشید تا کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ (در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان) را از نظر فنی بررسی کنیم.

نگاهی به طراحی جذاب و اسپرت کمری

مجله خودرو و مجله حمل و نقل ایالات متحده، نسل ششم کمری (موسوم به XV40) را یکی از محبوب ترین و پرفروش ترین نسل های کمری معرفی کرده اند. فوریه سال ۲۰۱۲ میلادی بود که نسل هفتم این سدان محبوب سامورایی (موسوم به XV50) روی خط تولید قرار گرفت و راهی بازار شد. جالب است بدانید که کمری نسل هفتم با همان XV50 پس از ۳۲ سال تولید، با آمار تولید و فروش ۱۶ میلیون دستگاهی در بیش از ۸۰ کشور توانست در کلاس سدان های میان سایز یا سگمنت D، نام خود را در فهرست پرفروش ترین خودروهای جهان جای دهد. از آن جا که این روزها خرید یک خودرو مطمئن، ایمن، باکیفیت و با استهلاک پایین در اولویت مشتریان بازار خودرو قرار دارد، در ادامه این خودرو را زیر ذره بین قرار داده و بررسی می کنیم. این خودرو از نظر طراحی نسبت به نسل قبلی خود یعنی XV40 به روز تر است. همچنین در نمای جانبی این سدان باکیفیت سامورایی، شاهد استفاده از خط تیز افقی روی بدنه هستیم. مجموعه ای از سطوح تخت، کاپوت نسبتا کشیده، ستون C کشیده و ضخیم، پشت کوتاه و رینگ های ۱۷ اینچی، کاراکتر اسپرتی به این سدان خانوادگی بخشیده است. در نمای جلو، شاهد چراغ های کشیده، جلو پنجره باریک افقی، طراحی لوگوی تویوتا در جلو ترین بخش دماغه، خطوط تیز روی کاپوت و ورودی های هوای درون سپر هستیم که این موارد، چهره جوان پسند و جذابی به کمری نسل ششم می بخشند. در نمای عقب، چراغ های C شکل (مشابه چنگال خرچنگ) با حجم پردازی نسبتا خاص، نمای زیبایی به وجود آورده است. همچنین نصب اسپویلر روی در صندوق عقب و آگزوز های گرد در طرفین سپر، حس و حال اسپرت و هیجان بیشتر به کمری داده است. باتوجه به این که در حال حاضر حدود ۱۱ سال از عمر این خودرو می گذرد، اما کیفیت رنگ آن یک سر و گردن نسبت به رقبای کرهای خود و چند سر و گردن از چینی های صفر کیلومتر بازار داخلی، بالاتر است.

کابینی با طراحی به روز و امکانات رفاهی مناسب

پس از نشستن پشت فرمان تویوتا کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ شاهد سبک طراحی لوکس تر و مدرن تر نسبت به نسل قبلی این خودرو، یعنی XV40 هستیم. ترم دورنگ، استفاده از چرم باکیفیت و دکوراتیو چوب و کروم سبب شده تا حس و حال لوکس تری به فضای داخلی کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ اضافه شود. کلیت طراحی داشبورد مینیمال و نسبتا حجیم است. از طرفی طراحی نمایشگر ۱۶،۱ اینچی لمسی برای مولتی مدیا و نمایشگر ۳،۲ اینچی کلاستر و تنظیمات الکترونیکی پنل سیستم تهویه مطبوع، حس مدرن بودن را در کابین این خودرو ایجاد می کند. طراحی در پیچه های افقی مستطیل شکل در پیچه های سیستم تهویه مطبوع در طرفین و بخش میانی، هارمونی خوبی در کابین ایجاد کرده است. از سوی دیگر طراحی غریبک فرمان سه شاخه به همراه دسته دنده اسپرت و طراحی های نسل جدید صندلی های ارگونومی راننده و سر نشین جلو، رانندگی با این خودرو را اسپرت و هیجان انگیز جلوه می دهد. ناگفته نماند که طراحی سقف نسبتا بزرگ و سانروف و ستون A کشیده سبب شده تا فضای کابین دلنشین تر شود. همچنین به لطف فاصله محوری ۲۷۷۵ میلی متری، طول ۴۸۶۵ میلی متری، عرض ۱۸۲۰ میلی متری و قامت ۱۴۷۰ میلی متری، فضای راحت و جاداری در اختیار سر نشینان این خودرو قرار دارد. نکته بسیار مهم درباره تویوتا کمری XV50 نسل هفتم مدل ۲۰۱۴ این است که کیفیت ساخت بسیار بالا، مونتاژ دقیق و کیفیت مناسب متربال، سبب شده تا پس از گذشت ۱۱ سال از عمر خودرو، همچنان شاهد یک کابین باکیفیت و آرام باشیم. این مساله نه تنها جایگاه این سامورایی محبوب



مدل ۲۰۱۴ میلادی توان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. حداکثر توان خروجی این پیشترانه به ۱۷۸ اسب بخار در دور ۶ هزار آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی آن به ۲۳۳ نیوتون متر در دور ۴۱۰۰ آرپی ام می رسد. نکته مهم درباره موتور 2AR-FE تویوتا این است که تنها باید روغن موتور مورد تایید کمپانی صاحب نام ژاپنی برای آن استفاده شود. لازم به ذکر است که تکنولوژی بالانسر، اوایل پمپ (پمپ روغن) و اوایل مازول (خنک کننده روغن موتور) این خودرو مشابه موتور ۲٫۴ لیتری هیوندای (موسوم به تتا ۲) است. البته جالب است بدانید که این پیشترانه هیچ ضعف فنی (مشابه تتا ۲) ندارد. روغن موتور پیشترانه 2AR-FE نیز باستی هر ۵ هزار کیلومتر به همراه فیلتر روغن موتور و فیلتر هوا تعویض شود تا استهلاک پیشترانه به کم ترین سطح برسد. همچنین یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیپ-ترونیك در این خودرو استفاده شده است که به لطف ساختار مدرن قطعات مکانیکی و پروگرامینگ جدید TCU یا واحد پردازشگر گیربکس، تعویض دنده های این خودرو بسیار نرم و باکیفیت انجام می شود.

از آن جا که حدود ۱۱ سال از عمر مفید این سدان باکیفیت ژاپنی می گذرد، به منظور حفظ کیفیت رانندگی و استهلاک پایین در سیستم انتقال قدرت، بهتر است که هر ۱۰۰ هزار کیلومتر صافی روغن گیربکس و روغن گیربکس آن تعویض شود.

این امر سبب می شود تا کیفیت گیربکس کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ میلادی به خوبی حفظ شود. باتوجه به رعایت اصول صحیح نگهداری خودرو، می توان گفت موتور 2AR-FE حداکثر تا ۷۰۰ هزار کیلومتر و گیربکس ۶ سرعته آن حداکثر تا ۳۰۰ هزار کیلومتر، باکیفیت، کم استهلاک و بادوام خواهند بود.

بررسی کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

می توان گفت پرچمدار سدان های تویوتا، خودرو کمری است. در نسل هفتم این خودرو (موسوم به XV50) از سیستم تعلیق مک فرسون با طبق های دوبل و سیبک های الاستیکی بهره گرفته شده است. همچنین در محور عقب از سیستم مولتی لینک (چند اتصالی) استفاده شده تا سواری بسیار باکیفیتی فراهم شود. ناگفته نماند که سایز تایر های ۲۱۵/۵۵ در کنار رینگ های ۱۷ اینچی آلومینیومی سبب شده تا کیفیت سواری این خودرو به خوبی حفظ شود. از نظر هندلینگ نیز با توزیع وزن، مرکز ثقل نسبتا پایین و طراحی سیستم فرمان مکانیکی - الکتریکی، این خودرو عملکرد خوبی در کلاس خود به نمایش می گذارد. ناگفته نماند که تویوتا کمری XV50 نسل هفتم در سال ۲۰۱۴ میلادی توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS تست و بررسی شده است و جایگاه TOP SAFETY PICK را تصاحب کرده است و می توان این خودرو را به عنوان یک سدان ایمن معرفی کرد.

آیا کمری XV50 ارزش خرید دارد؟

تویوتا کمری XV50 نسل هفتم برای آن دسته از افرادی که به دنبال خرید یک خودرو خانوادگی باکیفیت، ایمن، بادوام و با استهلاک بسیار پایین (باتوجه به کیفیت بنزین موجود در کشور) هستند، گزینه بسیار مناسب و معقولی است. همچنین قطعات این سدان سامورایی از کشورهای حاشیه خلیج فارس تامین شده و نمایندگی برای تعمیرات تخصصی آن نیز در کشور وجود دارد. بر این اساس این روزها کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ با شاسی سالم، بدنه بدون رنگ و با کارکرد ۱۲۰ هزار کیلومتر، در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

را، ارتقای دهد، بلکه چند سر و گردن بالاتر از بیشتر چینی های صفر کیلومتر بازار است. از مهم ترین امکانات رفاهی و ایمنی تویوتا کمری XV50 نسل هفتم مدل ۲۰۱۴ می توان به: ۱۰ ایربگ، کروز کنترل، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی دارای کنترل های الکترونیکی مانند: ABS، EBD، BA، VSC و کنترل کشش، سیستم کمکی آغاز حرکت در سربالایی، سیستم کنترل سرعت خودرو در سراسر پیچ، سیستم صوتی مجهز به ۶ بلندگو، تعبیه د کمه های کنترل سیستم صوتی روی غریبک فرمان، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه به همراه کانال های مجزا برای سر نشینان عقب، سانروف برقی، دماسنج هوشمند، سیستم هشدار باز بودن کمر بند ایمنی، تنظیم غریبک فرمان در چهار جهت، صندلی راننده و سر نشین جلو دارای تنظیمات برقی، تنظیم ارتفاع نور چراغ های جلو، آینه میانی الکترو کرومیک، دارای ۴ سنسور پارک، سیستم ورود بدون کلید (کی لس) و استارت دکمه ای اشاره کرد. از سوی دیگر، تویوتا کمری XV50 نسل هفتم مدل ۲۰۱۴ میلادی از نظر سطح امکانات رفاهی و ایمنی هیچ چیز کم نداشته و در سال ساختش، جزو یکی از گزینه های کاملا جدید و به روز به حساب می آمده است.

قلب تپنده بادوام!

آنچه که تویوتا کمری XV50 مدل ۲۰۱۴ را نسبت هم کلاس های خود برتری می بخشد، قلب تپنده پر توان، اما بسیار بادوام و باکیفیت آن است. زیر کاپوت کشیده این نسل از کمری، یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۶ سوپاپ به حجم ۲٫۵ لیتری آتمسفریک جای دارد. این موتور با نام 2AR-FE شناخته می شود که دارای ساختار فنی چهار سیلندر خطی و طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر است. اساس کاری موتور 2AR-FE بر سیکل اتکینسون استوار است. این موتور دارای حجم ۲۴۹۴ سی سی، قطر سیلندر ۹۰ میلی متری، کورس پیستون ۹۸ میلی متری، مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ ها - VVT-i، نسبت تراکم ۱۰٫۴ به یک، سیستم سوخت رسانی چند نقطه ای منحصر به فرد تویوتا EFI، سر سیلندر و بلوک (بدنه) سیلندر آلومینیومی و سیستم هوشمند مدیریت جرقه زنی شمع های موتور است.



سوپاها به سبک نیسان و پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر، می تواند حداکثر ۴۰۰ اسب بخار قدرت را در دور ۵۸۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۶۰ نیوتون متر گشتاور را در دور ۴۸۰۰ آرپی ام به ارمغان آورد. جالب است بدانید که این قوی ترین نسخه نیسان تایتان است که با پسوند PRO-4X شناخته می شود. این نسخه دارای یک گیربکس ۷ سرعته اتوماتیک است که انتقال قدرت را به چهار چرخ امکان پذیر می سازد. نیسان تایتان نسل دوم در نسخه PRO-4X یکی از بهترین و اسپرت ترین پیکاپ های جهان به حساب می آید.

نیسان تایتان از جمله پیکاپ های محبوب بازار جهانی است. این خودرو به لطف طراحی عضلانی و موتور پر قدرت ۸ سیلندر، توانست در فهرست پیکاپ های تنومند قرار گیرد. بر این اساس نسل دوم تایتان از سال ۲۰۱۶ تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید نیسان قرار گرفت. از نظر طراحی نسل دوم بسیار عضلانی و تنومند بوده که کاملاً مشابه پیکاپ های آمریکایی است. اما از نظر مشخصات فنی دارای یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵.۶ لیتری است که به لطف ساختار تنفس طبیعی و تکنولوژی زمان بندی متغیر هوشمند



پیکاپ عضلانی و قدرتمند «نیسان»



نگاهی به پیکاپ های دیزلی در جهان؛

ستارگانی که در ایران نادیده گرفته شدند

هر چند آینده ورود پیکاپ های دیزلی به بازار ایران روشن نیست، اما تغییرات احتمالی در سیاست های سوختی و صنعتی می تواند فرصتی تازه برای این خودروها فراهم کند



استفاده کنند که نتهنا هر پنه نگهداری بالایی دارند بلکه ایمنی و بهر هوری پایی نیز ارائه می دهند. نیسان وانت که سال هاست با کمترین تغییرات تولید می شود، نمونه ای بارز از این وضعیت است. این خودرو اگر چه همچنان تقاضای زیادی دارد، اما از نظر توان فنی، مصرف سوخت، آلایندگی و امکانات رفاهی فاصله ای بعید با استانداردهای جهانی دارد.

علاوه بر این، غیبت پیکاپ های دیزلی باعث شده بازار داخلی فرصت رقابت و تنوع را از دست بدهد. اگر چنین محصولاتی در کشور عرضه می شدند، می توانستند سطح انتظارات مشتریان را بالا ببرند و خودرو سازان داخلی را به سمت تولید محصولات مدرن تر سوق دهند. این غیبت در عمل نوعی عقب ماندگی تکنولوژیک در حوزه خودروهای کاری و تجاری سبک برای ایران به وجود آورده است

آینده ای مبهم یا فرصتی تازه؟

با وجود تمام موانع، هنوز هم فرصت هایی برای ورود پیکاپ های دیزلی به ایران وجود دارد. اصلاح تدریجی سیاست های انرژی و حرکت به سمت واقعی سازی قیمت های می تواند در آینده فضا را برای حضور چنین خودروهایی باز کند. همچنین ارتقای کیفیت گازوئیل داخلی به استانداردهای یورو ۵ و یورو ۶ راه را برای عرضه مدل های جدید هموار خواهد کرد.

از سویی دیگر، در دنیای امروز که خودروهای هیبریدی و برقی به سرعت در حال توسعه هستند، پیکاپ های دیزلی نیز دچار تحول شده اند.

برخی شرکت ها ترکیب دیزل و هیبرید را برای کاهش مصرف و آلایندگی به کار گرفته اند و حتی نمونه های تمام برقی نیز در حال ورود به بازار هستند. اگر ایران بخواهد با روند جهانی همگام شود، بی توجهی به پیکاپ های دیزلی و جایگزین های نوین آن ها می تواند شکاف فناوری را بیشتر کند.

صنایع داخلی نیز می توانند از تجربه جهانی استفاده کنند. مونتاژ یا تولید پیکاپ های دیزلی در همکاری با برندهای معتبر می تواند نتهنا نیاز بازار داخلی را پاسخ دهد، بلکه فرصتی برای صادرات به کشورهای منطقه فراهم آورد. بسیاری از کشورهای همسایه همچنان به پیکاپ های دیزلی نیاز دارند و ایران می تواند با سرمایه گذاری در این بخش سهمی از بازار منطقه را به دست آورد.

لرزم تغییر نگاه سیاست گزار به خودروهای کار و تجاری سبک

بازار جهانی پیکاپ های دیزلی نشان داده که این خودروها به دلیل ترکیب منحصربه فرد قدرت، دوام و صرفه اقتصادی، جایگاهی بی بدیل در میان مصرف کنندگان دارند. از آمریکا تا استرالیا، از آفریقا تا اروپا، پیکاپ دیزلی نتهنا وسیله ای برای حمل بار، بلکه عضوی از زندگی روزمره مردم است. در مقابل، ایران به واسطه سیاست های انرژی، کیفیت سوخت و بی توجهی به نیازهای واقعی مصرف کنندگان از این جریان عقب مانده است.

اگر چه آینده ورود پیکاپ های دیزلی به بازار ایران روشن نیست، اما تغییرات احتمالی در سیاست های سوختی و صنعتی می تواند فرصتی تازه برای این خودروها فراهم کند. بی تردید، حضور چنین محصولاتی نتهنا کیفیت ناوگان حمل و نقل سبک کشور را ارتقا خواهد داد، بلکه می تواند به افزایش بهره وری اقتصادی و حتی توسعه صادرات در این بخش کمک کند. آن چه مسلم است، نادیده گرفتن پیکاپ های دیزلی به معنای چشم پوشی از یکی از کارآمدترین ابزارهای حمل و نقل جهان است و تداوم این روند شکاف ما با بازارهای جهانی را بیشتر خواهد کرد.

سبد متنوع در بازارهای جهانی

یکی از نکات جالب درباره بازار جهانی پیکاپ ها، تنوع گسترده در ابعاد و مشخصات آن هاست. از پیکاپ های متوسطی چون تویوتا هایلو کس، فورد رنجر و میتسوبیشی L200 گرفته تا نمونه های غول پیکر مانند فورد F-250، شورویت سیلورادو و HD دوچرم ۳۵۰۰. همگی نسخه های دیزلی دارند و پاسخگوی نیازهای متفاوت مصرف کنندگان هستند.

این تنوع نتهنا به مشتریان حق انتخاب بیشتری می دهد، بلکه به بازار امکان می دهد تا طیف وسیعی از خریداران را پوشش دهد. از کشاورزی که نیاز به یک پیکاپ ساده برای جابه جایی محصولات خود دارد تا شرکت های حمل و نقل که به دنبال یک وسیله کارآمد برای یدک کشی هستند، همگی می توانند گزینه ای مناسب در بازار جهانی پیدا کنند. حتی در کشورهای توسعه یافته، پیکاپ های دیزلی به عنوان خودروهای خانوادگی نیز خریداری می شوند و امکاناتی مانند کابین های دو کابین، صندلی های راحت، سیستم های ایمنی مدرن و تجهیزات رفاهی پیشرفته در آن ها تعبیه شده است

وضعیت ایران: غیبت محسوس پیکاپ های دیزلی

با وجود همه این مزایا، در ایران پیکاپ های دیزلی تقریباً غایب هستند و سهمی از بازار ندارند. این در حالی است که کشور ما به دلیل شرایط جغرافیایی، گستردگی راههای خاکی و کوهستانی، نیاز بالایی بخش کشاورزی و عمرانی می توانست یکی از بازارهای اصلی این خودروها باشد. اما چرا چنین نشده است؟

یکی از دلایل مهم را باید در سیاست گزاری های سوخت و انرژی جست و جو کرد. در ایران، سال هاست که قیمت بنزین به طور مصنوعی پایین نگه داشته شده و همین موضوع باعث شده تقاضا برای خودروهای بنزینی افزایش یابد. در مقابل، گازوئیل به عنوان سوختی پارانهای و عمدتاً اختصاص یافته به ناوگان حمل و نقل عمومی و سنگین شناخته می شود و امکان عرضه گسترده آن برای خودروهای شخصی یا نیمه سنگین وجود ندارد. نتیجه این سیاست، حذف طبیعی بازار پیکاپ های دیزلی از چرخه مصرف عمومی بوده است.

از سوی دیگر، استانداردهای سوخت نیز نقش بازدارنده داشته اند. بسیاری از پیکاپ های دیزلی مدرن نیازمند گازوئیل با کیفیت یورو ۴ یا یورو ۵ هستند، در حالی که بخش بزرگی از گازوئیل تولیدی در کشور همچنان کیفیت پایین تری دارد. این عدم تطابق سبب شده واردات یا مونتاژ چنین خودروهایی از نظر فنی و اقتصادی توجیه پذیر نباشد.

موضوع دیگر، ساختار بازار خودرو در ایران است. بخش عمده ای از تولید و واردات خودرو در کشور به خودروهای سواری شهری معطوف بوده و توجه جدی به نیازهای بخش های کشاورزی، صنعتی و عمرانی کمتر صورت گرفته است. در حالی که در کشورهای دیگر، پیکاپ دیزلی به عنوان یک ابزار کار و در عین حال وسیله ای خانوادگی شناخته می شود، در ایران تصور عمومی همچنان پیکاپ را معادل خودروهایی چون نیسان وانت بنزینی یا معدود مدل های مونتاژی می داند که از نظر کیفیت و امکانات فاصله زیادی با استانداردهای جهانی دارند.

پیامدهای غیبت پیکاپ های دیزلی

نبود پیکاپ های دیزلی در بازار ایران، پیامدهای متعددی به دنبال داشته است. بخش بزرگی از کشاورزان و فعالان حوزه های صنعتی و عمرانی مجبورند همچنان از خودروهای قدیمی و پر مصرف

در دهه های اخیر، بازار

جهانی خودرو شاهد رشد پرشتاب پیکاپ ها بوده است. این کلاس از خودروها که ابتدا بیشتر در آمریکای شمالی و استرالیا به عنوان ابزاری برای حمل بار و انجام کارهای روزمره کشاورزان،

کارگران ساختمانی و شرکت های خدماتی استفاده می شد، اکنون در بسیاری از کشورهای جهان جایگاهی فراتر از یک وسیله نقلیه صرفاً کاری پیدا کرده است. در این میان، پیکاپ های مجهز به موتور دیزلی نقشی تعیین کننده داشته اند. ترکیب توان بالا، گشتاور مناسب برای یدک کشی، دوام بیشتر در کاربری های سخت و مصرف سوخت پایین تر نسبت به نمونه های بنزینی باعث شده است که پیکاپ های دیزلی در کشورهای چون آمریکا، استرالیا، آفریقای جنوبی، کشورهای اروپایی و حتی بخش هایی از آمریکای جنوبی و آسیا به انتخاب نخست بسیاری از مصرف کنندگان تبدیل شوند. شرکت هایی مانند فورد، شورویت، دوچ، تویوتا، نیسان و میتسوبیشی سال هاست که سرمایه گذاری کلانی در توسعه پیکاپ های دیزلی انجام داده اند. برای نمونه، فورد سری F با نسخه های دیزلی خود در آمریکای شمالی و کوردهای فروش را در طول چند دهه حفظ کند و حتی تبدیل به پرتیرازترین خودرو بازار این کشور شود. شورویت سیلورادو و دوچرم نیز در همین مسیر حرکت کرده اند و مشتریانی را جذب کرده اند که به دنبال قدرت یدک کشی بالا و استهلاک کمتر هستند. در سوی دیگر جهان، تویوتا هایلو کس به عنوان نماد استقامت و سخت کوشی، سال هاست که با پیشرفتهای دیزلی در بازارهای استرالیا، خاورمیانه و آفریقا حکمرانی می کند.

مزایای فنی و اقتصادی پیکاپ های دیزلی

راز موفقیت پیکاپ های دیزلی را باید در ماهیت موتورهای دیزلی جست و جو کرد. این پیشرفتهای به طور ذاتی گشتاور بیشتری در دورهای پایین تولید می کنند و همین ویژگی باعث می شود توانایی خاکی العاده ای در یدک کشی تریلرها، حمل بارهای سنگین و حرکت در مسیرهای ناهموار داشته باشند. یک پیکاپ دیزلی می تواند بدون فشار آوردن بیش از حد به موتور، بارهای چند تایی را جابه جا کند و در عین حال مصرف سوختی کمتر از رقایای بنزینی ارائه دهد.

از منظر اقتصادی نیز موتورهای دیزلی دوام بالاتری دارند و چرخه عمر آنها طولانی تر است. در بازارهایی که هزینه سوخت سهم بزرگی از مخارج روزانه صاحبان خودرو را تشکیل می دهد، این ویژگی اهمیت دوچندان پیدا می کند. علاوه بر آن، در بسیاری از کشورهای قیمت گازوئیل پایین تر از بنزین است یا دست کم اختلاف چندانی با آن ندارد. همین مساله باعث می شود استفاده از پیکاپ دیزلی به صرفه تر باشد و در بلندمدت هزینه مالکیت کمتری بر دوش خریدار بگذارد.

از نظر زیست محیطی نیز اگر چه موتورهای دیزلی سنتی به آلایندگی بالاتر شهره بودند، اما نسل های جدید با استانداردهای یورو ۶ و سیستم های پیشرفته کاهش آلایندگی توانستند انتشار ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن را تا حد زیادی کنترل کنند. در نتیجه، پیکاپ های دیزلی مدرن ضمن حفظ توان بالا، از نظر محیط زیستی نیز قابل قبول هستند و در بسیاری از کشورهای اروپایی همچنان اجازه تردد آزادانه دارند.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



طرح جایگزینی خودروهای فرسوده است. در این طرح خانواده محصولات پژو ۲۰۷، تارا، سورن، دنا و رانا پلاس عرضه می‌شوند و هر متقاضی مجاز به انتخاب فقط یک دستگاه خودرو است. متقاضیان می‌توانند برای شرکت در اولویت‌بندی و ثبت‌نام اولیه، در زمان یادشده به سایت ikcosales.ir مراجعه کنند. زمان برگزاری مراسم اولویت‌بندی متقاضیان از طریق سایت خبری ایران خودرو به نشانی ikcopress.ir اعلام می‌شود.

ایکوپرس - گروه صنعتی ایران خودرو در نظر دارد تعدادی از محصولات خود را در هشتمین دوره ثبت درخواست خرید متقاضیان به صورت فروش فوری با موعد تحویل ۳۰ روزه، فروش فوق‌العاده با موعد تحویل ۹۰ روزه و بیش‌فروش با موعد تحویل دست‌کم چهار ماه پس از انعقاد قرارداد عرضه کند.

این طرح که از یکشنبه، ششم مهرماه آغاز می‌شود و تا پایان ساعت ۲۴ پنج‌شنبه ۱۰ مهرماه ادامه دارد، شامل متقاضیان عادی (از این مرحله بدون نیاز به افتتاح حساب و کالنی)، مشمولان طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و مشمولان



عرضه ۱۱ محصول در هشتمین دوره ثبت درخواست خرید محصولات «ایران خودرو»

تحلیل

analysis

کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

سایه دلار بر بازار خودرو و رکود تورمی

فشار بر مصرف‌کننده‌نهایی را افزایش داده و قدرت خرید خانوارها را تضعیف کرده‌است. در صورت تداوم نوسانات ارزی و تشدید ریسک‌های سیاسی، این روند افزایشی ادامه خواهد داشت. با این حال در صورت ثبات نسبی در فضای سیاسی و اقتصادی کشور و کنترل نرخ ارز، امکان دارد بخشی از هیجانات فروکش کند و بازار به آرامش نسبی برسد. تصویر کلی بازار خودرو در شهریور ۱۴۰۴ نشان می‌دهد اقتصاد کشور همچنان بیش از آن که به شاخص‌های بنیادین وابسته باشد، به متغیرهای بیرونی گره خورده‌است؛ متغیرهایی که هر لحظه می‌توانند قیمت‌ها را جابه‌جا کنند و مسیر بازار را تغییر دهند.

اما تنها عامل این تغییرات نرخ ارز نبود. تشدید فضای پریسک سیاسی، از جمله زمزمه‌های فعال‌سازی مکانیسم ماشه، سطح انتظارات تورمی را بالا برد و به نگرانی فعالان بازار دامن زد. این نگرانی‌ها موجب شد فروشندگان، قیمت‌های پیشنهادی خود را افزایش دهند؛ آن هم در شرایطی که حجم معاملات پایین است و مشتریان واقعی قدرت خرید چندانی ندارند.

بازار خودرو اکنون در وضعیتی موسوم به «رکود تورمی» قرار دارد؛ رکودی که در آن معاملات قفل می‌شود؛ اما قیمت‌ها همچنان صعودی است. این وضعیت بیش از هر چیز

بازار خودرو در ایران بار دیگر آینه‌ای از وضعیت کلی اقتصاد کشور شد؛ بازاری که نه بر اساس عرضه و تقاضای واقعی، بلکه تحت‌تاثیر مستقیم نرخ ارز و تحولات سیاسی شکل می‌گیرد. در حالی که سطح معاملات پایین است و تقاضای مصرفی چندان رشد نکرده، قیمت‌ها همچنان در مسیر صعودی قرار دارند.

دلار در شهریور امسال با جهشی چند هزار تومانی، از محدوده ۹۲ هزار تومان به بیش از ۱۰۶ هزار تومان رسید و حتی سقف ۱۰۸ هزار تومان را نیز تجربه کرد. همین تکانه ارزی کافی بود تا قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی جهش چشمگیری را ثبت کنند.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۹۸۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲میلیارد و ۱۵۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۵۲۵	۳میلیارد و ۲۸۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۲۵۵	۱۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۳۵	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۳۶۴	۲میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳میلیارد و ۳۷۷	۳میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴میلیارد و ۵۰۶	۵میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▲
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲میلیارد و ۴۰	۲میلیارد و ۷۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳میلیارد و ۴۷۰	۲۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۸	۲میلیارد و ۱۳۰	۴۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲میلیارد و ۳۵۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۷۹۸	۲میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۴۵۰	۴میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▼
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۵۹۲	۳میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۲۰	۳میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۰۰	۲میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۸۲۰	۵میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۷۰	۵میلیارد و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۷۵۰	۴میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلتوس (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۶۲۵	۳میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۴۲۰	۴میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۴۵	۴میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۷۵	۳میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۴۵	۲میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۷۲۰	۳میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▼
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۲۴۴	۲میلیارد و ۸۵۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۶۹۹	۵میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۲۵۰	۴میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۵۰	۳میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقایی تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۱۰۸	۳میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۲۳۰	۳میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۲میلیارد و ۶۹۷	۴میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۳۲۷	۲میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▼
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵میلیارد و ۶۵۷	۴میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳میلیارد و ۸۵۶	۴میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲میلیارد و ۵۲۰	۳میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲میلیارد و ۳۱۴	۲میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
بی‌وادی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳میلیارد و ۶۳۸	۴میلیارد و ۷۵۰	۰	
بی‌وادی چین ال (۲۰۲۵)	۳میلیارد و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۷۹	۶	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۸۵	۶	▲
ساینا S (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۸۳	۳	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۴۵	۳	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۵۰	۲۷	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۰۷	۴۵	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۱۵	۴۷	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۴۰	۱۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۹۵	۳۰	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۳۷	۳۷	▲
کوییک GX (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۰۰	۱۳	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۰۲	۱۱	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۲۴	۲۱	▲
کوییک S (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۹۴	۹	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۹۲	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۷۵	۱۰	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۳۱	۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۵۵	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۸۰	۸	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۴۰	۳۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۹۵	۱۰	▲
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۳۵	۲۵	▲
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۰۵	۱۳	▲
کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	۹۹۵	۵	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۹۰	۱۰	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۱۲	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۴۸	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۵۵	۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۸۳	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۳۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۵۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۹۹	۱	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۲۶	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۱۵۱	۱۴	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۵۵	۱۵	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۲۴	۱۱	▼
دنا پلاس توربو ۶دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۷۲	۰	
دنا پلاس توربو ۶دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۳	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۹۲	۰	
تارا ۶دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۵۷	۴	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۹۳	۵	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۴۰	۸	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۱۵	▼
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۸	۳	▲



کشف بیش از ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه

فرمانده انتظامی مراغه از کشف ۲ هزار و ۱۶۲ پیروز روغن موتور قاچاق به ارزش ۴۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد. سرهنگ قاسمی گفت: «در این اطلاعیه مأموران پلیس انتظامی عمومی از تجربه خود و در پی دستگاواری نسیان در این قلمرو، مأموران پلیس شهرستان مراغه، موضوع در دسترس قرار این پلیس قرار گرفت.» وی افزود: «مأموران پلیس شهرستان به محل اعلامی عزت‌الدین عباسی صورت گرفت و به اینهاگهی مراجع قضایی این دستگاواری نسیان دستبرد داد. ۵۱۶ پیروز جمعاً به مقدار ۲ هزار و ۱۶۲ پیروز روغن موتور قاچاق

به ارزش ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال کشف کردند. سرهنگ فارسی با بیان این که در این زمینه به چشمه دستگیر و کوه و درهات نیسان نیز توجه شد، ادامه داد: در این منطقه به تازگی پرونده چپت میراث قانونی به مراجع قضایی معرفی شد. در فاصله انتظامی شهر نیسان مراغه در پایانه ای و شهر و دهان خواست در صورت مشاهده هر گونه فعالیت غیر مجاز در قالب قاچاق کالا و ترانزیت و توزیع این قاچاق کالاها اقدامات صورت می‌گیرد. او افزود: موضوع از راز پر شماره تلفن ۱۱۰ به پلیس گرازی شهر همدان نسبت به تسوایر و دستگیری متخلفان اقدام نمود.

به همت مدیر عامل شرکت «نفت سپاهان» منتشر شد؛

درآمدی بر روانکاری و صنعت روانکار در ایران و جهان

«رومنامی از جلد نخست کتاب «درآمدی بر روانکاری و صنعت روانکار در ایران و جهان» نوشته مهندس فرهاد امین‌دهقان، مدیرعامل شرکت نفت سپاهان را می‌توان تلاشی برای مستندسازی تاریخچه و تحولات این صنعت ایران دانست؛ تلاشی که هم جنبه آموزشی دارد و هم می‌تواند به ارتقای سطح آگاهی فعالان بازار کمک کند. با این حال، پرسش اصلی این جاست که آیا چنین آثاری فراتر از فضای نمایشگاهی و کتابخانه‌ای، به ابزار ضروری تصمیم‌سازی و تحول در صنعت خودرو و روانکار کشور بدل خواهند شد یا همچنان در حد یک حرکت نمادین باقی می‌مانند؟ انتشار این کتاب که در تاریخ ۱۰ مهر ۱۴۰۴ در محل نمایشگاه دامی سپاهان متعلق به این شرکت و رومنایی شد، فرصتی مغتنم را برای ارزیابی نقش دانش منکوب در تحولات راهبردی صنعت روانکار و به‌طور خاص پیوند آن با صنعت خودرو و سوازی کشور فراهم آورده است. این موضوع اهمیت ویژه‌ای برای تحلیل روزنامه‌نگار دارد؛ زیرا این صنعت تا به امروز کارکرد نظری آن را به‌عنوان یک باغ‌تایب از ناآشنایی روانکار ایران را نمایان می‌سازد، بلکه میزان تأثیرگذاری انتشار این گونه کتاب در جهت دادن به استانداردها، نوآوری و برنامه‌ریزی بلندمدت دو حوزه مذکور آشکار می‌کند. انتخاب موضوع روانکاری به‌عنوان یکی از ارکان اساسی صنعت ماشین‌آلات و حمل‌ونقل و ارائه آن در قالب کتابی جامع و قابل‌استفاده، آن هم از جانب مدیری که خود سال‌ها در موقعیت کلیدی صنعت روانکار حضور داشته، به خودی خود توجه‌برانگیز است. فرهاد امین‌دهقان به‌عنوان مدیرعامل شرکت نفت سپاهان، بزرگ‌ترین

تولیدکننده روغن پایه گروه ۱ در خاورمیانه که گستره فعالیت و صادرات محصولانش تا بازارهای اروپا، آسیا و آفریقا را دربر می گیرد، صاحب تجربه میدانی و دانش فنی در حوزه روانکارهاست. ترکیبی از این دو وجه - یعنی علم و تجربه - زیربنای اصلی اثر او را در شکل می دهد؛ او نه تنها با ساختار فنی، انواع و آزمون های روانکارها آشناست بلکه زنجیره تامین، چالش های صادراتی، الزامات استانداردهای بین المللی، ریسک پذیری و توان آوازه و مطالعه موردی مسائل روز را نیز به درستی در می کند.

از پالایشگاه تا دانشگاه

نقش آثار علمی - تخصصی در گذر از مرز دانشگاه تا کارخانه و بالعکس، نقطه محوری بحث حاضر است. در بسیاری از صنایع پیشرفته جهان، تولید و به‌روزرسانی دانش کاربردی با مشارکت بازرگان کلیدی صنعت و روانکار انجام می‌شود. تجربیات بین‌المللی به‌ویژه در اروپا، آمریکا و شرق آسیا نشان داده‌است که همکاران دانشگاه و صنعت، نه فقط در چارچوب پژوهش‌های بنیادین بلکه در نگارش استانداردها، خلق محصولات نوآورانه و تربیت نیروهای شایسته نقش دارد. در ایران اما به‌گواه ادبیات انتقادی، هنوز پیوند منسجم بین پژوهش‌های دانشگاهی و نیازهای واقعی صنعت (بویژه در حوزه خودروسازی و روانکارها) شکل نگرفته‌است. دانشجوایان مکانیک و شیمی در دانشگاه‌های همچون صنعت شریف، علم و معرفت و صنعت تهران، فراوان با معضلت تئوریک روانکاری کوب می‌شوند، اما هرگز به‌رغم گریز از داده‌های عملی، آشنایی

با خطوط تولید، شرکت در پروژه‌های مشترک با حتی گارشر رساله کاربردی مطابق نیاز صنعت محدود است. این گسست باعث بروز دو مشکل عمده شده است: از یک سو، پنبه‌نگاه‌های صنعتی معمولاً دستیابی به آخرین یافته‌های علمی را دشوار می‌یابند و از سوی دیگر بدنه آکادمیک کمتر به مشکلات روزمره تولید ورود می‌کند و به همین دلیل تحول مورد انتظار در استانداردسازی حوزه روانکار و خودرو سازی با تأخیر رخ می‌دهد. کتاب‌های جامع و به‌روز (به شرط آنکه بیش از گردآوری اطلاعات پر از کد و به‌ضرر کلیشه‌ها باشند) می‌توانند دروسی واسط و انگیزشی میان این

دو حوزه را ایفا کنند. همان طور که مطالعه موردی همکاری دانشگاه اسکسفورد و شرکت استرازانکار در حوزه واکسن یا پروژه‌های مشترک دانشگاه‌های آلمان با خودروسازان در حوزه رانندگی نشان داده، انتشار منابع آموزشی و داده‌های فنی روزآمد می‌تواند به تدوین و بازنگری سرفصل‌های دانشگاهی، طراحی دوره‌های بین‌رشته‌ای، برگزاری کارگاه‌های تخصصی و تربیت نیروی کارآمد منجر شود؛ ضمن آنکه صنعتگران نیز از این هم‌افزایی بهره می‌برند و فعالیت R&D داخلی خود را هدفمندتر و سازمان‌یافته‌تر پیش می‌برند.

تلاش برای هماهنگ ماندن با استانداردها

ایجاد بستری برای توسعه و تحول استانداردهای صنعت روانکار ایران یکی از مأموریت‌های کلیدی آفاری از این دست است. همان‌طور که در مقررات ایران از دهه ۱۳۷۰ تا امروز هم با تکیه بر تجربیات موفق کشورهای صنعتی و هم تلاش برای توسعه‌ی استانداردها در قالب انجمن‌های وزارت نفت، شرکت ملی پالایش و پخش و انجمن‌های تخصصی روانکار اتفاق افتاده، منابعی که بتوانند هم زبان صنعت و هم زبان پژوهشگران دانشگاهی را مشترک کنند بسیار نادر بوده‌اند. ایران سالانه ده‌ها میلیون لیتر انواع روغن موتور و روغن پایه تولید و مصرف می‌کند و مطابق با استانداردهای API، ACEA، ISO و استانداردهای بین‌المللی همچون JASO بخش عمده محصولات برندهای مطرح (معمولاً سیاهان، ایرانول، بهران، پارس و...) را پوشش داده است. با این حال، فقدان پایگاه داده فارسی معتبر، تدوین مقررات صریح در خصوص افزودنی‌های سنتتیک، ضوابط زیست‌محیطی، روش‌های آزمایشی روغن‌های کار کرده و فاصله میان استانداردهای آزمون علمی و تست‌های میدانی کارخانجات مشکل‌ساز بوده است. در چنین وضعیتی، کتاب‌هایی که بتوانند با مستندسازی الزامات فنی، تشریح فرآیند تست و تایید، معرفی شیوه‌های آنالیز طیفی و شیمیایی، مقایسه نمونه‌های داخلی و خارجی و به‌ویژه تأکید بر ضوابط سازگاری با مقررات اروپا و آمریکا، آماری برای ارتقا و بازخوانی این استاندارد باشند. کتاب‌های به‌دست می‌آیند از این منظر انتقادی، جنبه‌های امیدبخش به‌طور بالقوه می‌تواند به‌مرج فنی کمیانی‌های ایرانی برای رویارویی با چالش‌های افزایش سطح کیفیت محصول، دقت بیش‌تر در اخذ تاییدیه‌های صادراتی، تطبیق با مقررات سخت‌گیرانه هند، چین، ترکیه، امارات و حتی برخی کشورهای آفریقایی منجر شود. البته شرط اثربخشی نهایی آن، ادامه روند به‌روزرسانی محتوای کتاب، افزودن مثال‌های عملی و حفظ تعامل با بدنه دانشگاهی و آزمایشگاه‌های مرجع است.





(زیر نظر استالانتیس) این است که هرگز خودروهای اسپرتی را که در بازار جهانی جایگاه ویژه‌ای دارند، به‌صورت کراس‌اوور تولید نکنند. بنابراین جولیا که به‌عنوان یک سدان اسپرت کامپکت شناخته می‌شود، قرار نیست در آینده در قالب یک کراس‌اوور به‌بازار عرضه شود. همچنین مدل 4C آلفارومئو که بسیار در میان اسپرت‌دوستان محبوب است، همانند محصولات اسپرت آمریکایی مثل موستانگ، به‌کراس‌اوور تبدیل نمی‌شود.

مدیر فروش و مارکتینگ کمپانی آلفارومئو در گفت‌وگویی بیان کرده است که جولیا به‌عنوان سدان اسپرت محبوب این کمپانی هرگز به اس‌یووی بدل نخواهد شد. در حقیقت این مدیر ارشد کمپانی آلفارومئو به‌صورت مستقیم به‌محصولات جنسیس اشاره کرده است. کمپانی جنسیس، سدان سائز بزرگ لوکس خانوادگی خود را که با نام GV80 شناخته می‌شود، در قالب یک کراس‌اوور لوکس با نام GV80 به‌بازارهای جهانی عرضه کرده است. اما برخلاف جنسیس، استراتژی آلفارومئو

سدان‌هایی که اس‌یووی نمی‌شوند!



تلگرام

Telegram

آیا موتورهای احتراق داخلی از دور خارج می‌شوند؟

انجمن مهندسان خودرو با همکاری موسسه وارداتو، از سال ۲۰۱۸ میلادی برترین پیشرانۀ احتراق داخلی و موتورهای الکتریکی را معرفی می‌کند. خودروسازان مطرح نیز هر ساله محصولات جدید خود را با تکنولوژی‌های پیشرفته به‌بازار عرضه می‌کنند. در سال ۲۰۲۴ میلادی، پیشرانۀ S58B30 بام‌و نیز در میان ۱۰ موتور برتر جهان قرار گرفت که در این میان به‌نام M2 نیز اشاره شده است. حال سوال این است که دلیل اصلی برتری قوای محرکه بام‌و چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

آنچه سبب می‌شود یک پیشرانۀ بنزینی به‌چنین جایگاهی برسد، کاهش اتلاف انرژی، کاهش تنش حرارتی، عملکرد مناسب در دمای کاری خاص و کاهش اتلاف انرژی سیستم پرخوران است. در این زمینه مهندسان باور یابی با ساخت پیشرانۀ S58 توانستند قدرت و حفظ رانندگی را به‌رخ رقیب‌بکشند. همچنین لازم به‌ذکر است که استهلاک و خرابی پایین نیز در انتخاب پیشرانۀ‌های برتر، موثر است.

رحمتی

انجمن مهندسان خودرو و SAE هر ساله این موضوع را بررسی می‌کند که کدام یک از کمپانی‌های مطرح خودروسازی توانسته‌اند با حفظ رعایت استانداردهای موجود، به رانندمان و گشتاور بالا دست پیدا کنند. از آنجا که آلاینده‌ی تولیدشده توسط خودروها بسیار مهم است. بر این اساس پیشرانۀ S58B30 (که نمونه‌ای رقیب یافته B58 است) از دو توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم با فشار بالا تشکیل شده است. همچنین طراحی نسل جدید سیستم خنک‌کننده و بهینه‌سازی در روند پرخوران این موتور توانسته آن را در کلاس موتورهای ۶ سیلندر، خاص و سرآمد کند.

کافلی

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

در دسرهای فیس لیفت غیراستاندارد

خودرو هیوندای جنسیس کوپه مدل ۲۰۱۰ دارم و برای جذاب کردن هرچه بیشتر آن به‌یک از مراکز ارائه خدمات فیس لیفت خودرو مراجعه کردم. اما پس از پرداخت هزینه بسیار زیاد و به‌روز شدن ظاهر خودرویم، چراغ‌چک آن به‌صورت ثابت روی صفحه‌آمبر کابین روشن شده بود و خاموش نمی‌شد. با مراجعه به نمایندگی و بررسی‌های انجام‌شده توسط کارشناس فنی، وی تشخیص داد که به‌دلیل استفاده از جریان الکتریکی باتری برای تغذیه چراغ‌های روز، به‌صورت مدام اختلال صادر شده و چراغ‌چک به‌صورت ثابت، روشن باقی می‌ماند. در ادامه مجبور شدم برای رفع این مشکل نیز هزینه زیادی بپردازم.

۰۹۲۱۰۵۲۱۷

لحظه‌ای ماندگار برای مشتریان و نقطه شروع آینده‌ای سبز آغاز تحویل نخستین سری «اف ایکس» تمام‌برقی در ایران



اف ایکس تمام‌برقی، نمودی از پایبندی به آینده

اف ایکس تمام‌برقی به‌عنوان نخستین محصول تمام‌برقی فونیکس، با زبان طراحی برگرفته از استایل آینده‌نگر «Star Trek»، رنگ‌های ایرودینامیک و نمای اسپرت عقب با باله دویل، هویتی مدرن و پویا را به‌نمایش می‌گذارد. این خودرو با موتور برقی ۱۵۰ کیلوواتی و گشتاور ۳۴۰ نیوتون‌متر، شتاب صفر تا صد ۷٫۲ ثانیه‌ای و پیمایش ۴۳۰ کیلومتر ارائه می‌دهد.

رانندگی بی‌صدا و آرام این خودرو، تجربه‌ای متفاوت از آسایش و لذت رانندگی در شهر را به‌همراه دارد. شارژ سریع ۲۸ دقیقه‌ای، سیستم‌های کمک‌راننده سطح ۲٫۵، رادار، باتری لیتیوم-آهن فسفات ۶۱ کیلووات-ساعتی و امکاناتی چون تهویه سریع، صندلی‌های گرم‌کن و سردکن دار، هدآپ دیسپلی و سیستم صوتی سونی، اف ایکس تمام‌برقی را به انتخابی کامل و آینده‌نگر برای زندگی شهری و مدرن بدل کرده است.

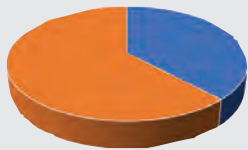
فونیکس؛ تعهد بی‌پایان و احترام به مشتری

تحویل نخستین سری اف ایکس تمام‌برقی تنها آغاز عرضه یک محصول جدید نیست؛ بلکه نمادی از پایبندی فونیکس به تعهدات خود و حرکت هدفمند این برند در مسیر آینده‌ای سبز و هوشمند است. فونیکس با سرمایه‌ای به‌نام اعتماد مشتریان، مسیر توسعه محصولات پریمیوم و خدمات شفاف خود را ادامه داده و همچنان به‌عنوان برندی متعهد، آینده‌نگر و قابل اعتماد در صنعت خودرو ایران شناخته خواهد شد.



پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۰۲

گزینه ۱ ۳۸ درصد
گزینه ۲ ۶۲ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور می‌تواند در کوتاه‌مدت به کنترل بازار خودروهای وارداتی کمک کند؟

در پاسخ به این پرسش ۳۸ درصد به گزینه یک یعنی بله و ۶۲ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رای داده بودند.

نظرسنجی

Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۴۰۳
به نظر شما برای جلوگیری از فروش اجباری مکمل‌های سوخت تقلبی در برخی جایگاه‌ها، تأثیر کدام راهکار بیشتر است؟

۱- جریمه سنگین افراد متخلف.
۲- عرضه مکمل‌های سوخت استاندارد توسط نمایندگی‌های معتبر در جایگاه‌های سوخت.
۳- تعطیلی جایگاه‌های دارای سوابق متعدد در این زمینه برای مدت زمان مشخص.

پیامک

SMS

خرابی موتور

خودرو چینی مونتاژی دارم و چند روزی است خودرویم پس از روشن شدن بد کار می‌کند و حین تعویض دنده در دور موتور بالا کم می‌آورد؛ علت چیست؟
۰۹۱۵۰۶۱۴۹***

در خودروهای انژکتوری بد کار کردن موتور می‌تواند ناشی از تنظیم نبودن سیستم جرقه‌زنی یا بروز مشکل در سیستم سوخت‌رسانی باشد. معمولاً به دلیل معیوب بودن کوئل دویل خودرو، دور موتور بالا رفته و مشکل مذکور ایجاد می‌شود. برای رفع مشکل نیز باید به مکانیکی مراجعه شود. همچنین باید نسبت به تعویض قطعات مصرفی خودرو و بتان هوشیار باشید؛ زیرا تعویض دیر هنگام شمع‌های موتور در عملکرد پیشرانۀ تأثیر بسیار زیادی دارد.

تعویض قطعه الکتریکی

خودرو کیا ریو مدل ۲۰۱۴ دارم و حدود یک هفته است هنگام فشار دادن دکمه سلکتور آینه‌های جانبی، آینه‌ها جمع نمی‌شوند؛ علت چیست؟

اسحاقی- کرج
این مشکل سه علت عمده دارد؛ اما در نظر داشته باشید که عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر دارد. در عین حال با توجه به این که عمل جمع شدن آینه‌های جانبی خودرو شما توسط موتور الکتریکی انجام می‌شود، ممکن است این مشکل به دلیل سوختن موتور الکتریکی آینه باشد که در این صورت باید موتور الکتریکی آن را تعویض کنید. همچنین در سیستم‌های الکتریکی خودرو گاهی اتصال کوتاهی رخ می‌دهد که عمل نکردن آینه‌های خودرو شما نیز از این قضیه مستثنی نیست و باید آینه‌ها باز و بررسی شود. سومین علت نیز که اکثر اوقات در بروز چنین مشکلی نقش دارد، سوختن فیوز مربوطه در خودرو است و باید برای رفع مشکل این قطعه تعویض شود.

طراحی در چراغ‌های خودرو

خودروهای جدید همگی از چراغ‌های باریک برخوردارند؛ علت اصلی این که خودروها با کاسه چراغ‌های بزرگ و عریض طراحی نمی‌شوند، چیست؟

۲۵۸۷***۰۹۰۳
ابتدا باید گفت ضعف نور چراغ در شب به دلیل سرعت خودرو است. یعنی به میزان افزایش سرعت خودرو میدان نور تولیدی نیز کاهش خواهد یافت. طراحی چراغ مانند برخی قطعات نیست و بزرگ بودن یا کوچک بودن آن ربطی به کاهش نور یا افزایش گستره نور در سطح جاده ندارد. مهم‌ترین عامل که هنگام طراحی باید به آن توجه کنند شکست نوری تولیدشده توسط آینه و عدسی چراغ است. این عامل می‌تواند سبب افزایش گستره نور شود. در سال‌های اخیر با توجه به پیشرفته شدن سیستم‌های خودرو و سیستم نوری نیز پیشرفت کرده است و از عدسی شکست نور استفاده کرده‌اند تا نور را در نقطه‌ای متمرکز کند. طراحی چراغ با توجه به طراحی خودرو محدودیت‌هایی دارد و متناسب با این محدودیت‌ها سائز چراغ را در نظر می‌گیرند.

موتور سیکلت

موتور سیکلت با جاج پالس NS200 مدل ۱۳۹۷ دارم و زیر باک آن عبارت 4 Valve درج شده است. این عبارت به چه معنا است؟

عزیزی- اصفهان
برای معرفی مشخصات فنی در موتور سیکلت همانند خودرو از چنین عبارت‌هایی استفاده می‌شود. در حقیقت عبارت 4 Valve به معنای طراحی چهار سوپاپ در سیلندر است. با توجه به تک‌سیلندر بودن باجج پالس NS200 برای قدرت و گشتاور بهتر موتور، ۴ سوپاپ در سیلندر طراحی شده که منجر به بهبود هوای ورودی به سیلندر شده و در نهایت شتاب را بهبود می‌بخشد.



قاجاق ۷ میلیارد تومانی لاستیک در همدان

«مدیرکل تعزیرات حکومتی همدان از دریافت جریمه ۷ میلیارد و ۴۵۲ میلیون ریالی یک واحد صنعتی عرضه لاستیک دولتی در همدان خبر داد. مرصیه یونسی گفت: «شعبه سوم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاجاق کالا و ارز شهرستان همدان پرونده خرید و فروش کالا بر خلاف ضوابط تعیینی دولت مشمول قانون قاجاق کالا شامل ۳۶۸ حلقه انواع لاستیک خودرو سبک به ارزش ۲ میلیارد و ۴۸۴ میلیون ریال را رسیدگی کرد.» او گفت: «شعبه پس از رسیدگی و با توجه به ارائه نشدن مدارک قانونی، اتهام انتسابی را محرز و متخلف را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۴

میلیارد و ۹۶۸ میلیون ریال جزای نقدی معادل ۲ برابر ارزش کالای گزارش شده محکوم کرد.» مدیرکل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «همچنین شعبه به دلیل فروش کالا توسط واحد صنعتی، متخلف را به ازای ضبط کالا معادل ارزش آن به پرداخت ۲ میلیارد و ۴۸۴ میلیون ریال جریمه و در مجموع به پرداخت ۷ میلیارد و ۴۵۲ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» یونسی گفت: «اداره اجرای احکام تعزیرات حکومتی همدان با قطعی شدن حکم صادره، جریمه ۷ میلیارد و ۴۵۲ میلیون ریالی این متخلف را دریافت کرد.»

تایر سازان بزرگ چینی می توانند سهم بیشتری از بازارهای جهانی کسب کنند؟

بازار ایران بستری مناسب برای اعتماد به لاستیک های آسیایی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

وقتی قرار است لاستیک خودرو را تعویض کنیم، چه چیزی برایمان اهمیت بیشتری دارد؟ ایمنی، دوام، قیمت مناسب یا اطمینان از کیفیت محصول. حقیقت این است که خرید تایر، به ویژه در شرایط اقتصادی امروز، برای بسیاری از رانندگان به یک تصمیم حساس و چندوجهی تبدیل شده است. تصمیمی که بر آسایش، هزینه های نگهداری و حتی امنیت رانندگی تاثیر مستقیمی خواهد گذاشت. در چند سال گذشته، استقبال از لاستیک های ساخت چین و کره جنوبی در بازار ایران به شکل چشمگیری افزایش یافته است. برخلاف تصور عموم، این محبوبیت تنها به دلیل قیمت رقابتی این محصولات نیست؛ بلکه پیشرفت فناوری ساخت، دوام مناسب و تجربه رضایت بخش مصرف کنندگان نیز در این انتخاب موثر بوده است. در این مقاله به بررسی دقیق تر ویژگی ها و تفاوت های میان تایر های این دو کشور خواهیم پرداخت تا بتوانید با دیدی باز تر لاستیک مناسب خودرو خود را انتخاب کنید.

فاصله ای میان نیاز و انتخاب واقعیت این است که استفاده از لاستیک های وارداتی در ایران دیگر یک انتخاب صرفا اقتصادی نیست؛ چرا که برای بسیاری از رانندگان، این انتخاب به یک ضرورت تبدیل شده است. تنوع کم، قیمت های نسبتا بالا و گاهی کیفیت نه چندان رضایت بخش برندهای داخلی، مصرف کنندگان ایرانی را به سمت لاستیک های خارجی

سوق داده است. از طرفی، وجود گزینه های مختلف در بازار باعث شده رانندگان قادر باشند به راحتی محصول متناسب با نیاز هایشان را انتخاب کنند. لاستیک های چینی با تمرکز بر قیمت مناسب و تنوع زیاد، پاسخگوی نیاز مشتریانی هستند که هزینه برایشان اولویت دارد. در مقابل، لاستیک های کره ای با تاکید بر دوام، عملکرد فنی پیشرفته و تجربه رانندگی بهتر، مصرف کنندگان دقیق تر و حساس تر را هدف گرفته اند. برندهای لاستیک چینی در سال های اخیر با بهبود کیفیت، طراحی متنوع و قیمت گذاری هوشمندانه توانسته اند جایگاه قابل توجهی در بازار ایران پیدا کنند. در میان تایر های وارداتی، برندهای لاستیک کره ای همواره جایگاه ویژه ای داشته اند. این تایرها با تکیه بر فناوری های به روز، کنترل کیفی دقیق و سابقه همکاری با خودروسازان بزرگ جهان، انتخابی مطمئن برای رانندگانی هستند که برای کیفیت رانندگی، دوام و ایمنی ارزش قائل می شوند. در حقیقت می توان تایر های کره ای را پلی میان انتخاب تایر هایی با برند پرسابقه تا رسیدن به تایر های چینی با کیفیت دانست. تایر های چینی و کره ای از نظر کیفیت ساخت، دوام، تجربه رانندگی و خدمات پس از فروش تفاوت های مهمی با یکدیگر دارند.

برای بررسی دقیق تر این تفاوت ها، مراجعه به منابعی که مشخصات فنی و تجربی تایرها را به صورت دسته بندی شده ارائه می دهند، مفید خواهد بود. جدول زیر، مقایسه دقیق تری از این تفاوت ها ارائه می دهد. برای کسانی که به دنبال صرفه جویی در هزینه هستند و رانندگی سبک تری دارند، تایر های چینی گزینه ای مناسب خواهند بود. اما اگر کیفیت، پایداری و آرامش در رانندگی در اولویت قرار دارد، تایر های کره ای با وجود قیمت بالاتر، ارزش سرمایه گذاری بیشتری دارند.



آمیزه ای از کیفیت، قیمت و تجربه

در ارزیابی میان تایر های کره ای و چینی، تمایز هایش از هر چیز در کیفیت ساخت، دوام، سطح فناوری و خدمات پس از فروش آشکار می شود. تایر های کره ای به دلیل بهره گیری از فناوری های پیشرفته و نظارت دقیق بر فرآیند تولید، از دوام بالاتر، فرمان پذیری دقیق تر، صدای کمتر و پایداری بیشتری برخوردارند. هر چند قیمت این محصولات

نسبت به نمونه های چینی بالاتر است، اما به دلیل ایجاد توازن میان کیفیت و طول عمر، انتخابی مناسب برای خودرو های میان رده و نیمه لوکس و نیز استفاده بلندمدت به شمار می روند. در مقابل، تایر های چینی عمدتاً بر مزیت اقتصادی و قیمت رقابتی استوار هستند. کیفیت این تایرها در رده های میان قیمت قابل قبول است؛ عمر مفید آن ها معمولاً بیش از هر چیز به شرایط رانندگی و مسیر

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		





با G80 پرستیز بلک که قیمت آن ۷۹ هزار و ۳۵۰ دلار است، شروع می‌کنیم. این مدل مجهز به جلوینچره مشکی براق و همچنین جزئیات مشکی براق روی سپرها و دستگیره‌های در است. این موارد با قاب مشکی چراغ‌های جلو، نشان‌های تیره، کالیپرهای ترمز مشکی و لاستیک‌های ۲۰ اینچی مشکی با درپوش‌های مرکزی شاور همراه شده‌اند. این تم در داخل کابین با ترمیم چوب خاکستری سیاه و صندلی‌های چرمی نایاب مشکی که الگوی دوخت لوزی منحصر به فردی دارند، ادامه می‌یابد. طراحان همچنین برای این مدل دکمه‌های مشکی، درپچه‌های تهویه مشکی و همچنین توری مشکی بلندگوها را در نظر گرفته‌اند.

جنسیس با معرفی نسخه جدید پرستیز بلک برای مدل‌های G80، G80 و GV80 با جزئیات مشکی جذابیت محصولات خود را افزایش داده است. پکیج‌های مشکی به شدت محبوب شده‌اند و تقریباً هر خودروسازی چنین گزینهای را ارائه می‌دهد. اکنون می‌توانیم جنسیس را هم به این جمع اضافه کنیم؛ زیرا این شرکت نسخه پرستیز بلک را برای مدل‌های G80، GV80 و GV80 کوپه مدل ۲۰۲۶ معرفی کرده است. این مدل‌ها که قرار است در ایالات متحده و کانادا عرضه شوند، طراحی تکرنگ خیره‌کننده با جزئیات مشکی و رنگ بدنه مشکی یا سفید دارند. خریداران همچنین از چند ویژگی خاص در داخل بهره‌مند خواهند شد.



پرستیز مشکی برای محصولات «جنسیس»

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ارتقای استانداردها؛ شمشیر دولبه برای مونتاژچینی‌ها

ارتقای استانداردها بدون توجه به شرایط اقتصادی و محدودیت‌های ارزی، نه تنها به بهبود کیفیت خودرو منجر نمی‌شود، بلکه تیراژ تولید را کاهش و وابستگی به واردات را افزایش خواهد داد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«صنعت خودرو در ایران سال‌هاست میان دو گانه «ارتقای کیفیت» و «دامنه تولید» گرفتار مانده است. سیاست‌گذار بارها کوشیده با تعریف مجموعه‌ای از استانداردهای تازه، خودروسازان را به سمت بهبود ایمنی و کیفیت محصولات سوق دهد، اما آن چه در عمل رخ داده، بیش از آن که به بهبود محصول نهایی بینجامد، هزینه‌های تولید را افزایش داده و بنیبه ضعیف خودروسازان را تحت فشار مضاعف قرار داده است. حالانیز ما جرای ارتقای استانداردها از «۸۵ گانه» به «۱۲۲ گانه» بار دیگر به صدر اخبار باز گشته است؛ اقدامی که در ظاهر «همگام‌سازی با قواعد جهانی» عنوان می‌شود اما در عمل پرسش‌های جدی در باره ضرورت، پیامدها و حتی انگیزه‌های پشت پرده آن وجود دارد.

از یک سو، کارشناسان معتقدند که در شرایط فعلی اقتصاد ایران، تحریم‌های بین‌المللی، محدودیت‌های ارزی و بحران تامین قطعات، ارتقای استانداردها نه تنها غیر عملیاتی است بلکه می‌تواند به افت شدید تولید و تعطیلی خطوط منجر شود. از سوی دیگر، برخی تحلیلگران بر این باورند که چنین تصمیماتی با فشار دی‌نفعانی صورت می‌گیرد که به دنبال باز کردن فضا برای واردات خودروهای خارجی و مونتاژ محصولات چینی هستند؛ خودروهایی که بسیاری از امکانات مورد نظر در قالب آپشن ارائه می‌دهند و الزام قانونی در کشور مبدا ندارند. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع، با «رضا برنابادی»، کارشناس باسابقه صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

این روزها بحث ارتقای استانداردها از ۸۵ گانه به ۱۲۲ گانه مطرح شده است. به نظر شما این تصمیم چقدر ضرورت دارد و آیا صنعت خودروسازی ایران آمادگی چنین تغییری را دارد؟

اگر بخواهم صریح بگویم، این تصمیم صدر صد اشتباه است. ارتقا از ۸۵ به ۱۲۲ معنایش این نیست که صرفاً ۳۷ استاندارد جدید اضافه می‌شود؛ بلکه هر کدام از این موارد جزئیات و الزامات پیچیده‌ای دارد. در شرایط اقتصادی فعلی که تامین ارز، واردات قطعه و حتی حفظ تیراژ تولید با مشکل جدی مواجه است، چنین تغییری نه تنها کمکی به کیفیت خودرو نمی‌کند، بلکه تولید را به شدت کاهش می‌دهد.

باید در نظر داشت که بسیاری از خودروهای قدیمی همانند محصولات رنو در خودروهای سواری و آکسور واتگسو و ولوو در خودروهای تجاری که سال‌ها در بازار حضور داشته‌اند، هیچ‌گاه چنین استانداردهایی نداشته‌اند، اما همچنان اگر تولید شوند طرفداران جدی خود را دارا هستند و در دوره تولید خود هیچ مشکل ایمنی و کیفی هم نداشته‌اند. کیفیت خودرو به عوامل متعددی بستگی دارد، نه صرفاً به داشتن یا نداشتن چند آپشن مثل ترمز اضطراری یا سامانه تشخیص خط. این الزامات در کشورهایی پیشرفته دنیا هم اجباری نشدند و در صورت تمایل مشتری بر روی خودروها نصب می‌شود.

یکی از نکاتی که از سوی کارشناسان صنعت خودرو مطرح می‌شود، افزایش ارزش برای ناشی از ارتقای استانداردهاست. شما این مساله را چطور می‌بینید؟

بله، دقیقاً همین‌طور است؛ وقتی شما الزامات استانداردهای جدید را به خودرو ساز تحمیل می‌کنید، او ناچار می‌شود قطعات خاصی وارد کند. حال آن که نه قطعه‌ساز داخلی توان تولید این قطعات را دارد و نه کشور منابع ارزی کافی برای تامین آن‌ها. نتیجه چه می‌شود؟ یا تولید متوقف می‌شود، یا خودرو ساز باید وابسته به واردات شود. این وابستگی هم عمدتاً به چین است، چون عملاً بازار جهانی برای ما بسته است و فقط چین حاضر است با ما کار کند.



نویسنده: امید محمدی

جالب است بدانید بسیاری از همین امکاناتی که در قالب استاندارد مطرح می‌شود، در چین «الزام قانونی» نیست، بلکه به عنوان آپشن در خودروها ارائه می‌شود. حالا ما می‌خواهیم چیزی را که حتی در کشور سازنده اختیاری است، به عنوان الزام در ایران اجرا کنیم! این تصمیم بیشتر بوی سیاست‌های غیر شفاف می‌دهد تا دغدغه واقعی کیفیت، بنابراین زمان بازنگری برخی از سیاست‌گذاری‌ها فرا رسیده است.

جالب است بدانید بسیاری از همین امکاناتی که در قالب استاندارد مطرح می‌شود، در چین «الزام قانونی» نیست، بلکه به عنوان آپشن در خودروها ارائه می‌شود. حالا ما می‌خواهیم چیزی را که حتی در کشور سازنده اختیاری است، به عنوان الزام در ایران اجرا کنیم!

برخی منتقدان معتقدند پشت این تصمیمات، منافع برخی از واردکنندگان خودروهای خارجی یا مونتاژکاران خودروهای چینی نهفته است، شما این دیدگاه را قبول دارید؟ با قاطعیت بله، این تصمیمات دو هدف دارد: اول این که خودروهای قدیمی داخلی را به بهانه نداشتن استاندارد از مدار خارج کنند؛ دوم این که زمینه را برای واردات خودروهای خارجی یا مونتاژ خودروهای چینی، خصوصاً محصولات چینی، باز کنند. شما نگاه کنید، وقتی خودروی داخلی به خاطر نداشتن یک استاندارد خاص کنار گذاشته می‌شود، مصرف‌کننده چاره‌ای جز

خرید خودروی وارداتی ندارد. از طرف دیگر، برخی شرکت‌هایی که واردکننده خودروهای چینی هستند، عملاً با نهادهای استاندارد هماهنگ می‌شوند تا چنین الزامات سختگیرانه‌ای تعریف شود. این یعنی یک بازی دو سر برد برای واردکننده و دو سر باخت برای صنعت خودروی ایران.

باتوجه به فعالیت شما در صنعت خودرو، وضعیت داخلی سازی در خودروهای تجاری نسبت به خودروهای سواری چگونه است؟

در خودروهای تجاری، به دلیل تیراژ پایین‌تر، داخلی‌سازی وضعیت مطلوبی ندارد. در واقع در این بخش با مشکلاتی مواجه هستیم، هر بار که استاندارد جدیدی اضافه می‌شود، زنجیره داخلی‌سازی دچار اختلال می‌شود. چرا؟ چون قطعه‌ساز داخلی توان مالی و فنی برای تطبیق سریع با این تغییرات را ندارد. در خودروهای سواری وضعیت به مراتب از خودروهای سنگین بهتر است. به‌طور کلی، هر چه استانداردها افزایش پیدا کند، روند داخلی‌سازی کندتر می‌شود و وابستگی به واردات بیشتر می‌شود.

ارتقای استاندارد چه تاثیری در تیراژ تولید و قیمت خودرو خواهد گذاشت؟ آیا سبب کاهش تیراژ و انحراف از برنامه تولید می‌شود؟

تاثیر مستقیم و جدی دارد؛ اول از همه، تامین قطعات سخت‌تر می‌شود و این یعنی کاهش تیراژ. دوم این که هر قطعه جدیدی که اضافه شود، هزینه تولید بالا می‌رود. در نهایت قیمت خودرو افزایش می‌یابد، در حالی که مصرف‌کننده نهایی در خودروهای تجاری عملاً هیچ استفاده‌ای از این استانداردها نمی‌برد. مثالی بزنم: فرض کنید تلفن همراه هوشمندی را می‌خرید که هزار آپشن دارد، اما شما فقط از چند قابلیت ساده آن استفاده می‌کنید. خودرو هم همین است؛ بسیاری از این استانداردها برای مشتری نهایی هیچ سودی ندارد.

در عوض، بهانه‌ای می‌شود برای گرانی خودرو و کاهش تقاضا. وقتی تقاضا کم شود، خودرو ساز هم دچار بحران نقدینگی می‌شود و چرخه تامین قطعات باز هم مختل می‌شود.

در بخش بین‌المللی، وضعیت ارتباط خودروسازان و قطعه‌سازان ایرانی با شرکت‌های خارجی را چطور ارزیابی می‌کنید؟

واقعیت این است که تقریباً هیچ کشوری به دلیل جبر تحریم‌های ظالمانه حاضر به همکاری جدی با ما نیست، در این میان تنها استثنا چین است. ما می‌توانیم برخی تحریم‌ها را با واسطه دور بزنیم، اما این کار هزینه‌ها را بالا می‌برد و عملاً مزیتی برای کشور ایجاد نمی‌کند. در نهایت، باز هم وابسته به چین می‌شویم. مشکل اینجاست که چینی‌ها از این وضعیت نهایت استفاده را می‌کنند. هر چه ما بگوئیم، مخالفتی ندارند، چون بازارشان در ایران تضمین شده است. آن‌ها محصولی را که در کشور خودشان الزام قانونی ندارد، به ما می‌فروشند و ما هم آن را با نام «ارتقای استاندارد» به مردم تحمیل می‌کنیم.

اگر بخواهید جمع‌بندی کنید، پیامدهای اصلی ارتقای استانداردها به ۱۲۲ گانه برای صنعت و بازار خودرو چیست؟

به‌طور خلاصه می‌توان گفت که ارتقای استانداردها از ۸۵ گانه به ۱۲۲ گانه سه پیامد دارد: ۱. افت تولید: چون تامین قطعات سخت‌تر و گران‌تر می‌شود. ۲. افزایش قیمت و ارزش برای بیشتر: چون هزینه تولید بالا می‌رود. ۳. افزایش وابستگی: چون برای اجرای استاندارد ناچار به واردات قطعات از چین می‌شویم. این سه عامل در کنار هم، صنعت خودرو سازی کشور را به سمت تضعیف بیشتر سوق می‌دهد. در حالی که هدف باید تقویت داخلی‌سازی و کاهش وابستگی باشد و ما برعکس عمل می‌کنیم.

راهور تهران بزرگ در ادامه اظهار داشت: «توقف در داخل پیاده‌راه‌ها باعث تضییع حقوق شهروندی شده که علاوه بر جریمه، منجر به انتقال وسیله نقلیه به پارکینگ می‌شود.» سرهنگ شریفی در پایان به شهروندان تهرانی توصیه کرد توقف در حاشیه بزرگراه‌ها از عوامل اصلی بروز حوادثی است که منجر به فوت و مجروحیت‌های شدید رانندگان و سرنشینان خودروها می‌شود. وی تاکید کرد: «در صورت توقف اضطراری در حاشیه بزرگراه‌ها، حتماً با قرار دادن مثلث خطر (حداقل در فاصله ۷۰ متری) در عقب وسیله نقلیه، محل توقف خود را ایمن‌سازی کنید.»

سرهنگ علی اصغر شریفی، رئیس مرکز جامع اطلاع‌رسانی پلیس راهور تهران بزرگ درباره آمار اعمال قانون تخلفات ساکن در ۶ ماه نخست سال توسط پلیس اعلام کرد: «در این مدت حدود ۲۰۲ هزار فقره توقف در پیاده‌راه، ۱۰۷ هزار فقره توقف در ایستگاه وسایل نقلیه عمومی، ۱۵۰ هزار فقره توقف در حریم تقاطع‌ها و میادین، ۲۱۹ هزار فقره توقف در محل پارک ممنوع از جمله موارد تخلفات بوده است. همچنین یک میلیون و ۲۰۰ هزار فقره توقف مطلقاً ممنوع، یک میلیون و ۴۸۴ هزار فقره سد معبر و یک میلیون و ۵۳۱ هزار فقره توقف دوبله نیز ثبت شده است.» رئیس مرکز جامع اطلاع‌رسانی پلیس



ثبت ۵ میلیون تخلف ساکن در تهران طی ۶ ماه گذشته



رئیس اسبق کلوپ موتورسواران کشور در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

تصویب لایحه گواهینامه موتور بانوان، اشتغالزایی گسترده‌ای ایجاد می‌کند



ایجاد فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی برابر میان زنان و مردان

سعید باقری، رئیس اسبق کلوپ موتورسواران کشور در گفت‌وگوی اختصاصی با روزنامه «دنیای خودرو» بیان کرد: «محدودیت در قوانین موجود و بلاتکلیفی قانونی برای موتورسواری بانوان به دلیل عدم فرهنگ‌سازی و آموزش‌های لازم، باعث افزایش تصادفات، عدم پوشش بیمه‌ای و ایجاد بار مالی و زمانی برای نهادهای مختلف از جمله بیمه، اورژانس و اداره پلیس می‌شود.» سعید باقری بهبود ایمنی، نظم حقوقی و ایجاد انگیزه در بانوان را از خروجی‌های مثبت تصویب لایحه پیشنهادی دولت در این باره، در مجلس شورای اسلامی برشمرد. رئیس اسبق کلوپ موتورسواران کشور در ادامه افزود: «تصویب لایحه پیشنهادی دولت توسط مجلس می‌تواند گامی مهم برای رفع بلاتکلیفی و ایجاد فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی برابر میان زنان و مردان باشد. با همکاری بین قوه مجریه و مجلس می‌توان این چالش‌ها را پشت سر گذاشت و به سمت جامعه‌ای پویا و ایمن‌تر حرکت کرد.» باقری اضافه کرد: «از مزیت‌های قانونی شدن این امر مهم می‌توان به اشتغالزایی در زمینه خدمات حمل‌کالا برای بانوان، رونق کسب‌وکار، ایجاد آموزشگاه‌های رانندگی با موتورسیکلت ویژه بانوان، پرورش مربیان خانم و توانمندسازی بانوان و استقلال بیشتر برای آنان اشاره کرد. در حال حاضر نیز بسیاری از بانوان موتورسوار در رشته‌های ورزشی موتورسواری در داخل و خارج از کشور در مسابقات و همایش‌های بین‌المللی حضور پررنگی دارند.» وی در پایان تاکید کرد: «امید است با تصویب لایحه پیشنهادی دولت به مجلس شورای اسلامی در این زمینه، بسیاری از بانوان کشور مان که چشم‌انتظار تصمیم قانونگذاران هستند، خبر خوشی دریافت کنند و در ادامه، شاهد ایجاد بستری ایمن و قانونمند در زمینه استفاده از موتورسیکلت برای بانوان محترم کشور عزیزمان باشیم.»

زنان موتورسوار افزوده می‌شود؛ بنابراین لازم است در راستای پاسخگو بودن به قانون، این افراد گواهینامه داشته باشند.» معاون تقنینی معاونت پارلمانی ریاست جمهوری با اشاره به این که این طرح در معاونت پارلمانی تهیه شده است، به همکاری برخی نمایندگان مجلس از جمله خانم فلاحتی اشاره کرده و گفت: «ما در معاونت پارلمانی به دنبال این هستیم تا برای زنانی که تمایل دارند موتور سوار شوند قوانینی تهیه کنیم و تدابیری برای آن اندیشیده‌ایم. البته معاونت زنان ریاست جمهوری هم در صدد تهیه لایحه‌ای برای حل این مشکل است.»

می‌طلبید، توضیح داد: «در صورت وقوع حوادث رانندگی برای زنان راکب موتورسیکلت، خسارت‌های وارده به سایر وسایل نقلیه یا عابران توسط بیمه پوشش داده نمی‌شود. این موضوع نه تنها برای زنان موتورسوار، بلکه برای تمامی استفاده‌کنندگان از معابر، خطرات مالی جدی ایجاد می‌کند. حرف ما این است که برای مردان گواهینامه وجود دارد؛ بنابراین اگر لازم باشد در شهرهای مختلف بر رفتار راکبان موتورسیکلت نظارت شود، پلیس می‌تواند گواهینامه آن‌ها را بگیرد و با اعمال قانون مانع تخلفات حادثه‌ساز شود. اما متأسفانه برای زنان راکب چنین شرایطی نداریم. از طرف دیگر روزه‌روز به تعداد

بانوان وجود ندارد. چندی بعد، در اسفند ۱۴۰۳، موضع دولت شفاف‌تر شد. زهرا بهروز‌آذر، معاون امور زنان رئیس‌جمهور در حاشیه جلسه هیات دولت گفت: «دولت با صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان موافق است. در حال حاضر شاهد هستیم که بانوان از موتورسیکلت استفاده می‌کنند و بانوانی که توانایی خلبانی هواپیما دارند، قطعاً می‌توانند موتورسیکلت هم برانند.» این اظهارات نشان‌دهنده حمایت رسمی دولت از تغییر قانون بود. امادر خرداد ۱۴۰۴، پلیس بار دیگر موضع خود را روشن کرد. سرهنگ آرش امیری، رئیس مرکز صدور گواهینامه پلیس راهور توضیح داد که هنوز اختیار قانونی صدور گواهینامه برای بانوان از سوی مجلس به پلیس تفویض نشده است. او تاکید کرد: «صدور مجوز برای رانندگی با هر نوع وسیله نقلیه موتوری، چه برای آقایان و چه بانوان، الزامی است و حتی موتورهای برقی نیز مشمول این قانون می‌شوند. اما این اختیار هنوز به پلیس داده نشده و نیاز به تصویب مجلس دارد.»

روزبه‌روز به تعداد زنان موتورسوار افزوده می‌شود اوایل شهریورماه سید کاظم دلخوش، معاون تقنینی معاونت پارلمانی ریاست‌جمهوری به روزنامه «ایران» گفت: «مطابق تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، صدور گواهینامه موتورسیکلت صرفاً برای مردان تعریف شده است. این محدودیت به دلیل عدم ذکر واژه «زنان» در متن قانون ایجاد شده است.» دلخوش با بیان این که روزه‌روز به تعداد زنان موتورسوار اضافه می‌شود و همین لزوم برنامه‌ریزی در این زمینه را



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

لایحه صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان، پس از سال‌ها انتظار، از سوی دولت به مجلس ارسال شده است. این لایحه با هدف اصلاح تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تدوین شده و در صورت تصویب، محدودیت قانونی موجود برای زنان در این زمینه برطرف خواهد شد. رئیس پیشین پلیس راهور تهران بزرگ نیز در این مورد اعلام کرد که صدور گواهینامه موتورسیکلت برای زنان از نظر قانونی منع ندارد و تنها نیازمند بازنگری مسئولان است. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

نیاز به اصلاحات در تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

موضوع صدور گواهینامه موتورسیکلت برای بانوان در سال‌های اخیر بارها محل بحث میان دولت و پلیس بوده و هر بار با چالش‌های قانونی مواجه شده است. در بهمن ۱۴۰۳، پلیس راهور با استناد به تبصره ماده ۲۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، اعلام کرد که در متن قانون، مسئولیت صدور گواهینامه تنها برای «مردان» تعریف شده و چون نامی از زنان نیامده، تکلیف آنان نامشخص مانده است. پلیس تاکید داشت که تا زمان اصلاح قانون یا تصویب الحاقیه‌ای جدید، امکان صدور گواهینامه برای



فونیکس





اف‌ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز تماس
خدمات

۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

townix-official



Autoworld.ir

شنبه ۵ مهرماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۰۳

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشرو چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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



کیا با آزمون سکوت!

«کمپین جدید کیا با عنوان «آزمون سکوت» در کلمبیا رونمایی شد. در این پروژه خلاقانه، خودروهای برقی کیا داخل یک کتابخانه به حرکت درآمدند تا نشان دهند تا چه اندازه بی صدا هستند. این نخستین بار بود که تست درایوی در مکانی انجام شد که حتی عطسه می تواند سکوتش را بشکند. خودروها میان قفسه ها و کنار خوانندگان عبور کردند بدون آنکه کسی متوجه شود. این کمپین توسط یک آژانس تبلیغاتی طراحی و در سپتامبر ۲۰۲۵ منتشر شد.

پیامدهای تسهیل واردات خودرو

«واردات خودرو می تواند نقش مهمی در افزایش تنوع بازار ایفا کند. در شرایط فعلی، مصرف کنندگان با گزینه های کمتری در انتخاب خودرو مواجه هستند و تسهیل واردات این امکان را فراهم می کند که طیف وسیع تری از خودروها با رده های قیمتی، کلاس های بدنه و امکانات متفاوت را می بازار شوند. این موضوع می تواند پاسخگوی نیاز گروه های مختلف مصرف کنندگان از خودروهای اقتصادی گرفته تا مدل های کاملاً به روز باشد. این درحالی است که افزایش تنوع نه تنها دامنه انتخاب مشتریان را گسترده تر می کند، بلکه سبب شفاف تر شدن انتظارات در بازار خواهد شد. به عنوان نمونه، حضور مدل های خارجی با استانداردهای ایمنی و مصرف سوخت متفاوت می تواند معیارهای تازه ای را برای مقایسه در اختیار خریداران بگذارد. همین مقایسه مستقیم میان محصولات داخلی و خارجی می تواند فشار مثبتی بر خودروسازان داخلی وارد کند تا کیفیت تولیدات خود را به سطح رقابتی تری برسانند. از سوی دیگر، افزایش عرضه از طریق واردات ممکن است نقش موثری در تعادل نسبی قیمت ها ایفا کند. این موضوع در شرایطی که رشد قیمت ها در بازار داخلی یکی از دغدغه های اصلی خریداران است، اهمیت بیشتری پیدا می کند. درمجموع، افزایش تنوع و ایجاد فضای رقابتی ناشی از واردات خودرو به عنوان یکی از ابزارهای موثر اصلاح ساختار بازار خودرو مطرح است.

این روند می تواند به بهبود تجربه خرید، ارتقای استانداردها و درنهایت افزایش رضایت مصرف کنندگان منجر شود؛ حال باید دید در عمل واردات خودرو چه سمت و سویی پیدا خواهد کرد.

رامین بیات
روزنامه نگار

نکته آموزشی

رینگ های آلومینیومی یا آلیاژی سبک تر هستند و فرمان پذیری و ترمزگیری را بهبود می دهند؛ هرچند در برابر ضربه حساس تر هستند. همچنین باید به پهنا و افست رینگ توجه کرد. افست نامناسب می تواند به یاتاقان ها و جلوبندی آسیب بزند. در انتخاب طرح رینگ نیز بهتر است علاوه بر سلیقه، به تهویه مناسب ترمزها توجه شود. درنهایت، هنگام تعویض رینگ حتما به همخوانی آن با سایز لاستیک توجه کنید؛ چرا که ترکیب اشتباه می تواند موجب سایش زودرس، لرزش فرمان و حتی بروز خطر حین رانندگی شود.

«انتخاب رینگ خودرو تنها جنبه زیبایی ندارد؛ بلکه مستقیماً بر ایمنی، عملکرد و عمر قطعات تاثیر می گذارد. نخستین اصل، اندازه استاندارد رینگ است. هر خودرو بر اساس طراحی کارخانه، محدوده مشخصی از قطر و عرض رینگ را می پذیرد. استفاده از رینگی بزرگ تر از استاندارد می تواند باعث فشار به سیستم تعلیق، افزایش مصرف سوخت و سخت تر شدن فرمان پذیری شود. نکته مهم بعدی جنس رینگ است. رینگ های فولادی در برابر ضربه مقاوم تر هستند، اما وزن بالاتری دارند و شتاب و نرمی حرکت را کاهش می دهند. در مقابل،

راهنمای انتخاب رینگ مناسب خودرو



لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

