

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

در گفت‌وگو «دنیای خودرو» با مدیر کل دفتر آمواد و خدمات بازرگانی وزارت صمت مطرح شد:

لجستیک ایران دو برابر گران‌تر از استاندارد جهانی!

شکل‌گیری شرکت‌های تخصصی و سرمایه‌گذاری هدفمند می‌تواند با برنامه‌ریزی بلندمدت، هزینه‌ها را کاهش دهد و ناوگان را به‌روز کند...
صفحه ۹

با فروش ۱۲,۳ همتی رقم خورد:

جهش ۳۲ درصدی فروش «سایپا» در شهریورماه

شرکت خودروسازی سایپا در تازه‌ترین گزارش ماهانه خود که به شهریور ۱۴۰۴ مربوط می‌شود، از عملکردی...
صفحه ۵

عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری به «دنیای خودرو» خبر داد: ثبت صوری ۱۰ هزار کامیون در سامانه ثبت سفارش

داوود خداداد، عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری، در گفت‌وگوی اختصاصی با...
صفحه ۷

لقب «آمستردام ۲» برای شهر لندن!

آیا مسیرهای دوچرخه‌سواری می‌توانند جایگزین بزرگراه‌ها شوند؟

صفحه ۱۵

تویوتا «BZ3X» جدیدترین محصول خانواده برقی‌های تویوتا با «نگین تندیس الماس» به بازار ایران می‌آید

برقی محبوب بازارهای آسیایی در شرف تحویل به مشتری ایرانی

صفحه ۸



دلایل منحصر به فرد بودن تکنولوژی لکسوس

صفحه ۱۴

نخستین سری پیکاپ‌های موسو «گرند خان» تحویل مشتریان شد

صفحه ۱۲

@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



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI



واقعاً را فراهم می‌سازد که می‌تواند رقیبی برای بزرگانی مثل توپو تا لندکروزز یا فورد برانکو باشد. در نتیجه طراحان مستقل رندرهایی را طراحی کرده‌اند که با الهام از کانسپت اخیر تاسمان و یکندر طراحی شده و این پیکاپ را به یک شاسی‌بلند آفرودی تبدیل کرده‌اند. نتیجه، ترکیبی از نشانه‌های طراحی منسجم تر و یکندر با تناسباتی است که برای مسیرهای آفرودی مناسب‌تر هستند. هرچند این هنوز یک محصول واقعی نیست، اما با توجه به اظهارات مقامات کیا، ویژگی‌های لازم برای گرفتن رنگ واقعیت را دارد. رندرهای مورد بحث نشان می‌دهند که چهره جنجالی تاسمان در قالب شاسی‌بلند عمل می‌کند.

مقامات کیا به امکان ساخت شاسی‌بلندی آفرودی بر پایه پیکاپ تاسمان اشاره کرده‌اند که می‌تواند رقیب توپو تا لندکروزز و جیب رانگلر باشد. نخستین پیکاپ میان‌سایز کیا یعنی تاسمان ظاهر بحث‌برانگیزی دارد و طراحی عمودی و جعبه‌ای با جزئیات غیرمتعارف، از زمان رونمایی نظرات متفاوتی را برانگیخته است؛ اما زیر ایر بدنه جنجالی، یک پلت‌فرم شاسی تردبانی نهفته است که از آن چه به نظر می‌رسد، بسیار توانمندتر است. تیم مهندسی کیا تأیید کرده که این پلت‌فرم می‌تواند به سرعت به یک شاسی‌بلند تبدیل شود و از همان زیرساخت‌ها و پیش‌رانه‌ها بهره‌برد. این قابلیت امکان خلق یک شاسی‌بلند خانوادگی آفرودی



رقابت نفسگیر «تاسمان» با «رانگلر»

بازگشت به مسیر تولید واقعی خودرو

شرکت‌های کوچک با تیراژ پایین و داخلی‌سازی پایین تنها به پراکندگی منابع و هدررفت ارز می‌انجامد. شرط حداقل ۴۰ درصد داخلی‌سازی واقعی و تیراژ سالانه بالای ۱۰۰ هزار دستگاه باید در صدور مجوزها قرار گیرد. در کنار آن، ادغام هدفمند شرکت‌ها برای دستیابی به تیراژ اقتصادی ضروری است. بدون مقیاس تولید حداقل ۶۰۰ هزار دستگاه، هیچ پلتفرم داخلی توجیه‌پذیر نخواهد بود.

سوم، وزارت صمت باید پیوندی روشن میان سیاست‌های قیمتی و سطح داخلی‌سازی برقرار کند. افزایش سود مصوب باید فقط به محصولاتی تعلق گیرد که قطعات راهبردی نظیر موتور، گیربکس و قطعات های-تک را در داخل تولید می‌کنند. این سازوکار انگیزه مالی مستقیمی برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های کلیدی ایجاد خواهد کرد.

چهارم، بهره‌گیری از ظرفیت شرکت‌های دانش بنیان داخلی یا صاحب فناوری می‌تواند بخشی از فشار تحریم‌ها را کاهش دهد. خودروسازانی که بتوانند بخشی از نیاز خود را از طریق این شرکت‌ها تأمین کنند، باید اجازه بایند قطعات یا مواد اولیه را با سهولت وارد کنند و حتی از تعرفه ترجیحی بهره‌مند شوند. پنجمین و شاید حیاتی‌ترین گام، بازتعریف نقش دولت در هدایت صنعت است. وزارت صمت باید از سیاست‌های کوتاه‌مدت و مقطعی فاصله بگیرد و استراتژی بلندمدتی برای توسعه زنجیره ارزش خودرو تدوین کند؛ استراتژی‌ای که تحقیق و توسعه، طراحی پلتفرم و قطعه‌سازی پیشرفته را در کانون خود قرار دهد. بدون چنین نگاهی، صنعت خودرو همچنان در حاشیه کم‌بازده مونتاژ باقی خواهد ماند.

امروز بیش از هر زمان دیگری روشن است که تداوم مونتاژ نه راه حل تحریم‌ها، که خود بخشی از بحران است. منابع ارزی کشور محدودتر از آن است که صرف واردات بی حاصل قطعات شود. وزارت صمت اگر می‌خواهد از صنعت خودرو دفاع کند، باید از مسیر حمایت از ساخت داخل واقعی عبور کند. تنها در این صورت است که می‌توان همزمان با ایستادگی در برابر فشارهای خارجی، گامی جدی به سوی استقلال صنعتی برداشت.

صنعت خودرو ایران بیش از شش دهه است که درگیر طرح خودکفایی و تولید ملی است، اما واقعیت امروز آن، چیزی جز گسترش مونتاژ و وابستگی عمیق به قطعات خارجی نیست. داده‌های رسمی مرکز پژوهش‌های مجلس نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۲ بیش از

سه و نیم میلیارد دلار ارز تنها برای واردات قطعات خودروهای مونتاژی مصرف شده؛ رقمی معادل یک‌سوم کل ارزی صنعت خودرو. این در حالی است که ارزش افزوده بخش مونتاژ به زحمت به ۷ درصد می‌رسد و سهم آن در ایجاد اشتغال نیز ناچیز است. به بیان ساده، منابع عظیم ارزی کشور در جیب مونتاژ کارانی می‌رود که به واسطه شکاف تعرفه‌ای، سودهای کلان کسب می‌کنند اما نقشی در توسعه فناوری یا تقویت زنجیره ارزش ایفا نمی‌کنند. اما پرسش کلیدی این است که در شرایط تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی و محدودیت‌های شدید ارزی، چه باید کرد تا مسیر صنعت خودرو از شرایط فعلی خارج شود؟ پاسخ در یک جمله خلاصه می‌شود: بازتعریف سیاست‌های حمایتی با محوریت ساخت داخل واقعی.

نخستین گام، اصلاح ساختار تعرفه‌هاست، نظام فعلی عملاً مشوق مونتاژ است و امکان ساخت داخل در برخی از شرکت‌های سازنده خودرو به دلیل عدم تمایل شرکای خارجی کم است. وزارت صمت باید تفاوت تعرفه میان واردات خودرو کامل و قطعات منفصله را حذف یا به حداقل برساند و تخفیف‌های تعرفه‌ای را تنها به صورت پلکانی و متناسب با عمق ساخت داخل واقعی ارائه کند. در غیر این صورت، همچنان مونتاژ کاران برنده اصلی باقی خواهند ماند. دومین محور، سخت‌گیری در صدور مجوزهای جدید است. ورود



امید محمدی
عضو شورای سردبیری

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

خدمات هوشمند بیمه، جاده‌ها را امن‌تر می‌کند



هزینه‌های ناشی از تعمیر و نگهداری برای مشتریان به‌طور محسوسی کاهش می‌یابد. این موضوع در بلندمدت ارزش خودرو را نیز حفظ می‌کند و مشتریان از این بابت رضایت بیشتری دارند.

و ثوق در تحلیل خود گفت: «یکی از بخش‌های مهم بازار خودرو، خودروهای دست‌دوم است که سهم قابل توجهی در خرید و فروش دارند. بیمه با ارائه پوشش‌های دقیق و کامل برای این دسته از خودروها، به خریداران اطمینان خاطر می‌دهد و ریسک‌های مالی آن‌ها را به حداقل می‌رساند. این اقدام باعث تقویت بازار خودروهای دست‌دوم و افزایش شفافیت معاملات شده است.»

علی وثوق گفت: «آینده بیمه خودرو به سمت استفاده گسترده‌تر از فناوری‌های هوشمند و داده‌محور می‌رود و بیمه‌ها با بهره‌گیری از داده‌های بزرگ و الگوریتم‌ها قادر خواهند بود سیاست‌های بیمه‌ای سفارشی‌تر، دقیق‌تر و به‌طور کلی مقرون به‌صرفه‌ای ارائه کنند. این موضوع نه تنها ریسک‌ها را کاهش می‌دهد، بلکه به ایجاد فرهنگ بیمه‌ای پیشگیرانه کمک شایانی خواهد کرد.»

وی در پایان افزود: «شرکت‌های بیمه با تمرکز بر نوآوری، تنوع خدمات و فناوری‌های نوین، نقشی محوری در بهبود امنیت مالی و افزایش رضایت مشتریان در حوزه خودرو ایفا می‌کنند. این شرکت‌ها با ارائه راهکارهای جامع، از بیمه‌های پایه تا خدمات جانبی تخصصی، می‌توانند به‌عنوان پلی مطمئن میان مالکان خودرو و ریسک‌های متعدد صنعت خودرو عمل کنند.»

صنعت خودرو ایران با وجود ظرفیت‌های بالا، همواره در معرض ریسک‌ها و چالش‌های متعددی قرار دارد که از جمله آن‌ها

می‌توان به نوسانات بازار، افزایش تصادفات و هزینه‌های بالای نگهداری اشاره کرد. در این میان، نقش بیمه به‌عنوان ابزاری کلیدی برای مدیریت ریسک و کاهش هزینه‌ها بر جسته می‌شود. شرکت‌های بیمه که در به‌کارگیری فناوری‌های نوین پیش‌رو هستند، در آینده به‌عنوان بازیگران مهم این حوزه، با رویکردی نوآورانه و جامع می‌توانند جایگاهی ویژه در بازار بیمه خودرو کسب کنند و تأثیر قابل توجهی در امنیت مالی مالکان خودرو داشته باشند. علی وثوق، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» به بررسی این نوع پوشش بیمه‌ای پرداخته است.

و ثوق گفت: «شرکت‌های بیمه‌ای که در بستر فضای مجازی با ارائه طیف متنوعی از محصولات بیمه‌ای توانسته‌اند نیازهای مختلف مشتریان را به شکل جامع پوشش دهند، تنها به ارائه بیمه‌های پایه مانند شخص ثالث و بدنه اکتفا نکرده‌اند، بلکه خدمات جانبی مثل امداد خودرو، پوشش تصادفات و حوادث طبیعی و بیمه‌های مکمل را نیز توسعه داده‌اند.»

وی افزود: «این تنوع در محصولات و خدمات باعث شده که متقاضیان احساس امنیت بیشتری داشته و انتخاب‌های بهتری بر اساس نیازهای خاص خود داشته باشند.» و ثوق درباره خدمات امداد خودروها گفت: «بیمه‌ها در سال‌های اخیر با سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های نوین مانند سیستم‌های مدیریت ناوگان، اپلیکیشن‌های موبایلی و سامانه‌های پاسخگویی فوری، توانسته‌اند سرعت پاسخگویی به مشتریان را تا حد زیادی بالا ببرند. این سرعت عمل در مواقع بحرانی، نه تنها موجب کاهش استرس رانندگان می‌شود، بلکه نقش مهمی در حفظ سلامت و امنیت آن‌ها دارد.» و ثوق توضیح داد: «از دیگر دستاوردهای بیمه، همکاری مستمر با شبکه گسترده‌ای از تعمیرگاه‌های معتبر است. این همکاری دوطرفه باعث می‌شود خسارت‌ها سریع‌تر و با کیفیت بالاتر جبران شوند و در نتیجه



مهتری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



قیمت ۱۵۸ هزار یورویی برای کادیلاک «CT5-V» سفارشی



«کادیلاک با الهام از برنامه سلسبتیک، برنامه سفارشی‌سازی برای CT5-V بلک‌وینگ ارائه کرده که استاندارد جدیدی در تجمیل شخصی‌سازی شده ارائه می‌کند. کادیلاک CT5-V بلک‌وینگ خودرویی بی‌نهایت خاص است که پیش‌ران ۶.۲ لیتری V8 سوپرشارژ را با گیربکس ۶ سرعته دستی ترکیب می‌کند. حالا این خودرو با برنامه جدید سفارشی‌سازی کادیلاک به سطحی بی‌سابقه از انحصاری بودن می‌رسد. این برنامه که از فرآیند سفارشی‌مدل فوق لوکس سلسبتیک الهام گرفته، قصد دارد استاندارد جدیدی در تجمیل شخصی‌سازی شده تعریف کند. در این راستا، CT5-V بلک‌وینگ امکان شخصی‌سازی گسترده‌ای را با کمک یک مشاور اختصاصی ارائه می‌دهد. هر یک از

اعضای تیم مشاوران دارای پیشینه طراحی هستند و با مشتریان همکاری می‌کنند تا خودرو منحصر به فردشان را به واقعیت تبدیل کنند. کادیلاک جزئیات زیادی ارائه نکرده؛ اما اعلام کرده که مشستریان به پالت رنگی گسترده‌ای با بیش از ۱۶۰ آپشن دسترسی خواهند داشت. این عدد در مقایسه با ۹ رنگ معمول، جهشی بزرگ است و هر خودرو در مرکز آرتیزان در میشیگان به صورت دست‌ساز تولید می‌شود. علاوه بر رنگ بدنه سفارشی، این خودرو مجموعه‌ای گسترده از رنگ‌ها و متریال داخلی را ارائه می‌دهد. این موارد می‌توانند در میلیون‌ها ترکیب مختلف باهم ادغام شوند تا فضایی داخلی خلق کنند که برای هر مشتری منحصر به فرد باشد.

عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

بورس، رمز عبور خودروسازان از بحران نقدینگی

تا تولید بتواند جهش لازم را تجربه کند.

خرد و کلان به سمت تولید هدایت شود، بخشی از این منابع از بازار خارج یا به فعالیت‌های غیرمولد سوق داده شد.



بازار سرمایه چه نقشی می‌تواند در تحقق جهش تولید ایفا کند؟

بازار سرمایه به عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای تامین مالی در اقتصاد، جایگاهی کلیدی در تحقق جهش تولید دارد. این بازار با ارائه ابزارهای مالی متنوع، امکان جذب سرمایه‌های خرد و کلان را فراهم می‌کند. بنابراین اگر به درستی مدیریت شود، بازار سرمایه می‌تواند کانالی موثر برای اتصال منابع مالی به بخش واقعی اقتصاد باشد. به بیان دیگر، زمانی که سرمایه‌ها به جای فعالیت‌های غیرمولد به سمت تولید سوق داده شوند، هم صنایع داخلی توان رشد پیدا می‌کنند و هم بازار سرمایه به پایداری بیشتری می‌رسد.

به موانع موجود بر سر راه تولید اشاره کردید. از نظر شما مهم‌ترین چالش‌های موجود در این مسیر چیست؟

موانع متعدد و پیچیده‌ای در برابر تولید وجود دارد. در وهله نخست، تامین منابع مالی پایدار یکی از چالش‌های اصلی است. بسیاری از بنگاه‌های تولیدی به دلیل کمبود نقدینگی با عدم دسترسی به تسهیلات ارزان قیمت با مشکل ادامه فعالیت روبه‌رو هستند. علاوه بر آن، نظام تصمیم‌گیری در کشور هنوز با چالش شفافیت و ثبات روبه‌رو است. تصمیم‌های ناگهانی در حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی یا تغییرات مکرر قوانین، تولیدکنندگان را دچار سردرگمی می‌کند. از سوی دیگر، تحریم‌ها و محدودیت‌های تجارت خارجی، مسیر ورود مواد اولیه

برای این که دستورالعمل حاکمیت شرکتی به شکل موثر اجرا شود، چه پیش شرط‌هایی باید در کشور مهیا شود؟

نخستین گام، فراهم کردن زیرساخت‌های نهادی و قانونی لازم برای اجرای کامل این دستورالعمل است. اگر ساختارهای حقوقی، نظارتی و اجرایی پشتیبان آن نباشد، نمی‌توان انتظار داشت حاکمیت شرکتی کارآمد باشد. دومین عامل، بهبود فضای کلی کسب‌وکار است. تازمانی که موانع تولید برطرف نشود، نظام تصمیم‌گیری شفاف نباشد و روابط خارجی کشور با محدودیت‌های گسترده روبه‌رو باشد، اجرای دستورالعمل‌ها هم نتایج مطلوبی به همراه نخواهد داشت. بنابراین، باید هم‌زمان با اصلاحات نهادی، موانع تجارت خارجی و تحریم‌ها نیز کاهش یابد

و چه تاثیری می‌تواند بر رونق تولید داشته باشد؟

به طور قطع اجرای درست دستورالعمل حاکمیت شرکتی تاثیر بسزایی در حل مشکلات موجود در اقتصاد کشور دارد. این دستورالعمل می‌تواند بستری مناسب برای جذب سرمایه‌های سرگردان فراهم کند و با هدایت صحیح منابع مالی، گام موثری در جهت رونق تولید برداشته شود. در حقیقت، حاکمیت شرکتی به عنوان یک چارچوب شفاف و کارآمد، امکان ایجاد ارتباط موثر میان بازار سرمایه و بخش تولید را فراهم می‌کند. با این حال، برای دستیابی به این اهداف باید زیرساخت‌های مرتبط با اجرای این دستورالعمل فراهم شود. اگر این بسترها آماده نباشند، اجرای ناقص آن نه تنها کمکی به تولید نخواهد کرد، بلکه می‌تواند منجر به بی‌اعتمادی سرمایه‌گذاران نیز شود.

به نظر شما، چرا در سال‌های اخیر بازار سرمایه نتوانسته نقش خود را در رونق تولید به درستی ایفا کند؟

واقعیت این است که طی چند سال گذشته بازار سرمایه به شدت تحت تاثیر تحولات داخلی قرار گرفته است. بی‌توجهی به بخش تولید و نادیده گرفتن نقش آن در اقتصاد، موجب شد بازار سرمایه نیز دچار مشکل شود. زمانی که بخش مهمی همچون تولید در کشور با چالش‌های جدی روبه‌رو باشد، طبیعی است که بازار سرمایه نیز با بحران‌های متعدد مواجه شود. افزون بر این، تصمیم‌گیری‌های ناگهانی و گاه شتاب‌زده در حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی، فضای اطمینان سرمایه‌گذاران را تضعیف کرده است. در نتیجه، به جای آن که سرمایه‌های



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«تامین مالی همواره یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های صنعت خودرو در ایران بوده است. خودروسازان داخلی که با مشکلاتی چون کمبود نقدینگی، فشار هزینه‌های تولید و محدودیت‌های ناشی از تحریم‌ها روبه‌رو هستند، برای ادامه مسیر نیازمند منابع پایدار و شفاف هستند. در این میان، بازار سرمایه و اجرای اصول حاکمیت شرکتی می‌تواند نقشی کلیدی ایفا کند؛ چرا که این دوا ابزار نه تنها امکان جذب سرمایه‌های خرد و کلان را فراهم می‌کند، بلکه با ایجاد شفافیت در فرآیندها، اعتماد سرمایه‌گذاران را نیز افزایش می‌دهند. مرتضی افقه، اقتصاددان و عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» معتقد است: «اگر زیرساخت‌های لازم برای اجرای حاکمیت شرکتی فراهم شود، بازار سرمایه می‌تواند مسیر تازه‌ای برای تامین مالی خودروسازان و رشد تولید در کشور باز کند.» وی با تاکید بر این که بازار سرمایه می‌تواند یکی از مهم‌ترین مسیرهای تامین مالی صنعت خودرو باشد، گفت: «اجرای درست دستورالعمل حاکمیت شرکتی، بستری برای هدایت سرمایه‌های خرد و کلان به سمت تولید فراهم می‌کند.» وی معتقد است: «با رفع موانع کسب‌وکار و ایجاد زیرساخت‌های مناسب، بازار سرمایه قادر خواهد بود منابع مالی مورد نیاز خودروسازان را جذب کرده و رونق تولید را رقم بزند.»

با توجه به شرایط اقتصادی کشور، اجرای دستورالعمل حاکمیت شرکتی چه اهمیتی دارد

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



ایکوپرس، مدیرعامل شرکت ایران خودرو دیزل در نشست هئاتمدی با اعضای هیاتمدیره انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعهسازان خودرو گفت: «برنامه‌های مدونی برای گسترش همکاری با قطعهسازان داخلی در نظر گرفته شده که این امر، افزایش داخلی سازی محصولات و استمرار تولید در ایران خودرو دیزل را رقم خواهد زد.» یوسف‌الهی شکیب با اشاره به تدوین برنامه توسعه محصولات بر پایه سیاست‌گذاری‌ها و مطالعات بازار، تصریح کرد: «این برنامه طی دو ماه آینده در اختیار قطعهسازان قرار خواهد گرفت و با تمرکز بر روش‌های صحیح فروش و پایبندی به تعهدات مالی، تلاش می‌کنیم بر داخت‌ها به‌شکل عادلانه انجام شود تا هر دو طرف در مسیر همکاری به‌ترین دستاوردها را داشته باشند.» مدیرعامل ایران خودرو دیزل با تأکید بر لزوم تسریع در انجام تعهدات معوق و تحویل خودروهای مشتریان خاطر نشان کرد: «با اخذ مجوزهای

برنامه «ایران خودرو دیزل» برای گسترش ارتباط با قطعهسازان داخلی



آیا ورود قوه قضائیه می‌تواند گره کور خودروسازی را باز کند؟

بن‌بست قیمت‌گذاری دستوری خودرو



کشور بعد از نفت است؛ صنعتی که در اغلب کشورها به‌عنوان پیشران اقتصادی عمل کرده، خودرو همچنین در ردیف کالاهای استراتژیک طبقه‌بندی می‌شود و در بورس کشور ما نیز نمادهای خودرویی، بازیگر اصلی و لیدر بازار سرمایه هستند. بر اساس آمارهای تخمینی ایران سالانه به حدود یک میلیون دستگاه خودرو نیاز دارد که به دلیل شرایط تحریمی و ارزی نیازمند تولید درصد بالایی از نیاز بازار در داخل کشور است. ناظر به این واقعیت‌هاست که تحلیلگران از وزارت صمت و سایر نهادهای تنظیم‌گر می‌خواهند برای رفع چالش قیمتی با بزرگ‌ترین خودروساز کشور قبل از توسل به تهدید و برخوردهای تعزیری، متناسب با اثر این صنعت و بازار بر اقتصاد کشور، معیشت مردم و جامعه تقاضا رفتار کنند. ۲. بن‌بست نهادهی: این‌که آیا می‌توان ورود قوه‌قضائیه را منبعث از ناکارآمدی نهادهای مسئول مانند شورای رقابت و وزارت صمت در تمشیت و مدیریت سیاست‌ها دانست یا نه سوالی است که باید کارشناسان به آن پاسخ دهند؛ اما مداخله نهاد نظارتی-قضایی بالاتر، اذعان به این واقعیت است که وزارت صمت به‌جای ایفای نقش حمایتی، پشتیبانی و حل مسائل خود به‌پای چوبین کشمکش بدل شده و حال نیازمند ورود ضلع سومی به‌عنوان قاضی، حکم یا داور است. همه این‌ها در حالی است که نتیجه سوء دو دهه قیمت‌گذاری دستوری امروز در جامعه ویراز می‌دهد؛ لاتاری خودرویی، افت کیفیت خودروهای وطنی به‌دلیل فشار مالی ناشی از سرکوب قیمتی، هجوم دلالان و ایجاد بازار زیرزمینی. آن‌هم در شرایطی که تعیین سقف قیمتی به تنها ماموریت تعریف‌شده‌اش یعنی کنترل تورم نیز دست پیدا نکرد.

بر همین اساس پیش‌بینی می‌شود اگر ورود قوه‌قضائیه و

فرناز علیزاده: ورود قوه قضائیه به موضوع تعیین سقف قیمتی برای خودروها فشارغ از هر نتیجه‌ای که می‌توان برای آن متصور شد، فراتر از یک مداخله قضایی در کشاکش نزاع حقوقی وزارت صمت و ایران خودرو به‌شمار می‌رود. هفته‌هاست چالش طرفین موضوع بر سر میزان اصلاح قیمتی خودروها در سال ۱۴۰۴ همچنین مبنای قانونی تصمیمات‌شان، بازار خودرو را تحت تأثیر قرار داده است. ایران خودرو معتقد است عرضه خودرو با اصلاح کمتر از ۲۲.۵ درصد به دلیل تحمیل زیان به این مجموعه خصوصی و سهامی با منطق تولید، اقتصاد و از همه مهم‌تر واقعیت‌های بازار تناسبی ندارد و در مقابل، خط‌کش وزارت صمت برای اصلاح قیمتی روی عدد ۱۵ درصد ایستاده است. اختلاف قیمت ۷ درصدی ظرف سه‌ماه به شرایط پیچیده منجر شده و به اعتقاد ناظران وضعیت آشفته و در عین حال راکد بازار خودرو را تشدید کرده؛ وضعیتی که زیان آن به‌دلیل بلاتکلیفی بازار و سردرگمی خریداران و فروشندگان، فراتر از عدد و رقم اختلافی است. بر همین اساس بعد از پیشنهاد حجت‌الاسلام «حمزه خلیلی»، معاون اول قوه‌قضائیه مبنی بر تشکیل کمیته‌ای برای بررسی روند تعیین و ابلاغ قیمت خودرو، نخستین سوال این بود که آیا این ایده به‌نتیجه عملیاتی منجر خواهد شد و بالاخره می‌تواند این گره کور را چه با دست و چه با دندان باز کند؟ پرسش اساسی تر اما در باره چرایی ورود بالاترین رده‌های قضایی کشور به موضوع فرآیند قیمت‌گذاری است. از جمله؛ ۱. بزرگ شدن ابعاد موضوع: خودروسازی دومین صنعت

پیگیری يك موضوع

Follow up



نرگس باقری زمردی

مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت

۳۹۰۰ کشته بدون ثبت سفارش وارد کشور شده‌اند

«در روزهای اخیر موضوع عدم ترخیص کشته‌های وارداتی و اعتراض واردکنندگان، دوباره به‌یکی از چالش‌های مهم صنعت حمل‌ونقل کشور تبدیل شد. در همین رابطه نرگس باقری زمردی، مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت به تشریح وضعیت کشته‌های وارد شده بدون ثبت سفارش و اقدامات دولت برای حل این مشکل پرداخت.

وضعیت کشته‌های وارداتی که این روزها محل اعتراض واردکنندگان شده چگونه است؟

ما تعدادی کشته در داخل کشور داریم که به‌صورت قانونی وارد نشده‌اند. با این حال، دولت با وجود اطلاع از غیرقانونی بودن این ورود، سعی کرده همکاری لازم را انجام دهد. برای نمونه، یک واردکننده ثبت سفارش برای ۱۰ دستگاه داشت، اما ۱۰ سفارش ۱۰ تایی وارد کرده بود. آن ۱۰ دستگاه اولیه ترخیص شدند، اما ۹۰ دستگاه دیگر بدون ثبت سفارش باقی ماندند و همین موضوع ایجاد مشکل کرد

یعنی همه کشته‌ها غیرقانونی وارد شده‌اند؟

خیر؛ اما ادعا این است که حدود ۳ هزار و ۹۰۰ کشته به این شکل وارد کشور شده‌اند. ما این موارد را از گمرک دریافت کرده‌ایم و اکنون ثبت سفارش کشته‌هایی که در داخل کشور هستند در حال کارسازی است. پیش‌بینی می‌کنیم ظرف یکی دو روز آینده نهایی شود.

در خصوص ۷۰۰ کشته‌ای که گفته می‌شود در مرز ترکیه قرار دارند، چه تصمیمی گرفته شده است؟

برای این بخش، ما نیاز به تأیید دفتر دولت داریم. به‌عبارتی باید مهر دولت بخورد تا امکان ثبت سفارش و ترخیص آن‌ها فراهم شود. این حدود ۷۰۰ دستگاه، خارج از کشته‌های موجود در داخل کشور هستند و روندشان متفاوت است.

اعتراض واردکنندگان به تأخیر در ترخیص را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

واقعیت این است که بخشی از مشکل ناشی از بوروکراسی اشتباه و پیچیده‌ای است که در روند ترخیص وجود داشته است. البته دولت تلاش کرده تا با مصوبه‌ای ویژه، راننده‌ها و واردکنندگان دچار ضرر نشوند. حتی با وجود اطلاع از تخلف در ورود بخشی از کشته‌ها، دولت اجازه داد که گمرک اسامی را اعلام کند و ترخیص انجام شود.

نگاه View



قدیر قیافه

نایب‌رئیس اتاق بازرگانی ایران

حمایت از بنگاه‌های صنعتی اثرات اسنپ‌ک را کاهش می‌دهد

«برای کم‌اثر کردن اسنپ‌ک باید صادرات تسهیل و از بنگاه‌های اقتصادی حمایت شود و وظیفه سیاست‌گذاری تجاری به وزارت صمت بر گردد.

آن‌چه اهمیت دارد این است که بتوانیم از آن با کمترین آسیب عبور کنیم و راه‌حل آن تسهیل صادرات و حمایت از بنگاه‌های اقتصادی است. اتفاقاتی از این دست مانند اعمال تحریم‌ها، به‌طور طبیعی اثراتی بر اقتصاد دارد.

در عین حال معتقدم این تهدیدات اگر درست شناسایی شوند، اثرات آن را می‌توان کاهش داد و فرصت‌هایی از دل آن خلق کرد.

البته باید تأکید کرد در سال ۲۰۱۰ تحریم‌هایی علیه ایران اعمال شد که از تحریم‌های آمریکا در سال‌های اخیر سخت‌تر نبود. تفاوت اصلی تحریم‌های سازمان ملل با تحریم‌های آمریکا در این است که این تحریم‌ها باید توسط کشورهای عضو سازمان ملل رعایت شود؛ ولی تحریم‌های آمریکا یک‌جانبه بود.

با توجه به رویکرد اخیر دیپلمات‌های چینی و روسی متوجه شدیم که این دو کشور بازگشت تحریم‌ها را به‌رسمیت نمی‌شناسند. این درحالی است که در

اقتصاد امروز، تعدد در بخشنامه‌ها و مقررات را داریم که هر روز اضافه هم می‌شود؛ یکی از این قوانین، قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز است. در نشستی که به‌تازگی با آقای لاریجانی داشتیم، درباره این موضوع صحبت کردیم و قرار شده موضوع را پیگیری کنند.

این قانون باید بازنگری شود. امروز هر تولیدکننده باید با قیمت آزاد ارز، مواد اولیه را بخرد و محصول را با قیمت مبادله‌ای بفروشد. حدود ۶۰ سال در اقتصاد بر طبل قیمت‌گذاری دستوری و ثبات نرخ ارز می‌کوبیم؛ درحالی که نرخ ارز چندین برابر شده است.

باید واقعیت اقتصاد را درک کنیم، اقتصاد یک علم است و با دستور شکل نمی‌گیرد. باید از این وضعیت سخت، استفاده و الگوهای رفتاری در حکمرانی اقتصادی

را تغییر دهیم. باید قوانین محدودکننده را به‌قوانین تسهیل‌کننده تبدیل کنیم. امروز نرخ تأمین مالی در یک بنگاه ۴۵ درصد است و اگر خواهد از بازار تأمین کند، به بیش از ۵۰ درصد می‌رسد.

بنابراین انعطاف در مقررات باید اعمال شود و سیاست‌گذاری تجاری به سازمان توسعه تجارت بازگردد. امروز این سازمان هیچ‌اشراف تصمیم‌گیری در حوزه تجارت ندارد. باید وزارت صمت هاب و محور موضوع شود.

تشکیل کمیته پیشنهادی یا سازوکاری مشابه به‌منع از افزایش گیت‌های تصمیمی باشد، احتمالاً به‌نتیجه مطلوب منجر نشود. تجربه‌های قبلی کشورمان در این زمینه و همچنین رویه عموم کشورهای جهان، تنها راه خلاصی از این شبکه درهم‌تنیده تنظیم‌گری و عارضه‌ای به‌نام بخت‌آزمایی خودرویی را حرکت به‌سمت آزادسازی تدریجی قیمت‌ها می‌داند و در همین چارچوب ناظران نسبت به این که تمرکز قوه‌قضائیه این روند را تسهیل کند، ابراز امیدواری و خوش‌بینی می‌کنند. چرا که معتقدند امروز قیمت‌گذاری دستوری در بن‌بست رویکردی و عملکردی گرفتار است و سازوکاری که قرار بود «کلید» باشد، خود به یک قفل بزرگ زنگ‌زده بدل شد.

خلاصه این شرایط، «شکست سیاست‌های اقتصادی» است که از دوران محمود احمدی‌نژاد به میراث مانده؛ یعنی پایین نگه داشتن ظاهری قیمت خودروها که خود معلول دیدگاه مداخله دولتی در تمام امور و شئون اقتصاد و بازار است.

بر همین پایه به‌نظر می‌رسد تنها موضوعی که قوه‌قضائیه، سران قوا یا سایر نهادهای بالادستی باید برای آن تصمیم بگیرند، فراتر از قیمت‌گذاری دستوری خودرو است؛ یعنی خصوصی‌سازی واقعی و الزامات آن. همان واقعیتی که چندی پیش از سوی رئیس قوه‌قضائیه نیز به آن اشاره شد که اولاً نمی‌توان بدون میدان دادن عملی (نه فقط با حرف) به بخش خصوصی مشکلات معیشتی و اقتصادی را حل‌وفصل کرد و در عین حال نمی‌توان به پیش‌شرط‌ها و الزامات فعالیت بخش خصوصی پایبند نبود. حال باید منتظر ماند و دید نگاه بالاترین مقام‌های قضایی کشور به بخش خصوصی تاچه حد مجال نفوذ در لایه‌های پایینی و میدانی دستگاه اجرایی و عملیاتی را می‌دهد.

زاپاس

Spare Tire

مجمع و انتخابات انجمن قطعهسازان خودرو کشور برگزار شد / ابقای هیات‌مدیره قبلی و ورود چند عضو جدید و جوان

و حمیدرضا صمدیان از استان سمنان به‌عنوان اعضای علی‌البدل هیات‌مدیره انجمن قطعهسازان خودرو کشور معرفی شدند. همچنین محمدملکی از استان کردستان نیز با کسب آرای لازم به‌عنوان یازرس اصلی انجمن انتخاب شد. پس از انجام مراحل قانونی مجمع سالانه و انتخابات دوره جدید فعالیت هیات‌مدیره انجمن، بررسی و تبادل نظر پیرامون وضعیت صنعت قطعهسازی و خودرو کشور صورت گرفت.

عشقی و سیدحسین بحرینیان از استان خراسان رضوی، ابراهیم دوست‌زاده از استان سمنان، ابراهیم احمدی از استان اصفهان، محمد آقاجانی از استان قم، حسن زارع‌نژاد از استان قزوین، علیرضا خلیلی از استان مرکزی، محمدعلی ذکریانی از استان مازندران، یوسف حقیقی از استان گیلان و بابک کریمخان از استان کرمانشاه به‌عنوان اعضای اصلی و مهرداد آلان، جعفر نصیری و جواد علی‌نژاد از استان تهران، ابوالفضل شورمیچ از استان البرز



آوردند و با ورود چند عضو جدید و جوان، بزرگ‌ترین تشکل بخش خصوصی صنعت‌خودرو کشور، ترکیب هیات‌مدیره خود برای سه سال آینده را شناخت. بر اساس انتخابات انجام‌شده محمدرضا نجفی‌منش، امیرحسین جلالی، سعید صوری و حسن وطنی از استان تهران، رضا رضایی، آرش محبی‌نژاد، مهدی مطلب‌زاده، سیامک مقتدری و فرامرز طیبی از استان البرز، محمدمهدی شکورزاده، مهدی صادقی، علیرضا

«به گزارش روابط عمومی انجمن صنایع همگن قطعهسازان خودرو کشور، در این مجمع که تمام اعضای انجمن از سراسر کشور در آن حضور داشتند، علاوه بر ارائه گزارش‌های قانونی هیات‌مدیره، خزاندار و یازرس، بارگزاری انتخابات، اعضای هیات‌مدیره انجمن برای دوره جدید فعالیت (از سال ۱۴۰۴ تا ۱۴۰۷) نیز مشخص شدند. بر این اساس، بیشتر اعضای هیات‌مدیره قبلی، یک بار دیگر اعتماد قطعهسازان خودرو کشور را به‌دست



نگاه خاص منصوری به رولزرویس «داون»



«رولزرویس داون تیونینگ منصوری با کیت بدنه فیبر کربنی، کابین سفید لوکس و ۷۳۰ اسببخار قدرت در تلاش برای جلب توجه بیشتر است. منصوری اخیراً پروژه‌های جسورانه‌ای را رونمایی کرده و جدیدترین آن‌ها، رولزرویس داون است که هرچند دیگر تولید نمی‌شود، اما منصوری نمی‌خواهد دست از سرش بردارد! این گرند تورر رویا هر چند برای جلب توجه بیشتر طراحی شده است، اما کیت بدنه‌ای نسبتاً معقول برای استانداردهای منصوری دارد که شامل رکاب‌های جانبی جدید، اسپویلر جلو، سپر جلو متفاوت، نورپردازی پس‌زمینه در جلوینجره، تزئینات جدید روی گلگیرهای جلو، اسپویلر دم‌اردکی، فلاپ‌های کناری سپر عقب و دیفیوزر عقب می‌شود که دو سر آگزوز را در بر می‌گیرد و یک چراغ ترمز

اضافی به‌سبک موتور اسپرت در وسط دارد. این رولزرویس داون به‌رنگ سفید است و مقدار زیادی فیبر کربن فورج کاری شده در آن به‌کار رفته است. رینگ‌ها هرچند برای پروژه‌ای از منصوری ساده هستند، اما با طراحی چندپره، لوگوی منصوری روی درپوش مرکزی و رنگ مشکی، کنتراست جذابی با بدنه سفید ایجاد می‌کند. نوار باریک تزئینی و لوگوهای رولزرویس از جمله مجسمه نمادین روح خلسه در جلو، همچنان حفظ شده‌اند که نکته مثبتی است. رولزرویس داون استاندارد ۵۷۰ اسببخار قدرت و ۸۲۰ نیوتون‌متر گشتاور از بیش‌ترانه ۷12 تونین توربو ۶.۶ لیتری تولید می‌کند و مشخص نیست که آیا این نمونه خاص قوی‌تر شده یا نه؛ زیرا منصوری اشاره‌ای به‌قدرت آن نکرده است.

ویژه‌ها

ساماندهی و تعیین نرخنامه برای امدادگران خودرو در کشور



رئیس انجمن امدادگران خودرو با تأیید اقدامات قانونی با مشارکت وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مسئول اعلام کرد که برای نخستین بار نرخنامه فعالیت امدادخودرو در حال تدوین است که با ساماندهی و ابلاغ نرخنامه فعالیت امدادگران هدفمند و اصولی خواهد شد. علی‌اکبر عباس‌نژاد با اشاره به فعالیت شبانه‌روزی امدادگران خودرو گفت: «راندگان به محض این که اتفاقی برای خودروی شان می‌افتد بلافاصله با امدادگران خودرو تماس می‌گیرند تا به کمک آن‌ها بروند.»

دیگه چه خبر؟

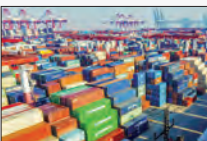
دلیل تاخیر در تخصیص ارز برای واردات مواد اولیه تولید



علیرضا گچ‌پزاد، معاون ارزی بانک مرکزی در خصوص علل تاخیر در ترخیص کالا و مواد اولیه تولید از گمرک به‌دلیل تاخیر در تخصیص ارز گفت: «واقعیت این است که در موضوع تخصیص ارز، دو مولفه اصلی وجود دارد؛ اول بحث بودجه و دوم بحث تامین ارز. ارز مثل ریال نیست که بتوان آن را چاپ کرد و در اختیار همه گذاشت. محدودیت‌های بین‌المللی و تحریم‌ها همچنان وجود دارند.»

توئیتر!

سه مشکل اصلی رسوب مواد اولیه تولید در گمرک



قائم‌مقام دبیر شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی با تأکید بر تصمیم اعضای این شورا برای حل معضل رسوب کالا در گمرکات، از ارائه پیشنهادی مبنی بر تشکیل ستاد ترخیص کالا برای مقابله با چالش رسوب کالا و مواد اولیه تولید خبر داد. کیوان کاشفی تصریح کرد: «چند مشکل اساسی در این حوزه وجود دارد؛ یک بخش به حوزه بازرگانی مربوط است، یک بحث به ثبت سفارشات و ویرایش ثبت سفارشات برمی‌گردد و یک بخش درباره روند تخصیص ارز است که به بانک مرکزی مربوط می‌شود.»

با فروش ۱۲,۳ همتی رقم خورد؛

جهش ۳۲ درصدی فروش «سایپا» در شهریور ماه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت خودروسازی سایپا در تازه‌ترین گزارش ماهانه خود که به شهریور ۱۴۰۴ مربوط می‌شود، از عملکردی فراتر از انتظارات خبر داده است. بررسی صورت‌های مالی این خودروساز نشان می‌دهد شهریور برای سایپا ماهی استثنایی و نقطه عطفی در روند درآمدزایی محسوب می‌شود. در حالی که درآمد ۶ ماهه نخست سال با رقم ۴۹ هزار و ۵۶ میلیارد تومان تنها ۲ درصد بیشتر از مدت مشابه سال گذشته بود، فروش شهریور به تنهایی ۱۲ هزار و ۳۹۲ میلیارد تومان به‌ثبت رساند؛ رقمی که نسبت به شهریور ۱۴۰۳ رشد ۳۲ درصدی را نشان می‌دهد. این جهش فروش تنها یک رشد مقطعی نیست، بلکه بازتابی از استراتژی‌های هدفمند سایپا در حوزه تنوع محصول، تمرکز بر نیازهای بازار داخلی و مدیریت موثر منابع است. در شرایطی که صنعت خودرو با فشارهای متعددی از جمله نوسانات ارزی، مشکلات تامین قطعات و رقابت شدید مواجه است، سایپا توانسته با حفظ روند باثبات و ارائه محصولاتی متناسب با ذائقه مصرف‌کنندگان، جایگاه خود را تثبیت و حتی تقویت کند. یکی از مهم‌ترین عوامل این رشد، عملکرد موفق خانواده محصولات چانگان است. سهم این مجموعه از فروش شهریور به بیش از ۵ هزار و ۲۳۰ میلیارد تومان رسید؛ عددی که به‌تنهایی نزدیک به نیمی از کل درآمد ماه را شامل می‌شود. استقبال گسترده بازار از این خودروها به دلیل



سایپا

کیفیت ساخت مناسب، طراحی مدرن و قیمت‌گذاری رقابتی بوده است. ورود و مونتاژ این محصولات در ایران تصمیمی راهبردی بود که اکنون خروجی آن در آمار فروش به‌وضوح دیده می‌شود. این موفقیت علاوه‌بر افزایش درآمد، پیامدهای مثبت دیگری نیز برای سایپا به‌همراه دارد. نخست، اعتماد مصرف‌کنندگان به برند و محصولات متنوع‌تر این شرکت افزایش یافته است. دوم، جریان نقدینگی بهبود یافته که زمینه را برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای، ارتقای خطوط تولید و تحقیق و توسعه مدل‌های جدید فراهم می‌کند. سرمایه ثبت‌شده ۱۶۲ هزار و ۱۱۴ میلیارد تومانی سایپا نیز به‌عنوان پشتوانه‌ای محکم، انعطاف‌پذیری شرکت در برابر نوسانات بازار را تضمین می‌کند. اگرچه رشد ۲ درصدی نیم‌سال نسبت به کل سال گذشته شاید در نگاه نخست چشمگیر به‌نظر نرسد، اما در فضای پرفشار اقتصادی کشور، حفظ این روند و دستیابی به رکورد شهریور، نشان‌دهنده بهبود چرخه تولید، مدیریت هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری است. شهریور ۱۴۰۴ در واقع نشانه‌ای است که می‌تواند مسیر ادامه سال را برای سایپا ترسیم کند؛ مسیری که اگر تداوم یابد، زمینه بازگشت به‌قدرت این خودروساز به رقابت جدی‌تر در صنعت خودرو را فراهم خواهد ساخت. در مجموع، گزارش شهریور ماه سایپا فراتر از یک گزارش عملکرد معمولی است. این گزارش بیانگر عبور موفق شرکت از چالش‌ها و ورود به فاز جدیدی از رشد درآمدی است. تمرکز بر سیاست‌های بازار محور، توجه به سلیقه مشتریان و استفاده از ظرفیت‌های سرمایه‌ای، سه محور اصلی موفقیت اخیر سایپا بوده‌اند. با توجه به این روند، انتظار می‌رود نیمه دوم سال نیز با دستاوردهای تازه‌ای همراه باشد و جایگاه سایپا در بازار داخلی بیش از پیش تقویت شود.

اینفوگرافش Infography

افت درآمد شرکت «تراکتورسازی ایران»

میزان درآمد شهریور ماه

۱,۳۷۹ میلیارد تومان

میزان افت درآمد ۶ ماهه

14%



میزان درآمد ۶ ماهه

۱۱,۸۶۷ میلیارد تومان

شرکت «تراکتورسازی ایران» در ۶ ماهه نخست امسال موفق به ثبت ۱۱ هزار و ۸۶۷ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چند تلخ؟

رشد قیمت‌ها در بازار خودرو

بازار خودرو در هفته‌های اخیر با تحولات چشمگیری مواجه شده است. به‌ویژه پس از فعال‌سازی مکانیسم ماشه، تنها ظرف چند روز، قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی با جهش کم‌سابقه‌ای روبه‌رو شد. این روند، نمایانگر تأثیر مستقیم و فوری عوامل روانی و اقتصادی بر بازار است.

چرا؟

تأثیر روانی تحریم‌ها و مکانیسم ماشه

فعال‌سازی مکانیسم ماشه در عرصه بین‌المللی، بازار خودرو داخلی را تحت فشار قرار داده است. فعال شدن این مکانیسم باعث ایجاد نگرانی در میان خریداران و فروشندگان شد و بسیاری از خریداران تلاش کردند با خرید سریع، از افزایش احتمالی قیمت‌ها جلوگیری کنند.

برای چه؟

نقش نرخ ارز و تحولات بین‌المللی در بازار خودرو

نرخ دلار و نوسانات ارزی در کنار تحولات بین‌المللی نقش کلیدی در افزایش قیمت خودرو ایفا کرده‌اند. کرمی، رئیس اتحادیه فروشندگان خودرو در این زمینه می‌گوید: «قیمت خودروهای وارداتی تا ۱۵ درصد، خودروهای مونتاژی ۱۰ درصد و خودروهای داخلی تا ۷ درصد افزایش یافته است.»

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری شیراز اعلام کرد: اجرای کامل طرح معاینه‌فنی در محدوده مرکزی شیراز ۱۵ مهر.

حاضر جواب: خلاصه همین روزهاست که طرح معاینه‌فنی و طرح ترافیک، در محدوده مرکزی کویر لوت کشور هم اجرایی شود، ولی نه از آلودگی هوا چیزی کم می‌شود و نه از ترافیک!

رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) گفت: بورس از قوانین حوزه خودرو پشتیبانی نمی‌کند و فروش خودرو در بورس راهکاری موقت است که نمی‌تواند تداوم داشته باشد.

حاضر جواب: فعلاً که همین فروش موقتی آن هم در بورس استارت نمی‌خورد!

ادامه ریزش قیمت خودرو و دنا.

حاضر جواب: البته این ریزش قیمت، پس از افزایش قیمتی است که چند روزه یا چند ساعته حاصل شده و ریزش اندک اندک آن ممکن است ماه‌ها طول بکشد!

دبیر کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس ضمن اشاره به مشکلات موجود در صنعت خودرو بیان کرد: «لازم است سخت‌گیری‌ها نسبت به واردات خودرو با منشأ ارز خارجی و بدون انتقال ارز کنار گذاشته شده و فرآیند واردات خودرو با تضمین خدمات پس از فروش به کشور تسهیل شود.»

حاضر جواب: البته توصیه حافظ شیرازی هم در زمینه سخت‌گیری نکردن برای واردات خودروهای خارجی، هم‌زمان با فعال شدن مکانیسم ماشه در نوع خودش جالب توجه است؛ به‌خصوص آن‌جا که می‌گوید: «گفت آسان گیر بر خود کارها کز روی طبع است سخت می‌گردد جهان بر مردمان سخت‌کوش!»

خصوصی‌سازی سایپا زیر سایه شایعات و منافع پنهان برخی شرکت‌ها...

حاضر جواب: البته همان‌طور که قدیمی‌های گفتند ماه زیاد پشت ابر نمی‌ماند، این منافع پنهان را هم زیاد نمی‌توان پشت شایعات و برخی جریان‌سازی‌ها مخفی کرد!

رئیس شورای اسلامی شهر تهران در آخرین جلسه این شورا بیان کرد: «۴۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین در راه ایران است.»

حاضر جواب: البته احتمالاً زمینی از چین به سمت ایران راه افتاده‌اند، چون با هر وسیله‌نقلیه دیگری که فرستاده شده بودند تا حالا چند ماه هم از کارکرد آن‌ها در تهران گذشته بود!

دولت بر یتانیا اعلام کرد که با ارائه ضمانت وام ۱.۵ میلیارد پوندی (معادل حدود ۲ میلیارد دلار)، از شرکت جگوار-لندرور حمایت خواهد کرد تا به زنجیره تامین این خودروساز لوکس پس از توقف تولید ناشی از حمله سایبری کمک کند.

حاضر جواب: به این می‌گویند یک حمله سایبری با خیر و برکت!

صادرات خودروسازان چینی ۲ برابر می‌شود.

حاضر جواب: این طوری که کم‌کم در کشورهای مختلف جهان باید به بچه‌های زیر ۱۸ سال هم گواهینامه داد و با یک خودرو چینی صفر کیلومتر، راهی خیابان‌های شان کرد!



شده است. به جای ساخت کارخانه های خود از صفر، سونی با هوندا همکاری کرده است تا اولین نمونه در اوها یو آمریکا تولید شود. با فناوری با یک خودرو ساز معتبر، سونی رویکرد متفاوتی نسبت به برخی استارت آپ های خودرو های برقی اتخاذ کرده است که معمولاً از پیمانکارانی چینی استفاده می کنند. آفایلا که در نمایشگاه فناوری CES در ژانویه امسال به شکل نهایی رونمایی شد، از ۸۹ هزار و ۹۰۰ دلار برای نسخه پایه و ۱۰۲ هزار و ۹۰۰ دلار برای نسخه سیگنچر قیمت گذاری شده است. سفارش ها با دویعه قابل بازگشت ۲۰۰ دلاری ثبت می شوند و سونی اعلام کرده نخستین تحویل ها از اواسط ۲۰۲۶ آغاز خواهد شد.

غسل فناوری های الکترونیک ژاپن که با تولید پلی استیشن محبوبیت بیشتری پیدا کرده است، توسط خودرو سازی هوندا، آفایلا وان را به بازار جهانی عرضه می کند. نخستین خودرو سونی با نام آفایلا (Afeela) قرار است وارد مرحله پیش تولید در کارخانه هوندا در اوهایو آمریکا شود. این خودرو که سرشار از فناوری ها و امکانات سسر گرمی است، حدود ۸۰ هزار دلار قیمت خواهد داشت و انتظار می رود در سال ۲۰۲۶ به دست مشتریان برسد. مردم ژاپن و آمریکا اولین خریداران آفایلا وان خواهند بود. چهار سال پس از آن که سونی برای نخستین بار برنامه های خود برای یک خودرو برقی را معرفی کرد، آفایلا وارد مرحله پیش تولید



نخستین محصول «سونی» روی خط مونتاژ خودرو سازان رفت

نسخه لیموزین کیا برای «کارنیوال»



با گرافیک جدید همراه شده است. ضخامت بیشتر کفیوش، پرده های متفاوت و نورپردازی جدید با حافظه و همچنین طراحی متفاوت صندلی های عقب، از دیگر تغییرات این پخش در مدل ۲۰۲۶ به شمار می آید. خریدار می تواند سیستم صوتی Bose با ۱۲ بلندگو و ساب ووفر را نیز سفارش بدهد. بنابر سفارش خریدار، فضای داخلی کیا کارنیوال Hi لیموزین ۲۰۲۶ به صورت شش، ۷ یا ۹ نفره چیدمان می شود. البته تیپ شش نفره فقط در تیپ مجهز به پیشران هیدرید قابل انتخاب است.

نسل چهارم کیا کارنیوال از سال ۲۰۲۰ در بازار حضور دارد. پس از به روزرسانی در اکتبر ۲۰۲۳، تیپ جدیدی از این خودرو با لقب Hi لیموزین معرفی شد. اکنون تصاویر و مشخصات کارنیوال Hi لیموزین ۲۰۲۶ به مخاطبان معرفی شده است. نخستین ویژگی کیا کارنیوال Hi لیموزین، ارتفاع بیشتر سقف آن است که فضای بیشتر کابین را به همراه دارد. در این مدل از باربند خبری نیست اما آنتن کوسه ای و چراغ ترمز اضافه روی برآمدگی سقف را می توان تشخیص داد. برای مشاهده تغییرات کارنیوال Hi لیموزین ۲۰۲۶ باید به فضای داخلی مراجعه کرد. نمایشگر لمسی ۱۲.۵ اینچ و صفحه نمایش لمسی ۱۷ اینچ سر نشینان عقب با گرافیک جدید همراه شده است. ضخامت بیشتر کفیوش، پرده های متفاوت و نورپردازی جدید با حافظه و همچنین طراحی متفاوت صندلی های عقب، از دیگر تغییرات این پخش در مدل ۲۰۲۶ به شمار می آید. خریدار می تواند سیستم صوتی Bose با ۱۲ بلندگو و ساب ووفر را نیز سفارش بدهد. بنابر سفارش خریدار، فضای داخلی کیا کارنیوال Hi لیموزین ۲۰۲۶ به صورت شش، ۷ یا ۹ نفره چیدمان می شود. البته تیپ شش نفره فقط در تیپ مجهز به پیشران هیدرید قابل انتخاب است.

مدل ۴ «رنو» برقی می شود



ندارد چرا که تغییرات در فضای داخلی اتفاق افتاده است. در کابین به جای صندلی های عقب با دیواره پلاستیکی و توری جداکننده به همراه قلاب های آویز رویه رو هستیم. در نتیجه این تغییرات، فضای به طول ۱،۲ متر با گنجایش ۱۰۴۵ لیتر پدید آمده است، که می تواند ۳۴۵ کیلوگرم بار حمل کند. البته محفظه ۵۵ لیتری در کف فضای بار را هم نباید فراموش کرد. از دیگر ویژگی های رنو ۴ ون می توان به دیواره فلزی، کفیوش ضد لغزش، جعبه محافظ لوازم و قابلیت ضد سرت کشش های جانبی و عقب، اشاره کرد.

نسل جدید رنو ۴ پس از چند دهه غیبت در اکتبر ۲۰۲۴ رونمایی شد. این کراس اوور برقی که همچون رنو ۵ بر اساس پلتفرم AMmpR Small شکل گرفته است، از مارس ۲۰۲۵ در اروپا به فروش می رسد. اکنون رنو از عرضه تیپ جدید رنو ۴ در قالب یک ون خبر داده است. این خودرو فعلاً در فرانسه عرضه می شود، اما احتمال دارد که بعداً در برخی از کشورهای اروپایی نیز به فروش برسد. رنو ۴ ون توسط بخش سفارشی سازی محصولات رنو یعنی Qstone شکل گرفته است، هر چند که این تیپ همچون مدل استاندارد در تاسیسات Maubeuge فرانسه تولید خواهد شد. رنو ۴ ون از نظر ظاهری با تیپ استاندارد تفاوتی

مسیر پرفراز و نشیب «بیوک» در دو قاره؛

بیوک بامینی ون «GL8» بازار چین را تسخیر کرد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در جهان یویا و رقابتی امروز صنعت خودرو، برندها برای بقا و پیشرفت ناگزیر به تطبیق با سلاقی محلی، فرهنگ مصرف کننده و روندهای جهانی هستند. داستان بیوک - این خودرو ساز آمریکایی امیل - نمونه ای بی نظیر از تناقض ها و چالش های بازاریابی بین المللی است. در حالی که بیوک سال هاست در کشور زادگاه خود به یک برند حاشیه ای بدل شده و از خاطره طلایی دهه های ۵۰ و ۶۰ میلادی فقط نوستالژی باقی مانده، در آن سوی دنیا، یعنی چین، این برند به یک نماد لوکس، موفق و پیشرو تبدیل شده است. در ادامه سعی شده از زوایای مختلف تاریخی، اقتصادی، فرهنگی و روانشناختی به سرگذشت متفاوت بیوک در شرق و غرب پرداخته شود.

ریشه های یک برند دوست داشتنی

بیوک با تکیه بر تاریخ پرشکوه خود وارد بازار چین شد و توانست جایگاهی بی مانند میان مصرف کنندگان این کشور بیابد. تاریخ حضور بیوک در چین به دهه های ۴۰ و ۵۰ میلادی بازمی گردد؛ زمانی که مقامات بلند پایه دولت چین و حتی سران حزب کمونیست از محصولات بیوک جهت تردهای رسمی استفاده می کردند. خودروهایی نظیر بیوک رودمستر و سوپر به عنوان نماد ثروت، اقتدار و پرستیژ در چین پذیرفته شدند. این تصویر ذهنی مثبت از لوکس بودن و اعتبار، به گسترش برندینگ بیوک در اذهان جمعی مردم چین کمک شایانی کرد و زمانی که جنرال موتورز (موتلی شنال قدرتمند آمریکایی) در دهه ۹۰ دوباره به چین بازگشت، معادله را به کلی به نفع بیوک تغییر داد.

نقطه عطف این حضور موفق به سال ۱۹۹۷ بازمی گردد؛ سالی که جنرال موتورز با انعقاد همکاری استراتژیک با سایک موتور، یکی از بزرگترین شرکت های خودرو ساز چینی، جوینت ونچری را پایه گذاری کرد که مسیر ورود رسمی و تولید مدل های اختصاصی بیوک در چین را فراهم ساخت. نتیجه این اتحاد، عرضه بیوک رگال و سپس مینی ون اختصاصی GL8 بود که به طور شگفت آوری فروش بالایی پیدا کرد. تا سال ۲۰۲۴، بیوک تنها در چین نزدیک به ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو فروخته که دو برابر بازار آمریکاست. این روند طی سه دهه گذشته متجر به فروش بیش از ۱۰ میلیون دستگاه شده است؛ آماري که شاهد مثال یک استراتژی بومی سازی دقیق و موفق است

آمار فروش، روندها و جایگاه بیوک در بازار چین

بر اساس آخرین داده های انجمن خودرو سازان چین (CAAM) و گزارش های تخصصی، بازار خودرو چین طی سال های اخیر شاهد رشد مستمری بوده است. در سال ۲۰۲۳، مجموع فروش خودرو های نو در چین به بیش از ۲۱.۷ میلیون دستگاه رسید و بیوک به رغم چالش های رقابتی، سهم قابل توجهی را حفظ کرد. اگر چه فروش بیوک در چین از سال ۲۰۲۲ به این سو با کاهش حدود ۲۰ درصدی روبه رو شده، اما این برند در سال ۲۰۲۴ همچنان



چالش های دوگانه برای برندی سنتی

بیوک داستانی یویا و الهام بخش از موفقیت بازاریابی بومی، نوآوری فناوریانه، بهره گیری از ظرفیت های فرهنگی و تأثیر سرمایه گذاری های دولتی است. شاید کمتر برندی در تاریخ صنعت خودرو چنین تناقض و فاصله ای میان جایگاه خود در بازار داخلی و یک بازار صادراتی بزرگ را تجربه کرده باشد.

تحلیل موردی بیوک به وضوح نشان می دهد که موفقیت در یک بازار، محصول تطبیق هوشمندانه با ذائقه و فرهنگ مصرف کننده، نوآوری شجاعانه در محصول و فناوری، تدویم ارتباط مثبت با تصمیم سازان دولتی و بهره گیری هفتمند از داستان برند است.

در بازار چین، بیوک با اتکا به روابط استراتژیک با سایک، توسعه نوآوری های برقی و تمرکز بر ذائقه مصرف کنندگان دیجیتال محور، به احتمال زیاد جایگاه خود را تا آینده قابل پیش بینی حفظ خواهد کرد؛ هر چند رقابت جدی برندهای چینی می تواند تهدیدی بالقوه باشد. موفقیت مستمر در این بازار مستلزم نوآوری پایان ناپذیر، بومی سازی هوشمندانه و واکنش سریع به روندهای مصرفی است. در آمریکا اما بیوک نیازمند بازتعریف بنیادین است: بازسازی محصولات، ورود شتابان به حوزه برقی سازی و هوشمندسازی، بازآفرینی تصویر ذهنی برند برای نسل جدید و توسعه مدل های جسور و آینده نگر همچون آن چه در چین انجام داده. تنها با چنین تحول عمیقی امکان دارد جایگاه بیوک در بازار داخلی از یک برند حاشیه ای به نقش آفرین جدی ارتقا یابد.

در نهایت، رمز موفقیت بیوک نمونه ای از اهمیت دیپلماسی صنعتی، فهم عمیق فرهنگ بازار و سازگاری استراتژیک با تغییر است؛ مسیری که درس های آن برای تمام خودرو سازان جهانی، روزنامه نگاران تخصصی و فعالان حوزه مارکتینگ بین المللی آموزنده و راه گشاست.



هوشمندانه از عنصر برند آمریکایی بودن آن تدوین شد. برند بیوک نه فقط به عنوان یک خودرو، بلکه به مثابه نشانه ای از رفاه، موفقیت و سبک زندگی فرهیخته در جامعه چین جای خود را باز کرد. بیسوک با بهره گیری از کمپین های تبلیغاتی بومی، روایت داستان های موفقیت آمیز مقامات دولتی و تجار بزرگ چینی با محصولات برند و همچنین سرمایه گذاری مداوم روی وفاداری مشتریان قدیمی، موفق شد بازاری گسترده ایجاد کند. ضمن آن که برگزاری رویدادهای لوکس، ارائه خدمات پس از فروش سطح بالا و راه اندازی باشگاه های مشتریان، همگی به پرورش این تصویر کمک کردند.

محور بومی سازی برای بازار چین

کلید موفقیت چشمگیر بیوک در چین را باید در توان بالای این شرکت برای بومی سازی طراحی و فناوری محصولات خود جستجو کرد. برخلاف آمریکا که بیوک بیشتر به تولید شاسی بلند و مدل های بنزینی صرف بسنده کرده، در چین رویکردها به شدت آینده نگر و منطبق با ترندهای روز جهان بوده است. بیوک در چین طیف وسیعی از محصولات را عرضه می کند؛ از سدان های میان رده و مینی ون های لوکس تا کراس اوور های مدرن و نوآوری های برقی. نمونه بارز این سیاست، توسعه مینی ون GL8 است که به طور اختصاصی با سلاقی خانواده های چینی و شرکت های تجاری بومی هماهنگ شد و جایگزین واقعی برای خودرو های ژاپنی و اروپایی شد. همچنین برخی مدل ها از قبیل بیوک رگال که در آمریکا سال ها پیش تولیدشان متوقف شده بود، همچنان با تغییرات و به روزرسانی های اختصاصی در چین عرضه و حتی در سال ۲۰۲۳ با فیس لیفت جدید وارد بازار شدند. بیوک اخیراً با معرفی برند فرعی الکتر (Electra) گام بزرگی در جهت برقی سازی محصولات خود در چین برداشته است.



نزدیک به ۴۰۰ هزار واحد خودرو به فروش رساند که بیش از دو برابر فروش آن در بازار ایالات متحده است. در طول سه دهه اخیر، بیوک بیش از ۱۰ میلیون دستگاه خودرو در چین فروخته است؛ رکوردی که کمتر برند خارجی در این بازار به آن دست یافته است. همچنین این برند تاکنون بیش از ۱۲ مدل مختلف، از سدان و مینی ون گرفته تا خودرو های برقی، عرضه کرده و در سبد محصولاتش مدل های متنوعی همچون رگال و GL8 وجود دارد که بعضی از آن ها به صورت انحصاری برای چین توسعه یافته اند. مینی ون بیوک GL8 یکی از موفق ترین نمونه ها در این زمینه است؛ محصولی که بیش از ۲ میلیون دستگاه فروش داشته و در هر دوره مورد به روزرسانی قرار گرفته تا همچنان پاسخگوی نیازها و ذهنت های جدید بازار چین باشد.

همکاری استراتژیک با سایک؛ رمز موفقیت بیوک

موفقیت پررنگ بیوک در چین را باید تا حد زیادی موهون راهبرد دقیق و علمی جنرال موتورز در شناخت بازار محلی و انعقاد قرارداد جوینت ونچر با شرکت دولتی سایک (SAIC) دانست. این همکاری موجب شد بیوک نه تنها رویکرد فروش مستقیم را دنبال نکند، بلکه کنترل کامل بر طراحی، تولید و بازاریابی خودرو های منطبق با انتظارات و نیاز های مشتریان چینی را به دست آورد. محصولات اولیه این اتحاد، مانند بیوک رگال (۱۹۹۹) و GL8 نمونه هایی بودند که صرفاً برای چین با طراحی و فناوری های بومی سازی شده عرضه شدند و بلافاصله جای خود را در میان شرکت های حمل و نقل، مدیران دولتی و خانواده های طبقه مرفه چین یافتند.

استراتژی بازاریابی بیوک بر اساس تحقیقات عمیق بازار، شناخت دقیق سلاقی و رفتار مصرف کنندگان و استفاده

خبر

News

وويا «تایشان» برای رقابت با زیکر «ایکس» آمد

برند وويا (Voyah) به عنوان یکی از زیرمجموعه های گروه دانگ فنگ در سال ۲۰۱۹ و با هدف عرضه مدل های برقی و هیبرید لوکس، تاسیس شد. سید محصولات این برند در حال حاضر دو کراس اوور کوریج و فری، سدان پشن و مینی ون دریم را شامل می شود، اما به زودی پنجمین محصول یعنی مدل پرچمدار تایشان هم به این جمع اضافه خواهد شد. مدتی قبل، تصاویر و برخی مشخصات فنی وويا تایشان توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) منتشر شد. حالا نماینده وويا در روسیه، تعدادی تصویر از این شاسی بلند پرچمدار را منتشر کرده است. با توجه به این اتفاق، به نظر می رسد که وويا تایشان در خارج



از چین از جمله روسیه هم عرضه خواهد شد. البته هنوز مشخص نیست که نام نهایی این خودرو چه باشد. ابعاد بدنه وويا تایشان در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲۳، ۲،۰۲۵، ۱،۸۱۷ و ۳،۱۲ متر اعلام شده است، که در مقایسه با رقیب اصلی این خودرو در بازار چین یعنی زیکر 9X، تقریباً در تمام بخش ها کمی کوچکتر است. در نمای جلوی وويا تایشان می توان طراحی دو قسمتی چراغ های جلو و ابعاد بزرگ جلو پنجره با اجزای عمودی را تشخیص داد، که نسبت به مدل اولیه، کمی تفاوت دارد. از دیگر ویژگی های ظاهری می توان به رینگ های ۲۲ اینچ گالوانیزه، رکاب های جانبی برقی، نوار کروم حاشیه پنجره ها و باله سقفی، اشاره کرد. خمیدگی ستون انتهایی نیز به رقیب هموطن این خودرو یعنی زیکر 9X شباهت دارد، که خودش به تقلید از رولز رویس کالینان متهم می شود. بدنه نمونه حاضر در تصاویر به صورت دو رنگ ترزین شده است. وويا تایشان با قابلیت فرمان پذیری چرخ های عقب و مجموعه وسیعی از تجهیزات الکترونیکی ساخت هوای شامل سامانه دسنتیار راننده، هوش مصنوعی و چهار لیدار، مجهز می شود. با تکیه بر ۳۴ حسگر از جمله ۴ لیدار، سطح ۳ سامانه خوردار با قابلیت حرکت سریع در بزرگراه در وويا تایشان نصب خواهد شد.

جانبی به جای آینه، حتی نوار مشکی جلو خودرو که یادآور مدل اصلی است، حالا میزبان سنسورها شده تا طراحی بدنه یکپارچه و شسته رفته باقی بماند. اشکودا R110 که در سال ۱۹۷۰ معرفی شد، قیمت بسیار بالایی داشت که معادل دستمزد ۴۰ ماه کار بود؛ اما به لطف طراحی جذاب، به یک موفقیت بزرگ تبدیل شد و تا پایان تولیدش در دسامبر ۱۹۸۰، بیش از ۵۷ هزار دستگاه از آن به فروش رسید. آن کوبه کلاسیک به یک موتور ۱.۱ لیتری ۴ سیلندر در عقب مجهز بود؛ اما در نسخه مدرن، یک موتور برقی جایگزین قلب بنزینی شده است.

اشکودا بار دیگر با احیای یکی از مدل‌های کلاسیک خود در دنیای مجازی، توجهات را به خود جلب کرده است. این شرکت در تازه‌ترین پروژه از سری «بازآفرینی نمادها»، کوبه محبوب و دیرانسیبل عقب R110 را در کالبدی مدرن و با پیشرفته‌ترین برقی احیا کرده است؛ این یک رویا پردازی دیجیتال است که نشان می‌دهد اگر این خودرو افسانه‌ای امروز ساخته می‌شد، چه شکلی داشت. در این بازآفرینی، همه چیز بوی آینده می‌دهد؛ از چراغ‌های کشویی جلو و عقب و چراغ‌های آبرودینامیک گرفته تا حذف دستگیره‌های در و استفاده از دوربین‌های



کوبه برقی تخیلی «اشکودا»



عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری به «دنیای خودرو» خبر داد؛

ثبت صوری ۱۰ هزار کامیون در سامانه ثبت سفارش

داود خداداد، عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری، در گفت‌وگوی اختصاصی با «دنیای خودرو» از بروز یک ناهماهنگی گسترده در فرایند تعیین تکلیف کامیون‌های وارداتی خبر داد؛ موضوعی که می‌تواند سرنوشت حدود ۴ هزار دستگاه کامیون بالاتکلیف موجود در مبادی ورودی گمرک و نیز بازار حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را تحت‌تاثیر قرار دهد. به گفته وی، در حالی که مصوبه هیات‌وزیران برای تعیین تکلیف این خودروها اجرا شده، باز شدن سامانه ثبت‌سفارش و واقعی موجود در گمرک همخوانی ندارد و احتمالاً نشان‌دهنده یک «گاف» و عدم نظارت است.

داود خداداد با اشاره به این‌که ثبت‌تاریخ به ۴ هزار دستگاه کامیون در مرزها و انبارهای گمرکات کشور به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «این خودروها در مرزهای کشور انباشت شده بودند و به دنبال برخی مشکلات، رانندگان پیگیر وضعیت‌شان شده‌اند. هیات‌وزیران مصوبه‌ای تصویب کرد تا این دستگاه‌ها تعیین تکلیف شوند؛ اما روند قانونی آن‌ها کامل نشده بود. به خاطر حساسیتی که پیش آمد، به رانندگان «آوانس» داده شد تا ثبت‌سفارش انجام و فرایند تعیین تکلیف تسهیل شود.»

خداداد اما از باز شدن سامانه ثبت‌سفارش توسط سازمان توسعه تجارت و ثبت و پرداخت هزینه برای «بیش از ۱۰ هزار» سفارش خبر داد و این موضوع را «گاف بزرگ» و ناشی از «عدم نظارت» دانست و توضیح داد: «وقتی ثبت‌سفارش در سامانه انجام و کارمزد پرداخت شود، برای ثبت‌کننده حقوقی ایجاد می‌شود که به راحتی نمی‌توان آن را ملغی کرد؛ بنابراین احتمال ورود این خودروها به کشور بالا می‌رود، در حالی که مانده‌ای حدود ۴ هزار دستگاه بالاتکلیف در گمرک داشتیم نه بیش از ۱۰ هزار دستگاه» عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری تأکید کرد: «اجرای درست بند «پ» ماده ۵۹ قانون راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای یک ضرورت است. مطابق این بند و دستورالعمل‌های سازمان راهداری، سالانه حدود ۴ هزار دستگاه باید از رده خارج شوند؛ روندی که شامل معاینات فنی، ابطال

بازار Market

مالیات اولین نقل و انتقال خودرو بر عهده خودروسازان است



مطابق با نظر سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مالیات اولین نقل و انتقال خودرو بر عهده شرکت‌های عرضه‌کننده است و مصرف‌کنندگان موظف به پرداخت آن نیستند.

رابطه عمومی این سازمان اعلام کرد: «با توجه به پیگیری‌های دستگاه‌های نظارتی، بررسی‌های این سازمان و استعلام صورت‌گرفته از سازمان امور مالیاتی، مالیات اولین نقل و انتقال خودرو بر عهده شرکت‌های عرضه‌کننده بوده و مصرف‌کنندگان موظف به پرداخت آن نیستند.» با توجه به بررسی‌های این سازمان، برخی از عرضه‌کنندگان مالیات مذکور را در صورتحساب‌های صادره از مشتریان دریافت می‌کنند که از منظر این سازمان بلاوجه بوده و تذکرات لازم جهت اقدامات اصلاحی به آن‌ها داده شده و موضوع در حال پیگیری است. بدیهی است در صورت عدم رعایت موضوع توسط عرضه‌کنندگان، این واحدها به مراجع تعزیری و قانونی معرفی خواهند شد. همچنین مصرف‌کنندگان نیز در صورت مواجهه با دریافت چنین مبالغی حق دارند موضوع را از طریق مراجع ذیصلاح قضائی پیگیری کنند.

ورود بی‌وای دی سانگ پلاس به بازار آزاد با قیمت ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان چرا صنعت خودرو در چرخه مونتاژ گرفتار شده است؟



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

جدیدترین گزارش‌ها از وضعیت مونتاژ خودرو در کشور و واردات نشان می‌دهد برخی سیاست‌های حاکم در کشور مانند نظام تعرفه‌ای به نوعی در مقام مشوق مونتاژ خودرو عمل می‌کنند.

گزارش‌ها نشان می‌دهد طی سال‌های اخیر الگوی غالب در خودروسازی کشور نه طراحی و توسعه محصول که صرفاً مونتاژ خودروهای چینی بوده است. این روند، بدون الزام به انتقال فناوری یا توسعه زیرساخت‌های صنعتی، به مانعی بزرگ در مسیر شکل‌گیری مشارکت‌های پایدار و اثر بخشی بدل شده است. در نتیجه، منابع ارزی عظیمی صرف واردات قطعات منفصله شده؛ بی‌آن‌که به تقویت توان طراحی، ارتقای دانش فنی یا ایجاد ارزش افزوده در داخل کشور بینجامد.

تنها در سال ۱۴۰۲، کل ارزشی صنعت خودرو به حدود ۸ میلیارد دلار رسید که بیش از ۳/۵ میلیارد دلار آن مستقیماً صرف واردات قطعات برای خودروهای مونتاژی شد. این درحالی است که در همان سال، پنج شرکت خصوصی برای تولید حدود ۲۴۷ هزار دستگاه خودرو بیش از ۲۳۳ میلیارد دلار ارز دریافت کردند؛ به بیان دیگر، هر خودرو مونتاژی به‌طور متوسط بیش از ۱۳ هزار دلار هزینه‌آوری در برداشت، چنین حجمی از منابع درحالی صرف می‌شود که هیچ بازده فناورانه یا صادراتی متناسبی در مقابل آن شکل نگرفته و وابستگی ساختاری کشور به واردات بیش از پیش تعمیق یافته است. در چنین شرایطی است که مونتاژ خودرو در کشور در سال گذشته نسبت به سال ۱۳۹۵ رشدی معادل ۱۶۵ درصد را تجربه می‌کند.

اما چرا تا این اندازه مونتاژ کاری در کشور گسترش پیدا کرده است؟ چند دلیل را می‌توان برای این موضوع برشمرد. نخستین عامل نظام تعرفه‌ای واردات خودرو است. تعرفه‌هایی که قرار بود با افزایش داخلی‌سازی به تدریج مشوق تولید واقعی باشند، عملاً به ابزاری برای دور زدن محدودیت‌های واردات خودرو بدل شده‌اند. خودروسازان می‌توانند با داخلی‌سازی در سطحی نه چندان گسترده، شامل خط جوشکاری، رنگ و چند جزء ساده، از مزایای تعرفه‌ای استفاده کنند و واردات خودرو کامل را به شکل مونتاژ قطعات منفصله جایگزین سازند. به‌طوری‌که به جای پرداخت حدود ۱۰ درصد تعرفه و هزینه‌های جانبی می‌توانند با همین عملیات ساده، تعرفه و هزینه‌های جانبی را به ۴۰ درصد ارزش خودرو برسانند و این سازوکار نه تنها انگیزه‌ای برای حرکت به سمت طراحی و تولید برند داخلی ایجاد نمی‌کند، بلکه سود حاصل از تفاوت تعرفه‌ها، مونتاژ کاری صرفاً با ابعاد ملی جذاب و کم‌هزینه بدل ساخته است.

نتیجه این سیاست‌ها روشن است: مونتاژ به عنوان بخشی از زنجیره ارزش که کمترین سهم در ایجاد اشتغال و ارزش افزوده دارد، جایگزین تولید واقعی شده است.



در سال ۱۴۰۲ کل ارزشی صنعت خودرو به حدود ۸ میلیارد دلار رسید که بیش از ۳/۵ میلیارد دلار آن مستقیماً صرف واردات قطعات برای خودروهای مونتاژی شد. این درحالی است که در همان سال، پنج شرکت خصوصی برای تولید حدود ۲۴۷ هزار دستگاه خودرو بیش از ۳۳۳ میلیارد دلار ارز دریافت کردند؛ به بیان دیگر هر خودرو مونتاژی به‌طور متوسط بیش از ۱۳ هزار دلار هزینه‌آوری در برداشت

همچنین فضا در ایران برای فعالیت‌های شرکت‌های چینی نسبتاً باز است و این شرکت‌ها نیز از این فضا استفاده کرده و دست به مونتاژ کاری گسترده در صنعت خودرو کشور بدون ارزش افزوده‌ای قابل توجه می‌زنند. گزارش مرکز پژوهش‌ها نشان می‌دهد ارزش افزوده مونتاژ در زنجیره ارزش خودرو کشور تنها به کمتر از ۷ درصد می‌رسد.

عامل دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد، تحریم‌های بین‌المللی علیه کشور است که موجب شده فروش نفت و بازگشت پول آن به کشور دشوار شود. در چنین شرایطی همکاری اقتصاد ایران و چین تا حدی به سمت تهازی می‌رود. بنابراین بخشی از پول نفتی که به این کشور فروخته می‌شود، در قالب قطعات خودرو به کشور باز می‌گردد که می‌تواند قطعات منفصله مونتاژ خودرو باشد و اما عامل نهایی و مؤثرترین آن‌ها، سیاست‌گذاری معیوب در صنعت خودرو کشور است که اساساً بستری را فراهم نکرده تا در آن خودروسازی و قطعه‌سازی کشور رشد کند و رقابت‌پذیر باشد. وقتی محصولات داخلی با قیمت بسیار و کیفیت نه چندان قابل توجه تنها اپشن رقیب مونتاژی‌های چینی باشند، طبیعی است که آن‌ها می‌توانند سهم خود را از بازار خودرو ایران افزایش دهند.

افزایش قیمت در بازار وارداتی‌ها خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که نوسان آپشنال (در پیجه برقی) ۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۹۳۰ میلیون تومان، شاهین (سانروف و ESP) ۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۰۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (بارینگ) ۱۴۰۴) با ۹۱ میلیون تومان

افزایش یک میلیارد و ۷۷ میلیون تومان، شاهین اتومات ۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۵۴ میلیون تومان، دنا پلاس (دنده) ۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته ۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۸۹ میلیون تومان و سینا GX دوگانه ۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان افزایش ۶۶۶ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۵ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، اکس‌تیریم VX ۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای ۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی X5 ۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان، هایما S8 ۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۴۱۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات ۱۴۰۴) با ۴۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

در گروه خودروهای وارداتی نیز شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورتیج توربو ۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان، تویوتا کروزلا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی ۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، فولکس تی‌اک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو ۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و بی‌وای دی سانگ پلاس ۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید.

محصول Product

سوبارو «BRZ» گران‌تر از فورد «موستانگ»!

سوبارو برای مدل ۲۰۲۶ نه تنها ارزان‌ترین تیپ کوبه اسپرت BRZ یعنی پریمیوم را حذف کرده بلکه با این کار قیمت پایه این خودروی اسپرت را به ۳۵ هزار و ۸۶۰ دلار رسانده است. این یعنی یک جهش ناگهانی ۲ هزار و ۶۵۰ دلاری نسبت به سال گذشته، آن‌هم بدون هیچ‌گونه بهبود فنی یا پرفورمنس. این تصمیم ناامیدکننده در حالی گرفته شده که تیپ پریمیوم در سال ۲۰۲۵ کمتر از ۱۰ درصد از کل فروش BRZ را به خود اختصاص داده بود. با توجه به فروش ۲ هزار و ۱۰۷ دستگاهی این خودرو تا ماه آگوست، این آمار به معنای فروش تنها



حدود ۲۱۱ دستگاه از مدل پایه است. با حذف تیپ پریمیوم، حالا تیپ لیمیتد نقش مدل پایه جدید را بازی می‌کند. این مدل ظاهراً بدون تغییر باقی مانده و قیمت آن همان ۳۵ هزار و ۸۶۰ دلار است. ویژگی‌های این تیپ می‌توان به چراغ‌های LED و رینگ‌های ۱۸ اینچی با لاستیک‌های تابستانی میشلن پایلوت اسپرت ۴ اشاره کرد. تیپ اسپرت tS نیز بدون تغییر و با قیمت ۲۸ هزار و ۳۶۰ دلار عرضه می‌شود. این مدل به سیستم ترمز برمبو، کمک‌فنرهای هیتاچی و جزئیات ظاهری خاص مجهز است؛ اما عضو جدید خانواده، نسخه سری زد نام دارد که با قیمت ۳۹ هزار و ۲۶۰ دلار عرضه می‌شود. این نسخه با رنگ زرد خاص بدنه، نشان‌های مشکی و رینگ‌های ۱۸ اینچی مشکی مات، ظاهری کاملاً متمایز دارد. زیر کاپوت تمام مدل‌های BRZ همان پیشرفته ۲.۴ لیتری چهار سیلندر تخت قرار دارد که ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. هزینه حمل‌ونقل از یک هزار و ۱۷۰ دلار به یک هزار و ۱۹۵ دلار افزایش یافته که قیمت نهایی تیپ پایه را به ۳۷ هزار و ۵۵ دلار می‌رساند.

زاپنی Japanese

عرضه نسل جدید تویوتا «FJ کروزر»

پس از سال‌ها انتظار و گمانه‌زنی، به نظر می‌رسد بازگشت تویوتا FJ کروزر قطعی شده است. جدیدترین گزارش‌ها از این نشان می‌دهند که پروژه احیای این خودرو در سکوت خبری به پیشرفت‌های مهمی دست یافته و حالا اولین جزئیات فنی آن، به‌خصوص در بخش پیش‌ران، به بیرون درز کرده است. بر اساس اطلاعاتی که رسانه ژاپنی Creative Trend به نقل از منابع داخلی منتشر کرده، نسل جدید FJ کروزر قرار است ابتدا فقط با یک پیش‌ران عرضه شود این یک موتور ۲.۷ لیتری چهار سیلندر تنفس طبیعی بنزینی خواهد بود که هم‌اکنون در لن‌دکروزر پرادو در



برخی بازارها استفاده می‌شود و ۱۶۳ اسب‌بخار قدرت دارد. طبق این گزارش، عرضه این شاسی‌بلند کامپکت برای بهار سال ۲۰۲۶ در بازار ژاپن برنامه‌ریزی شده است. اوایل امسال نیز ثبت یک پتنت طراحی در فیلیپین چهره کلی FJ جدید را آشکار کرد. ایسن طرح‌ها، یک شاسی‌بلند کامپکت را به تصویر می‌کشند که المان‌های طراحی خود را مستقیماً از کانسپت کامپکت کروزر مدل ۲۰۲۲ وام گرفته است اما ابعادی متناسب‌تر برای یک خودروی درون‌سوز دارد. انتظار می‌رود این خودرو روی پلتفرم رندبانی IMV-0 ساخته شود یعنی همان شاسی پیک‌آپ اقتصادی هایلوکس چمپ در جنوب شرق آسیا که قابلیت تجهیز به انواع پیش‌ران‌های درون‌سوز، هیبریدی و حتی تمام‌برقی را دارد. انتخاب یک موتور چهار سیلندر تنفس طبیعی شاید برخی از طرفداران قدیمی را که قدرت موتور V6 نسل اول را به خاطر دارند، تا حدی ناامید کند. با این حال، به نظر می‌رسد تویوتا فعلاً رویکردی ساده را در پیش گرفته و خبری از گزینه‌های دیزلی یا هیبریدی در زمان عرضه نخواهد بود.



استاندارد ۳۹۵ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند اما مهندسان تک‌آرت با جادوی خود، این اعداد را به ۵۰۵ اسب بخار قدرت و ۵۳۰ نیوتون متر گشتاور رسانده‌اند. این قدرت، تنها ۵ اسب بخار کمتر از پورشه GT3 فعلی است در حالی که گشتاور آن به مراتب بیشتر است. در نتیجه این تغییرات، شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت این خودرو از 4.3 ثانیه به تنها 3.4 ثانیه رسیده است. ارتقای تک‌آرت تنها به پیشرانده محدود نمی‌شود. این شرکت یک پکیج آپرودینامیکی کامل از جنس فیبر کربن برای TsportR تدارک دیده است

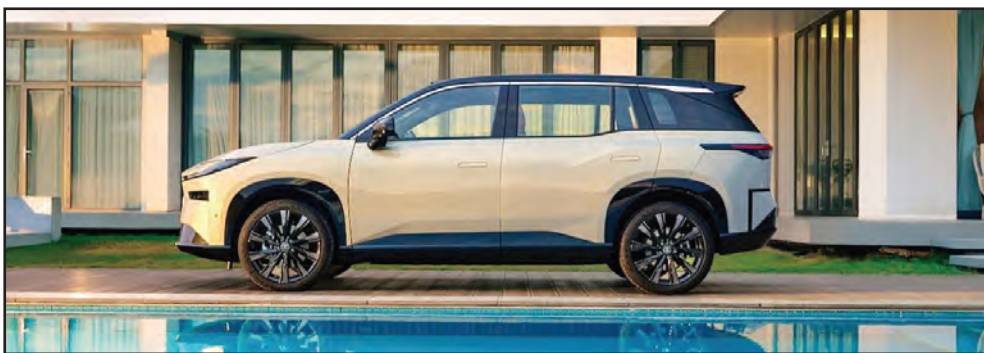
شرکت تیونینگ نام‌آشنای آلمانی تک‌آرت از جدیدترین شاهکار خود با نام Tsport R رونمایی کرد؛ نسخه‌ای از تقایافته از پورشه ۹۱۱ کارا T که مرز میان یک خودروی اسپرت جاده‌ای و یک هیولای پیست را کمرنگ می‌کند. این خودرو با افزایش قدرت خیره‌کننده، حالا قدرتی تقریباً معادل با مدل افسانه‌ای GT3 تولید می‌کند. پورشه ۹۱۱ کارا T در حالت استاندارد به‌عنوان نسخه‌ای خالص و راننده محور شناخته می‌شود که با حذف برخی تجهیزات و تمرکز بر گیربکس دستی، تجربه‌ای ناب را ارائه می‌دهد. پیشرانده ۳ لیتری تونین توربووی آن به‌صورت



**تبدیل پورشه ۹۱۱
«کارا T» به «GT3»**



تفاوت‌هایی که به تویوتا اعتبار می‌دهد طراحی bZ3 در نسخه کراس اوور یا ایکس‌ام‌ی توان براساس زبان طراحی همان محصول قبلی یعنی bZ4 ایکس دانست که باعث شده طراحی عمودی و شکسته آیون‌وی تبدیل به خطوط نرم و جزئیاتی شود که مهندسان تویوتا مدنظر داشته‌اند. نمای جلو و عقب تویوتا با خطوط افقی همراه شده و حتی در نمای جانبی هم طراحی سیال‌تری را شاهد هستیم. در انتخاب طراحی رنگ‌ها نیز به مدل‌های بازار پسندتری تکیه شده و در نهایت تفاوت بخشیدن به رنگ سقف و بدنه اصلی، مهم‌ترین بخشی است که روند تولید این دو خودرو را هم متفاوت می‌سازد. اما براساس اعلام تویوتا فقط ۶۵ درصد این محصول براساس سلف تمام‌چینی خود ساخته شده و در سایر بخش‌ها، محصول به‌عنوان مهندسی تویوتا عرضه شده است. حتی با نگاهی به نمای عقب خودرو طراحی شاسی‌بلندهای تویوتا و لکسوس کاملاً قابل ردیابی است. وقتی پشت فرمان این خودرو می‌نشینید، طراحی فرمان آن را شبیه به هیچ تویوتای دیگری نمی‌یابید. این موضوع در مورد سیستم مولتی‌مدیا هم صدق می‌کند؛ اما اگر چشمان خود را ببندید، حس رانندگی با یک محصول تویوتا در bZ3 ایکس را به‌خوبی تجربه خواهید کرد. شرکت «نگین تندیس الماس» با در نظر گرفتن شبکه گسترده‌ای از خدمات پس از فروش برای این محصول تویوتا، این تقسیم‌نامه‌ای می‌دهد که در کنار مشتریان تویوتا کمتری‌های ساخت ژاپن و سایر محصولات برقی تویوتا، سرویس‌های فنی این خودرو به‌خوبی ارائه شود و به این ترتیب مالکان این اطمینان خاطر را خواهند داشت که حقیقتاً در سطح تویوتا با آن رفتار خواهد شد.



تویوتا «BZ3X» جدیدترین محصول خانواده برقی‌های تویوتا با «نگین تندیس الماس» به بازار ایران می‌آید برقی محبوب بازارهای آسیایی در شرف تحویل به مشتری ایرانی

از ابتدای دهه دوم قرن ۲۱ تویوتا که بر نسی نوآور و مهاجم در نفوذ فناوری پیشرانده‌های پاک‌شناخته می‌شد، ناگهان متهم به عقب‌نشینی در مسیر برقی‌سازی شد. خودروسازی که هبیریدسوار را رایج کرده بود و در همان زمان روی اتکا کردن به سوخت پاک هیدروژن و پیل سوختی اصرار می‌ورزید، به دلایل صنعتی و اقتصادی به جریان راه افتاده برای برقی‌سازی نپیوسته بود. برای بزرگ‌ترین خودرو ساز دنیا این تهدید مطرح می‌شد که جایگاه خود را صرافاً به برقی‌سازهایی همچون تسلا بدهد. حقیقت هم این بود که روند نفوذ برقی‌ها در برخی کشورهای اروپایی به‌شدت دنبال می‌شد و مشتریان این بازارها، دیگر علاقه‌ای به خرید حتی مدل‌های هبیرید تویوتا هم نداشتند و این به معنی عدم اعتماد به بزرگ‌ترین خودرو ساز دنیا در پیشروترین بازارهای دنیا بود. تصور کنید که در کشوری همچون نروژ ساکن هستید؛ فارغ از مالیات جاده‌ای، هزینه‌های پارکینگ و عوارض عبور از عمده مناطق، تمام همسایه‌های شما سوار خودرو برقی می‌شوند و وقتی شما صبح از خانه خارج می‌شوید و حتی سوار بر تویوتا پریوس هم باشید، نگاه عجیب همسایه‌ها را باید تجربه کنید. این شرایط فقط محدود به بازارهای اروپایی نبود و در آسیا و آمریکای شمالی شرایط مشابهی را پیش‌بینی می‌کردند. اما تویوتا در واقع نیاز به زنجیره طراحی و تامین قابل اعتماد و پایداری بود که در ترند برقی‌سازی قابل اعتماد عمل کند و سری محصولات اختصاصی تمام‌برقی خود را تحت عنوان BZ عرضه کند.

روند خلق سری BZ

برای شنا کردن در دریای برقی‌سازی بازار چین، تویوتا لازم بود که شریک مورد اعتماد خود را پیدا کند. در نخستین اقدام رفتن به سراغ بزرگان برقی‌سازی همچون بی‌وای‌دی به معنای پذیرش شکست برای ژاپنی‌ها بود و این اقدام مخصوصاً برای ژاپنی‌ها قابل بررسی نبود. بنابراین تویوتا باید به‌سراغ شرکایی می‌رفت که اگر چه هدفشان کسب سهم قابل توجه از بازار خودروهای برقی در آینده بود، اما در عین حال در ابتدای مسیر قرار داشتند. که البته رسیدن به چنین هدفی برای شرکت‌های با ابعاد کوچک، شاید صرافاً در حد آرزو باشد. بنابراین تویوتا باید به سراغ شرکت‌هایی می‌رفت که تا به امروز به آن‌ها اعتماد کرده بود و این یعنی دو جوینت‌ونچر اصلی که مدل‌های بنزینی تویوتا تا به امروز از خط تولید آن‌ها به بازار عرضه شده و با برند تویوتا در اختیار مشتریان چینی قرار گرفته است. در واقع راه دیگری پیش‌روی مشتری علاقه‌مند به محصولات تویوتا در این کشور نبود. خود تویوتا هم در اوایل قرن ۲۱ مجبور شده بود برای برقراری ارتباط با مشتریان بالقوه بر ندش در بازار چین این مسیر را طی کند و دو جوینت‌ونچر اصلی برای تولید محصولاتش در چین ایجاد کند. این شد که قدیمی‌ترین گروه خودرو سازی چین و گروه خودرو سازی استان گوانگژو را انتخاب کرد؛ اولی به دلیل این که بزرگ‌ترین خودروساز اروپایی به آن‌ها اعتماد کرده بود و در واقع بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو در چین به حساب می‌آمد

محصولی بر پایه خودرویی موفق از بین برقی‌سازان چین، بدون شک بی‌وای‌دی بیشترین موفقیت را کسب کرده؛ اما نمی‌توان از استراتژی قوی GAC آن‌هم صرافاً با پنج محصول اصلی از سری آیون به‌سادگی گذر کرد. در مورد آیون ۷ هم تمام تلاش طراحان این بوده که تمام نیازهای مشتری از یک خودرو برقی از جمله هزینه اقتصادی پاسخ داده شود. جالب این جاست که محصول نهایی تویوتا نیز با همین خصلت‌ها وارد بازار شد و عمده‌دلیل موفقیت تویوتا با BZ3X نیز به‌ارث بردن همین ویژگی‌ها بوده است. از دیگر ویژگی‌های مشترک بین این دو خودرو می‌توان به فضای سه متری و عرض ۱/۵ متری داخل متر بال‌های سافت تاج استفاده شده در کابین اشاره کرد. در بحث هوشمندسازی نیز هر دو این خودروها از چپیست‌ها و سیستم‌عامل‌های معتبر، طراحی و مهندسی شده مدرن و مطرح استفاده می‌کنند. در نهایت با وجود قیمت اقتصادی، توان پیمایش هر دو مدل نیز از حد قابل قبول فراتر رفته و در حد استانداردهای فعلی سواری‌های برقی به حساب می‌آید. حتی در زمینه ایمنی نیز هر دو خودرو با هفت ایربگ عرضه شدند تا نهایت حفاظت از سرنشینان را ارائه کنند. اما فارغ از شباهت‌ها، می‌توان به تفاوت‌هایی پرداخت که محصول تویوتا را فقط ظرف ۶ ماه به محصولی ۵۰ هزار دستگاهی تبدیل می‌کند. مجهز بودن خودرویی با قیمت پایه به امکاناتی همچون لیدار کمک‌راننده، توان پیمایشی ۳۲۰ کیلومتری در نسخه پایه (بر د ۶۱۰ کیلومتری در نسخه بالارده مکس ۶۱۰) و توان ۲۲۰ اسب بخاری در بالاترین نسخه، کمتر قابل باور است و دقیقاً همین موارد باعث شده‌اند که مجموع فروش تویوتا با همکاری گک در چین به ۲۶۵ هزار دستگاه طی ۶ ماه نخست ۲۰۲۵ برسد.

یک هنرمند است و لامبورگینی در حال حاضر هیچ برنامه رسمی برای بازگرداندن این نام کلاسیک اعلام نکرده است. با این حال، این ایده چندان هم دور از ذهن نیست. لامبورگینی پیش از این با معرفی مدل تولید محدود کانتاش در سال ۲۰۲۲، نشان داد که چه می‌شد اگر لامبورگینی، هیولای افسانه‌ای خود، دیابلو را دوباره زنده می‌کرد؟ این یعنی اونتادور، ساخته شده بود و به موفقیتی چشمگیر دست یافت. اگر قرار باشد دیابلو روزی باز گردد، به‌طور حتم از پلتفرم مدرن و بلاگین هیبریدی رولتو بهره خواهد برد.

در دنیای خودرو، گاهی رویاها آن قدر جذاب‌اند که حتی اگر در حد یک طرح مفهومی باقی بمانند، قلب علاقه‌مندان را به تیشش وامی‌دارند. به تازگی، یک طراح خوش‌ذوق با انتشار رندرهایی خیره‌کننده، این سوال را در ذهن همه ایجاد کرده است که چه می‌شد اگر لامبورگینی، هیولای افسانه‌ای خود، دیابلو را دوباره زنده می‌کرد؟ این تصاویر یک دیابلوی مدرن را بر پایه جدیدترین ابر خودروی لامبورگینی یعنی رولتو به نمایش می‌گذارند. البته، باید تأکید کرد که این صرفاً یک طرح مفهومی و زائیده تخیل



رندرهایی از لامبورگینی دیابلو مدرن



در گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صمت مطرح شد:

لجستیک ایران دو برابر گران‌تر از استانداردهای جهانی!

شکل‌گیری شرکت‌های تخصصی و سرمایه‌گذاری هدفمند می‌تواند با برنامه‌ریزی بلندمدت، هزینه‌ها را کاهش دهد و ناوگان را به‌روز کند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

هزینه لجستیک در ایران به بیش از ۱۲ درصد رسیده است؛ رقمی بالاتر از استاندارد جهانی که بیانگر نیاز جدی به بهبود زیرساخت‌ها و ساختارهای حمل‌ونقل کشور به‌شمار می‌رود. کمبود شرکت‌های لجستیکی تخصصی، فرسودگی ناوگان، محدودیت‌های ارزی و استمرار روش‌های سنتی، سرعت پیشرفت این حوزه را کاهش داده است. شکل‌گیری شرکت‌های مدرن، سرمایه‌گذاری هدفمند و همکاری گسترده میان نهادهای می‌تواند با برنامه‌ریزی بلندمدت، هزینه‌ها را کاهش دهد و کیفیت ناوگان را ارتقا ببخشد.

لجستیک؛ ردپایی در همه مشکلات کشور حمید محله‌ای، مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت درباره حمل‌ونقل در کشور با اشاره به این که موضوع لجستیک بسیار گسترده، مهم و اساسی و در عین حال، متنوع است در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «از هر زاویه‌ای که به مسائل کشور نگاه کنید، ردپایی از لجستیک را در آن پیدا می‌کنید. گاهی این ردپاها چنان کمرنگ و پنهان هستند که باعث برداشت‌های اشتباه می‌شوند.»

وی با اشاره به مثالی اضافه کرد: «ما تصور می‌کنیم بحران لاستیک داریم؛ اما وقتی دقیق‌تر نگاه می‌کنیم، می‌بینیم مشکل اصلی، لجستیک و زیرساخت‌های آن است. زیرساخت‌هایی که شامل جاده‌ها، خودروها، کشنده‌ها و در سطحی مهم‌تر، ساز و کارهای سازمانی و کسب‌وکاری حوزه لجستیک می‌شود.»

این مقام وزارت صمت، در پاسخ به این پرسش درباره فرسودگی تجهیزات و ماشین‌آلات حوزه لجستیک که برخی قدمتی بیش از ۶ دهه دارند و این که هزینه‌های حمل و نقل و انبارداری را به شدت بالا برده‌اند، توضیح داد: «متأسفانه در کشور ما شرکت‌های لجستیکی واقعی شکل نگرفته‌اند. ما کشنده داریم، شرکت حمل‌ونقل داریم، اما این شرکت‌ها فقط بارنامه صادر می‌کنند و وظیفه‌شان در عمل به هماهنگی حمل یک محموله خلاصه می‌شود.»

وی تصریح کرد: «این در حالی است که نیازمند شرکت‌های لجستیکی هستیم که به جای صاحب کالا یا تولیدکننده، تصمیم‌گیری کنند؛ یعنی تعیین کنند چه زمانی تولید انجام شود، چه زمانی تحویل صورت گیرد، کجا تحویل داده شود و حتی همه فرایندها را اجرا کنند تا تولیدکننده فقط بر تولید متمرکز باشد.»

حرکت پله پله به سوی استانداردهای جهانی مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر این که فقدان شرکت‌های لجستیکی، مشکلات عدیده‌ای برای صنعت و تجارت کشور ایجاد کرده، اظهار داشت: «این خلأ، نیازمند دو اقدام اساسی است؛ نخست، شکل‌گیری دانش و درک مشترک در حوزه لجستیک میان دستگاه‌های مختلف، زیرا لجستیک ماهیتی چندوجهی دارد و تنها موضوع وزارت صنعت نیست. وزارت صنعت خود به لجستیک نیازمند است و از این منظر به این حوزه ورود می‌کند، اما مالک و متولی اصلی آن محسوب نمی‌شود. دوم، ایجاد ساختارهای رسمی برای ورود شرکت‌های تخصصی به این عرصه ضرورت دارد.»

محله‌ای با اشاره به متولی اصلی حوزه لجستیک کشور اضافه کرد: «وزارت راه و شهرسازی، متولی اصلی مسیرها، جاده‌ها، راه‌آهن، واگن‌ها و امور ترانزیت است، اما باید این دیدگاه جابجفت که لجستیک خود یک صنعت مستقل است. در بسیاری از کشورها شرکت‌های لجستیک شخص ثالث شکل گرفته‌اند و هزینه‌های تولیدکنندگان و صاحبان کالا را به میزان قابل توجهی کاهش داده‌اند.»

این مقام دولتی با اشاره به ورود وزارت صمت به این حوزه ادامه داد: «در سال گذشته به این موضوع ورود کردیم



نویسنده

برای چند شرکت مجوز فعالیت لجستیکی صادر کرده‌ایم، هر چند با سهل‌گیری؛ چون اگر بخواهیم دقیقاً با معیارهای جهانی لجستیک آن‌ها را بسنجیم، در حال حاضر، بسیاری از این شرکت‌ها، صلاحیت کامل ندارند. هدف ما این است که آرام‌آرام و گام به گام این شرکت‌ها را متقاعد کنیم که فقط در حوزه لجستیک فعالیت کنند و به سطح استانداردهای جهانی نزدیک شوند.»

هدف‌گذاری کاهش سالانه هزینه‌ها تا ۲ درصد محله‌ای یکی از مشکلات ساختاری را مالکیت کالا توسط شرکت لجستیکی دانست و توضیح داد: «بر اساس بررسی‌ها، اگر شرکت لجستیکی مالک کالای خود باشد، به‌عنوان طرف سوم نمی‌تواند نقش واقعی لجستیک را ایفا کند. مگر آن که اندازه کسب‌وکارش چنان بزرگ باشد که بتواند هم تولید و هم لجستیک را مدیریت کند. در جهان نیز برخی شرکت‌های لجستیک شاید از دل تولیدکننده‌ها به وجود آمده باشند، اما خیلی زود مستقل شده‌اند و ساز و کار اختصاصی خود را ایجاد کرده‌اند.»

مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت،

متأسفانه در کشور ما شرکت‌های لجستیکی واقعی شکل نگرفته‌اند. ما کشنده داریم، شرکت حمل‌ونقل داریم، اما این شرکت‌ها فقط بارنامه صادر می‌کنند و وظیفه‌شان در عمل به هماهنگی حمل یک محموله خلاصه می‌شود

معدن و تجارت ضمن ابراز امیدواری اظهار کرد: «با سرمایه‌گذاری بخش تولید و بهره‌گیری از توانمندی گروه‌های متخصص، لازم است سرمایه‌ها به جای صرف شدن در فعالیت‌های پراکنده، بر ایجاد شرکت‌های لجستیکی موفق متمرکز شود تا امکان شکل‌گیری نمونه‌هایی مشابه پروسان ترکیه یا DHL آلمان – هر چند نه در ابعادی کاملاً مشابه – در کشور فراهم شود.»

وی درباره هزینه لجستیک در ایران و مقایسه آن با کشورهای پیشرفته نیز به «دنیای خودرو» گفت: «در کشورهای جهان اول، هزینه لجستیک بین ۵ تا ۸ درصد است، اما در ایران، با سیستم سنتی فعلی، این رقم حدود ۱۲ تا ۱۳ درصد است؛ رقمی که به هیچ وجه قابل قبول نیست.»

این مقام وزارت صمت با تأکید بر این که این ضعف مستقیم به عدم کارایی ساختارهای لجستیکی موجود برمی‌گردد، اضافه کرد: «اگر شرکت‌های لجستیکی واقعی ایجاد شوند، نمی‌توانیم بگویم که این کاهش به سرعت رخ می‌دهد، اما روند هزینه‌ها برخلاف وضعیت فعلی نزولی خواهد شد. اکنون، هزینه لجستیک در کشور روندی صعودی دارد. امیدواریم حداقل بتوانیم هر سال یک تا ۲ درصد از این هزینه‌ها را بکاهیم.»

فرسودگی ناوگان؛ چالش بزرگ لجستیک ایران مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت همچنین در پاسخ به پرسشی درباره مساله فرسودگی ناوگان و توان شرکت‌های لجستیکی برای جایگزینی تجهیزات جدید، اظهار داشت: «وقتی درباره لجستیک حرف می‌زنیم ناگزیر به مباحث کلان کشور وارد می‌شویم. منابع ارزی ما محدود است و فقط بخش محدودی می‌تواند صرف خرید کشنده‌ها و خودروهای لجستیکی نو شود. حتی ناچار شدیم خودروهای کار کرده وارد کنیم که اخیراً تا سقف ۱۰ سال کار کرد مجاز شده‌اند. البته که به اعتقاد من، این نوع خودرو جایگزین مناسبی برای ناوگان فرسوده نیست.»

محله‌ای با اشاره به واردات گسترده کشنده طی ۲ سال گذشته اضافه کرد: «نزديک به ۴۰ هزار کشنده وارد کشور شده است؛ اما بخش بزرگی از آن‌ها در بنگاه‌ها مانده‌اند و هنوز وارد چرخه فعال ناوگان لجستیکی و ترانزیتی نشده‌اند.»

وی دلیل این موضوع را نیز به نبود شرکت‌های لجستیکی مرتبط دانست و ادامه داد: «سرمایه‌گذاری انجام شده ولی وقتی قرار است این خودروها فقط بین بنگاه‌ها خرید و فروش شوند، در عمل هدف اصلی محقق نمی‌شود. این خودروها باید به کار گرفته شوند و در خدمت شبکه لجستیکی کشور قرار گیرند.»

مقاومت سنتی‌ها در برابر لجستیک مدرن محله‌ای با اشاره به موانع شکل‌گیری شرکت‌های لجستیکی در کشور به «دنیای خودرو» گفت: «باید بدانیم مقاومت‌های جدی در این مسیر وجود دارد. اگر بخواهیم شرکت‌هایی در ابعاد بزرگ و بالگویی کسب‌وکار مشابه پلتفرم‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل – که عمدتاً ردپای آن‌ها در بخش تاکسی اینترنتی دیده می‌شود – اما در حوزه لجستیک بین‌شهری و حمل‌ونقل سنگین ایجاد کنیم، قطعاً با مخالفت شرکت‌های سنتی حمل‌ونقل مواجه خواهیم شد؛ همان گونه که در حوزه حمل‌ونقل ریلی نیز این مقاومت‌ها وجود داشته و ادامه دارد.»

مدیر کل دفتر آآمد و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت تأکید کرد: «مشکل فرسودگی ناوگان باید در کنار سایر مسائل لجستیکی دیده شود. این مشکل نمی‌تواند به صورت مقطعی و ناگهانی حل شود. بنابراین ترجیح بر این است که طی یک برنامه‌ریزی بلندمدت، هر سال تعداد مشخصی از ناوگان جدید – مثلاً ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه – وارد شود تا این روند به‌طور مستمر ادامه یابد و همزمان شرکت‌های لجستیکی شکل بگیرند.»

وی درباره لزوم همکاری فرابخشی گفت: «همکاری ما با وزارت راه و شهرسازی بسیار کلیدی است و خوشبختانه این همکاری شکل گرفته است. امیدواریم بتوانیم آن را توسعه دهیم تا هم مساله فرسودگی ناوگان و هم ایجاد شرکت‌های لجستیکی به صورت همزمان پیش برود.»



است که قیمت برخی از خودروهای وارداتی در بازار با ثبات تقریبی مواجه بوده و احتمال این که با جهش قابل توجهی مواجه شود، کم است. به نظر می‌رسد رفتار هیجانی در بازار، موتور رشد قیمت را در سایه نوسان نرخ ارز گرم کند.

تویوتا لوین هیبریدی با پیش‌ران ۱،۸ لیتر در نسخه اسپرت ادیشن مدل ۲۰۲۴ هفتم ماه جاری در بازار با بهای ۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان معامله شد؛ اما با گذشت یک روز قیمت این محصول با جهش ۱۰۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان رسید. این درحالی



تویوتا لوین هیبریدی طی یک روز ۱۰۰ میلیون تومان گران شد

تحلیل وضعیت بازار خودرو ایران؛ از بی‌اعتمادی مصرف‌کننده تا بلاتکلیفی سیاست‌گذار

برند و تصمیم‌گیری عقلانی در این فضا تقریباً ناممکن شود. عامل دیگری که نباید نادیده گرفت، کیفیت و ایمنی خودروهای عرضه‌شده است. ورود خودروهای فرسوده یا فاقد استانداردهای روز، بارها منجر به حوادث تلخ جاده‌ای شده است. تا زمانی که رویکرد «کمیت بر کیفیت» بر صنعت خودرو حاکم باشد، حتی افزایش تولید نیز درمانی برای وضعیت موجود نخواهد بود. جمع‌بندی این که بازار خودرو در ایران بیش از هر زمان دیگری نیازمند یک نقشه راه شفاف و بلندمدت است؛ نقشه‌ای که تکلیف تولید، واردات، اسقاط خودروهای فرسوده و استانداردهای ایمنی را روشن کند. بدون چنین راهبردی، این بازار همچنان در چرخه بی‌اعتمادی و بلاتکلیفی خواهد چرخید؛ چرخه‌ای که نه به سود مصرف‌کننده است، نه به سود تولیدکننده و نه به سود اقتصاد ملی.

در سمت عرضه، خودروسازان داخلی با بحران‌های مزمن روبه‌رو هستند. از یک سو محدودیت‌های فناوریانه و وابستگی به واردات قطعات و از سوی دیگر بدهی‌های سنگین و زیان‌انباشته، قدرت مانور آن‌ها را به شدت کاهش داده است. حتی طرح‌های پیش‌فروش نیز به جای آن که ابزاری برای تنظیم بازار باشند، عملاً به محملی برای جذب نقدینگی و تاخیر در تحویل تبدیل شده‌اند. نتیجه آن است که اعتماد عمومی به تولیدکننده داخلی روز به روز کمتر می‌شود. در سطح کلان، سیاست‌گذار نیز هنوز راهبرد مشخصی برای آینده صنعت خودرو ارائه نداده است. از یک طرف، شعار حمایت از تولید ملی و اشتغال سر داده می‌شود و از طرف دیگر، زمزمه‌های آزادسازی واردات یا حذف تدریجی یارانه‌ها به گوش می‌رسد. این تضاد در سیاست‌گذاری باعث شده فعالان بازار در بلاتکلیفی به‌سر

بازار خودرو در ایران طی سال‌های اخیر نه بر اساس منطق عرضه و تقاضا، بلکه تحت تأثیر متغیرهای بیرونی و تصمیمات مقطعی حرکت کرده است. امروز نیز می‌توان رد پای همین آشفتگی ساختاری را در تحولات جاری بازار دید؛ جایی که مصرف‌کننده، تولیدکننده و سیاست‌گذار، هر سه در یک حلقه معیوب گرفتار شده‌اند. از نگاه مصرف‌کننده، خودرو دیگر یک کالای مصرفی صرف نیست؛ بلکه به کالایی سرمایه‌ای بدل شده است. تقاضای انباشته‌ای که به واسطه محدودیت عرضه و نبود گزینه‌های متنوع شکل گرفته، باعث شده نگاه به خودرو بیش از آن که بر مبنای کارکرد باشد، بر مبنای حفظ ارزش دارایی تنظیم شود. این تغییر نگاه، هر نوع سیاست تثبیتی را بی‌اثر کرده و به افزایش شکاف میان بازار و واقعیت تولید دامن زده است.

تحلیل
analysis

کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد	۲۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۱۶۰	۰	
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک میلیارد و ۲۳۲	یک میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کر اس اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۹	یک میلیارد و ۴۵۰	۱۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۷۷۰	۳۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فردا D۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۹۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۳۰	▼
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۲۰	▼
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۵۰	۲۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۰۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک UGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4x ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
میتسوبیshi اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقایب تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۳۰۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۲۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۰۰	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۴	۲	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۰۱	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۶	۴	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۷۲	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۰۲	۵	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۲	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۲۵	۵	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۵۶	۵	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۲۲	۶	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۲۵	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۴۴	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۱۰	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۰۴	۵	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۶۱۰	۲	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۲	۴	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۱۵۴	۹	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۴۵۵	۵	▼
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۳۰	۲۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۴۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۳۵	۰	
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	۹۹۲	۰	
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۳۲	۲	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۰	۸	▼
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۷۵	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۸	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۳	۹	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۴۱	۱	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۹۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک میلیارد و ۵۰	۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۷۷	۹	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۲۰۴	۶	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۲۸۹	۵	▲
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک میلیارد و ۳۰	۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۹۲	۸	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۱۱۵	۸	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۶۳	۱	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۸۷	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۵۸	۰	
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۶۰	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۶	۳	▲

کرمانشاه - دلفان به یک دستگاه وانت نیسان مشکوک شدند و آن را متوقف کردند که در بازرسی از این خودرو، یک هزار و ۳۲۰ لیتر روغن موتور قاچاق فاقد مجوز کشف و یک نفر در این رابطه دستگیر شد. «سرهنگ بارانی یاد آور شد: «متهم همراه پرونده تحویل مراجع قضائی شده است.»

«به گزارش «یرنا» از پایگاه خبری پلیس لرستان فرمانده انتظامی دلفان گفت: «بیش از هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۲ میلیارد ریال در این شهرستان کشف و ضبط شد.» سرهنگ نجف‌علی بارانی اظهار داشت: «ماموران ایست و بازرسی حین کنترل خودروهای عبوری در محور



توقیف هزار لیتر روغن موتور قاچاق در دلفان



پیدا کردن مصارف متنوع برای فناوری پیشرانه پیل سوختی

پای سوخت هیدروژن به زمین‌های کشاورزی ژاپن هم باز شد

این محصول نه تنها پاسخی به بحران‌های فوری مانند کمبود نیروی کار و میانگین سنی بالای کشاورزان در ژاپن است، بلکه الگویی جهانی برای حرکت به سمت کشاورزی پایدار و هوشمند به شمار می‌رود. ترکیب هوش مصنوعی با انرژی پاک، امکان مدیریت دقیق تر مزارع، کاهش هزینه‌های عملیاتی و حذف آلاینده‌های کربنی را فراهم می‌کند. از منظر فنی، توان ۱۰۰ اسب بخاری و قابلیت کارکرد طولانی مدت با یک بار سوخت گیری، این تراکتور را به گزینه‌ای عملیاتی و قابل اعتماد برای مزارع بزرگ تبدیل کرده است. در مقایسه با تراکتورهای برقی که محدودیت‌هایی در زمان شارژ و توان خروجی دارند، فناوری هیدروژنی مزیت رقابتی آشکاری ارائه می‌دهد. افزون بر این، حذف صدای راننده و امکان کنترل از راه دور، نشان‌دهنده جهشی بزرگ در اتوماسیون کشاورزی است؛ جهشی که می‌تواند بهره‌وری را به سطحی بی‌سابقه برساند. از منظر اقتصادی و اجتماعی، چنین فناوری‌هایی می‌توانند ساختار هزینه‌های کشاورزی را متحول کنند. اگرچه هزینه اولیه بالاست، اما در بلندمدت کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و نیروی انسانی، صرفه‌جویی چشمگیری به همراه خواهد داشت. همچنین تولید محصولات با برچسب «دوستدار محیط زیست» می‌تواند ارزش افزوده‌ای در بازارهای جهانی ایجاد و به کشورها کمک کند تا در رقابت صادراتی جایگاه بهتری به دست آورند. در نهایت، تراکتور هیدروژنی کوبوتا تنها یک ماشین کشاورزی نیست؛ بلکه نمادی از آینده‌ای است که در آن فناوری، پایداری و هوش مصنوعی دست به دست هم داده‌اند تا یکی از قدیمی‌ترین فعالیت‌های بشر یعنی کشاورزی را متحول کنند. اگر آزمایش‌های میدانی این محصول موفقیت‌آمیز باشد، می‌توان انتظار داشت که در سال‌های آینده شاهد گسترش این فناوری در مقیاس جهانی باشیم؛ آینده‌ای که در آن کشاورزی نه تنها کارآمدتر، بلکه پاک‌تر و هوشمندتر خواهد بود.

زمان شارژ طولانی و توان خروجی پایین‌تر، مانع از گسترش سریع آن‌ها شد. تراکتور هیدروژنی کوبوتا با توان ۱۰۰ اسب بخار و قابلیت کارکرد طولانی‌تر، پاسخی به این چالش‌هاست. در حالی که تراکتورهای برقی بیشتر برای مزارع کوچک مناسب هستند، مدل هیدروژنی می‌تواند در مقیاس صنعتی نیز عملکرد قابل اعتدایی داشته باشد. این تفاوت نشان می‌دهد که آینده کشاورزی احتمالاً ترکیبی از فناوری‌های برقی و هیدروژنی خواهد بود؛ بسته به نیاز و شرایط هر منطقه. ورود تراکتورهای خودران هیدروژنی می‌تواند ساختار هزینه‌های کشاورزی را متحول کند. اگرچه هزینه اولیه خرید این ماشین‌ها بالاست، اما در بلندمدت کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی، حذف هزینه‌های نیروی انسانی و افزایش بهره‌وری، باعث صرفه‌جویی چشمگیری خواهد شد. علاوه بر این، کشاورزانی که از این فناوری استفاده می‌کنند، می‌توانند محصولات خود را با برچسب «دوستدار محیط زیست» عرضه کنند و ارزش افزوده بیشتری در بازارهای جهانی به دست آورند. این موضوع به‌ویژه برای کشورهایی که به صادرات محصولات کشاورزی وابسته هستند، یک مزیت رقابتی مهم محسوب می‌شود. فناوری هیدروژن تنها به کشاورزی محدود نمی‌شود.

صنایع خودروسازی، حمل‌ونقل عمومی و حتی تولید انرژی نیز به‌طور جدی به سمت استفاده از هیدروژن حرکت کرده‌اند. تراکتور کوبوتا را می‌توان بخشی از یک موج بزرگ‌تر دانست که هدف آن کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی است. اگر این فناوری در کشاورزی موفق شود، احتمالاً شاهد ورود آن به سایر ماشین‌آلات سنگین مانند کمباین‌ها و کامیون‌های حمل بار نیز خواهیم بود. این روند می‌تواند به شکل‌گیری زنجیره‌ای از نوآوری‌ها منجر شود که در نهایت، اقتصاد جهانی را به سمت کربن صفر سوق دهد. رونمایی کوبوتا از نخستین تراکتور هیدروژنی خودران جهان را می‌توان نقطه عطفی در تاریخ کشاورزی مدرن دانست.

به‌شمار می‌رود. این تراکتور که ۴.۴ متر طول و ۲.۲ متر عرض دارد، فاقد صدای راننده است و می‌توان آن را از راه دور و از هر مکانی که تحت پوشش شبکه باشد، کنترل و نظارت کرد. کوبوتا در طراحی این محصول، ایمنی را در اولویت قرار داده است. این تراکتور به دوربین‌های مجهز به هوش مصنوعی مجهز است که قادرند انسان‌ها یا موانع را در مسیر تشخیص دهند و به‌طور خودکار متوقف شوند.

این فناوری پیشرفته، نگرانی‌ها در مورد عملکرد ایمن ماشین‌آلات خودران در محیط‌های کاری را کاهش می‌دهد. این مدل بی‌سرنشین، نسخه تکامل یافته مدل سرنشین‌دار ۶۰ اسب بخاری است که سال گذشته معرفی شده بود. ایسامو کاواما، یکی از توسعه‌دهندگان اصلی این پروژه در کوبوتا با اشاره به برنامه‌های آینده می‌گوید: «ما به‌زودی یک آزمایش نمایشی انجام خواهیم داد و توسعه را برای کاربردی‌سازی عملی آن ادامه می‌دهیم.» کوبوتا معتقد است مدل هیدروژنی در مقایسه با تراکتورهای برقی، توان خروجی بالاتر و زمان کارکرد طولانی‌تری را فراهم می‌کند. اگر آزمایش‌های میدانی این تراکتور موفقیت‌آمیز باشد، می‌تواند نقطه عطفی در تاریخ کشاورزی پایدار در سراسر جهان باشد. کشاورزی در دهه‌های آینده بدون فناوری‌های نوین قابل تصور نیست. افزایش جمعیت جهان، کاهش منابع آبی و تغییرات اقلیمی، فشار مضاعفی بر تولید غذا وارد کرده است. در چنین شرایطی، ماشین‌آلاتی مانند تراکتور هیدروژنی خودران کوبوتا می‌توانند نقشی کلیدی ایفا کنند. این فناوری نه تنها به کاهش وابستگی به نیروی انسانی کمک می‌کند، بلکه با حذف آلاینده‌های کربنی، کشاورزی را به سمت پایداری سوق می‌دهد. ترکیب هوش مصنوعی با انرژی پاک، الگویی است که می‌تواند در آینده به استاندارد جهانی تبدیل شود و کشورها را به سمت خودکفایی غذایی سوق دهد. در سال‌های اخیر تراکتورهای برقی به‌عنوان جایگزینی برای مدل‌های دیزلی معرفی شدند؛ اما محدودیت‌هایی مانند

در نمایشگاه جهانی اکسپو ۲۰۲۵ اوزاکا، کوبوتا محصولی را معرفی کرد که مرزهای فناوری کشاورزی را جابه‌جا می‌کند: تراکتور هیدروژنی خودران. این ماشین پیشرفته با حذف صدای راننده، کنترل از راه دور و دوربین‌های مجهز به هوش مصنوعی، تصویری از آینده‌ای را ارائه می‌دهد که در آن کشاورزی بدون دخالت مستقیم انسان و بدون آلاینده‌گی کربنی انجام می‌شود. توان ۱۰۰ اسب بخاری و استقامت بالا در کار طولانی مدت، این تراکتور را به نمادی از پیوند میان انرژی پاک و اتوماسیون هوشمند تبدیل کرده است؛ نمادی که می‌تواند الهام‌بخش نسل جدیدی از ماشین‌آلات کشاورزی باشد. شرکت ژاپنی کوبوتا با رونمایی از نخستین تراکتور خودران هیدروژنی جهان، آینده‌ای پاک، هوشمند و بدون نیاز به راننده را برای کشاورزی ترسیم کرده است. شرکت چندملیتی ژاپنی کوبوتا با معرفی نخستین تراکتور هیدروژنی خودران جهان، گامی بزرگ به سوی آینده کشاورزی برداشت.

این ماشین پیشگام که ترکیبی از هوش مصنوعی و انرژی پاک است، در نمایشگاه جهانی اکسپو ۲۰۲۵ در اوزاکای ژاپن به نمایش درآمد تا پاسخی برای دو چالش بزرگ جهانی یعنی کمبود نیروی کار و ضرورت کاهش آلاینده‌های کربنی باشد. این تراکتور با هدف حل مشکلاتی نظیر کمبود کارگر و میانگین سنی بالای کشاورزان در ژاپن طراحی شده است. این تراکتور ۱۰۰ اسب بخاری، نیروی خود را از یک مجموعه پیل سوختی هیدروژنی تامین می‌کند و در نتیجه، بدون هیچ گونه آلاینده‌گی دی‌اکسید کربن کار می‌کند و تنها محصول جانبی آن آب است. این ویژگی، آن را به یک گزینه ایده‌آل برای کشاورزی پایدار تبدیل می‌کند. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های این تراکتور، استقامت آن است. با یک بار سوخت‌گیری، این ماشین می‌تواند نزدیک به نیمی از یک روز کاری بدون وقفه فعالیت کند که برای ساعات طولانی کار در مزارع، یک مزیت حیاتی

XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید





درها می‌شود. در نمای جلو، سپر کاملاً طراحی شده و با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و چراغ‌های روشنایی روز اضافی، چهره‌ای تهاجمی به کالینان بخشیده است. جلوپنجره نمادین رولزرویس حفظ شده اما به نظر می‌رسد لوگوی تیونر جایگزین نشان اصلی شده است. خوشبختانه، مجسمه مشهور روح خلسه همچنان باوقار بر جای خود باقی است. در بخش عقب، حال و هوایی الهام‌گرفته از خودروهای مسابقه‌ای حاکم است.

حدود یک ماه پیش بود که شرکت تیونینگ کیوانی از رولزرویس کالینان خود با نام هیولا II رونمایی کرد و حالا نمونه‌ای دیگر از این خودرو با ترکیب رنگ کاملاً متفاوت به نمایش در آمده است. این خودرو که در دوبی دیده شده، با کیت بدنه پهن‌پیکر و کابین صورتی‌رنگ، تعریفی جدید و بحث‌برانگیز از تجمل ارائه می‌دهد. اولین چیزی که در هیولا II جلب توجه می‌کند، کیت بدنه عریض آن است که شامل گلگیرهای برجسته در جلو و عقب، ر کاب‌های جانبی جدید و قطعات افزودنی روی



رولزرویس «کالینان» کیوانی

تلگرام Telegram

چالش‌های جدی در مسیر واردات خودرو

با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت برخی تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی علیه کشورمان، برخی کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند این رخداد صنعت خودرو را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. با توجه به این که از ابتدای سال جاری بحث واردات خودرو با چالش‌های بسیاری همراه بوده، سوال این است که سر نوشت واردات خودرو در شرایط فعلی چگونه خواهد بود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

پس از فعال‌سازی مکانیسم ماشه و اعمال تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان، صنعت خودرو در سه بخش تأمین مواد اولیه، زنجیره تأمین و واردات با مشکلاتی روبه‌رو خواهد شد. در چنین شرایطی وزارت صمت به عنوان مهم‌ترین متولی و سیاست‌گذار صنعت خودرو لازم است با رویکرد بسیار متفاوت و استراتژی جدید، چالش‌های ایجادشده را برطرف کند. این وزارتخانه می‌تواند ضمن انجام مکاتباتی با گمرکات کشور، راه‌حلی ارائه دهد که تمام خودروهای حاضر در گمرکات ترخیص شده و به این ترتیب التهاب بازار خودرو کشورمان تا حد زیادی کاهش یابد.

امیری

در چنین شرایطی ممکن است کشور چین نیز نتواند خودروهای مونتاژی ژاپنی یا از برندهای مطرح و حتی تولیدات درجه یک خود را به کشورمان صادر کند. همچنین تاجران نیز در این زمینه احتمالاً با مشکلاتی مواجه خواهند شد. از طرفی اکنون خودروهای بسیاری در گمرکات کشور وجود دارند که باید ترخیص شوند. در صورت ترخیص این خودروها، بازار خودروهای وارداتی از فضای ملتهب ایجادشده خارج شده و تا حدودی ثبات و پایداری را تجربه خواهند کرد. این موضوع نه تنها بازار خودروهای وارداتی را آرام می‌کند، بلکه منجر به شکل‌گیری و ایجاد رابطه عرضه و تقاضای مناسب در کل بازار خودرو خواهد شد.

فغانی

Message



صدای منتظری

۸۸۳۰۶۷۶۱

خدمات رسانی نامطلوب!

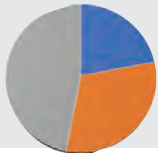
خودرو هیوندای اکسنت دارم و مدتی قبل برای نصب دزدگیر تصویری روی آن به یک مرکز نصب نسبتاً معروف در سطح شهر مراجعه کردم که خدمات آن ظاهراً شامل گارانتی می‌شود. حدود یک هفته از نصب این قطعه نگذشته بود که درهای خودرویم به‌صورت اتوماتیک باز و بسته می‌شدند و ریموت کنترل نیز از کار افتاد. برای رفع مشکل بار دیگر به مرکز مذکور مراجعه کردم؛ اما تکنسین مربوطه پس از بررسی گفت به دلیل عدم نگهداری صحیح از خودرو این مشکل ایجاد شده و رفع آن نیز شامل گارانتی نمی‌شود!

۰۹۳۶***۱۱۵۴

نظر سنجی Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۰۶

گزینه ۱	۳۳ درصد
گزینه ۲	۳۱ درصد
گزینه ۳	۳۶ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرمای پرسیدیم به نظر شما راه اندازی حساب‌های امنی برای خریداران و فروشندگان خودرو توسط بانک مرکزی تا چه اندازه در کاهش کلاهبرداری‌های خودرویی موثر است؟ در پاسخ به این پرسش ۲۲ درصد به گزینه یک یعنی تأثیری ندارد، ۳۱ درصد به گزینه دوم یعنی تأثیر کمی دارد و ۴۷ درصد به گزینه سوم یعنی بسیار موثر است رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۰۷
به نظر شما حضور مستمر دانش آموزان در فعالیت‌های پارک‌های ترافیکی تا چه اندازه می‌تواند آن‌ها را در آینده به رانندگانی قانون‌مدار تبدیل کند؟

۱- تأثیر چندانی ندارد.
۲- بسیار موثر است.

نخستین سری پیکاپ‌های موسو «گرند خان» تحویل مشتریان شد



است این اتفاق سرآغازی بر تجهیز و نوسازی ناوگان ایمنی و امدادی کشور در این سگمنت باشد. مصطفایی ادامه داد: «پیش‌تر این خودرو به‌عنوان خودرو آتش‌نشانی شهر لندن و خودرو امداد و نجات شهر بولتون کشور انگلستان به‌کار گرفته شده است.» امکانات و تجهیزات مشترک در تیپ‌های SAHARA و SIGNATURE. سیستم انتقال قدرت دو دیفرانسیل (4WD) با قابلیت انتخاب وضعیت 2H, 4H, 4L. سیستم کنترل پایداری خودرو (ESP). سیستم ترمز ضد قفل (ABS). گیربکس ۶دنده (ASIN) زاین. سیستم ضد واژگونی (ARP)، سیستم کنترل سرعت خودرو در سراسیمبی (HDC). سیستم توزیع الکترونیکی نیروی ترمز بین چرخ‌ها (EBD). سیستم هشدار ترمز اضطراری (ESS). سیستم ضد هرز گردی چرخ‌ها (TCS). نمایشگر میزان باد چرخ‌ها (TPMS). سیستم کروز کنترل. تثبیت‌کننده ولتاژ (ولتاژ استابلایزر). جلو پنجره کرومیک. قفل دیفرانسیل عقب. دکمه استارت برقی موتور Engine Start Push Button. سانروف برقی. شیشه جلو ضد اشعه نور آفتاب. ورود هوشمند به خودرو و Keyless Go Entry. گرم‌کن صندلی ردیف جلو و عقب و سیستم تهویه صندلی‌های جلو. صفحه‌نمایش مولتی مدیا ۱۲.۳ اینچی به همراه ۶بلندگو. صندلی برقی راننده (در ۸جهت) به همراه تنظیم برقی گودی کمر و صندلی برقی شاگرد (در ۶جهت). ورود هوشمند به خودرو (سیستم باز شدن قفل بدون تماس دستگیره) Keyless Go Entry & Push Button Entry. صفحه‌نمایشگر ۱۲.۳ اینچ مولتی مدیا به همراه دوربین دنده عقب

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا از تحویل اولین سری پیکاپ‌های موسو گرند خان به مشتریان خبر داد.

عقیل مصطفایی افزود: «پس از ماه‌ها تلاش و پیگیری‌های مستمر و گذراندن تست‌های فنی و انتظامی، در نهایت پیکاپ موسو گرند-خان در تاریخ ۸ مهرماه ۱۴۰۴ در دفتر مرکزی صنایع خودروسازی ایلیا تحویل مشتریان شد.»

به گفته وی، این اتفاق مرون تلاش‌ها و زحمات مستمر و شبانه‌روزی مدیریت ارشد، معاونین، مدیران و تمامی پرسنل خودروسازی ایلیاست که با گذراندن بسیاری از نامالیقات به سرانجام رسیده است.

مصطفایی تأکید کرد: «تنها پیکاپ کرهای بازار ایران، پیکاپ موسو گرند-خان در دو تیپ سیگنیچر و ساهارا توسط صنایع خودروسازی ایلیا مونتاژ و عرضه می‌شود.»

لازم به ذکر است خودرو موسو گرند خان در کشورهای مختلفی از جمله اتحادیه اروپا و بریتانیا (انگلستان، ایرلند، ولز)، آلمان، فرانسه، ایتالیا، هلند، اسپانیا و ترکیه همچنین آمریکای لاتین، استرالیا و نیوزلند عرضه می‌شود که قیمت آن ۵۰ تا ۵۰ هزار یورو است.

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا اشاره کرد: «یکی دیگر از اتفاقات مسرت‌بخش برای خودروسازی ایلیا، تحویل یک دستگاه خودرو موسو گرند خان به آتش‌نشانی دلیجان بود که تجهیز و آماده‌سازی آن توسط این سازمان انجام شد و مادر خودروسازی ایلیا بسیار خرسندیم که خودرو موصوف برای خدمات‌رسانی به مردم عزیز کشورمان تجهیز شده است. امید

پیامک SMS

خرابی کاربراتور

خودرو پراید مدل ۷۹ دارم و حدود یک ماه است هنگامی که به آن گاز می‌دهم، توان و کشش قبل را ندارد. از طرفی چندی پیش باتری خودرویم را تعویض کردم؛ اما حدود یک هفته است چراغ عقب و استپ می‌سوزند و باید آن‌ها را دائماً تعویض کنم. از طرفی سرو صدای زیادی در سرعت بالای ۶۰ کیلومتر بر ساعت از خودرو به گوش می‌رسد. علت چیست؟

۰۹۱۶***۲۸۷۱

«تمامی قطعات خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری مکانیکی بوده و به‌همین دلیل هنگام عیب‌یابی لازم است متعلقات سیستم سوخت‌رسانی بررسی شده تا در صورت نیاز، تعویض شوند.

در ادامه لازم است دو مورد را بررسی کنید. پمپ‌بنزین خودرو شما دارای ساختار و ماهیت مکانیکی است و پس از کارکرد مشخصی، معیوب شده و به اصطلاح عمر مفید این قطعه به پایان می‌رسد. یکی از راه‌های شناسایی خرابی پمپ‌بنزین، ترسیدن سوخت کافی به سیستم سوخت‌رسانی است. در این صورت باید این قطعه تعویض شود. از طرفی اصلی‌ترین بخش سیستم سوخت‌رسانی کاربراتور است که از ماهیتی مکانیکی و مکانیزمی برخوردار است.

با در نظر گرفتن این مساله که سوخت مورد استفاده در خودرو و ملو از درات ریز معلق است، در مدت‌زمان مشخصی کاربراتور به اصطلاح کثیف شده و نمی‌تواند سوخت مورد نیاز را به سیلندر ها منتقل کند. در ادامه لازم است کاربراتور باز شده و شست‌شو داده شود. در عین حال اگر سوزن ژینگلور معیوب شده باشد، سوخت به اندازه کافی به سیلندر نمی‌رسد و این اشکال، سبب افت قدرت و کشش خودرو می‌شود.

با تعویض این قطعه، مشکل برطرف می‌شود. در نهایت این که سیستم جرقه‌زنی از مهم‌ترین بخش‌هایی است که در روند کاری موتور موثر است. با این که سیستم جرقه‌زنی خودرو و شمانسبت به سایر خودروهای هم‌سطح و هم‌کلاس کاربراتوری دارای مکانیزم پیچیده‌تر و دقیق‌تری است، اما ممکن است دو بخش کوئل معیوب شده باشد. این عیب در کاهش قدرت جرقه‌زنی موثر خواهد بود و با تعویض قطعه مذکور، مشکل برطرف می‌شود.

قطعه دیگر که باید بررسی شود، دلكو و وایرهای خودرو است. در این حالت اگر دلكو سالم باشد، وایرها و شمع‌های موتور (که به‌عنوان قطعه پایانی و مهم در سیستم جرقه‌زنی شناخته می‌شوند) نیاز به تعویض دارند تا مشکل به‌طور کامل برطرف شود. در ادامه همچنین قطعه مهم سیستم انتقال قدرت، یعنی دیسک و صفحه‌کلاچ نیز نیاز به بررسی دارند تا در صورت نیاز تعویض شوند.

همچنین سوختن زود هنگام لامپ‌های خودرو و ناشی از بروز مشکل در سوکت و سیم‌های آن‌هاست. اگر در مدارهای مربوطه هرگونه اتصال وجود داشته باشد، برق دزدی صورت می‌گیرد و این ایراد منجر به سوختن لامپ‌ها می‌شود. در این حالت نیاز است که مدار مربوط به چراغ‌های عقب و استپ ترمز بررسی شده و سوکت و سیم‌های مربوطه را تعویض کرده و مجدداً لامپ‌های نو را نصب کنید.

در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت مراحل عیب‌یابی این ایراد بسیار گسترده است؛ اما به‌صورت کلی می‌توان گفت سروصدای ایجادشده در کابین در سرعت بالای ۶۰ کیلومتر بر ساعت به دلیل خرابی کمک‌فنرها، عدم بالانس تایرها و لقی میان قطعات سیستم تعلیق به وجود می‌آید.

بنابراین باید به‌مکانیکی مراجعه کرده و از شخص مکانیک بخواهید که تایرها را بالانس و سیستم تعلیق و قطعات آن را به‌صورت کامل بررسی کند تا مشکل خودرو شما برطرف شود.

این واحد صنعتی اعزام شدند، گفت: «در بازرسی از این مکان، ۳۰ حلقه لاستیک فاقد مدارک مثبت گمرکی کشف شد.» این مقام انتظامی با اشاره به این که کارشناسان ارزش کالای کشف شده را یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال اعلام کردند بیان داشت: «در این راستا پرونده تشکیل و متهم ۶۵ ساله برای سیر مراحل قانونی به اداره تعزیرات حکومتی معرفی شد.»

فرمانده انتظامی ماسال گفت: «در راستای اجرای طرح مبارزه با کالای قاچاق، کار آگاهان پلیس آگاهی از نگهداری مقادیری لاستیک قاچاق فاقد مدارک مثبت گمرکی در یک واحد صنعتی مطلع شده و بررسی موضوع را در دستور کار قرار دادند.» ترازوی با بیان این که با انجام تحقیقات نامحسوس و معزز شدن صحت خبر، مأموران پلیس آگاهی با هماهنگی قضائی به



کشف لاستیک قاچاق در ماسال



وقتی یک قطعه کوچک می تواند ایمنی در سفر را تضمین کند؛

تعویض والو معیوب را جدی بگیرید!



سیاهیل سیاهیلی

s.sivashi@autoworld.ir

در حالی که توجه بسیاری از رانندگان معطوف بر فناوری های پیشرفته ای چون ترمز ABS، سیستم های کمک راننده و سنسورهای هوشمند است، هنوز هم ایمنی خودرو در گرو سالم بودن قطعات کوچکی است که شاید در نگاه اول بی اهمیت به نظر برسند. یکی از این اجزای کوچک اما حیاتی، والو لاستیک است؛ قطعه ای ساده که وظیفه نگهداری فشار باد تایر را برعهده دارد و خرابی آن می تواند پیامدهایی جدی همچون افزایش مصرف سوخت، کاهش فرمان پذیری و حتی ترکیدگی ناگهانی لاستیک را به همراه داشته باشد. کارشناسان هشدار می دهند که بی توجهی به این قطعه کوچک، سالانه جان صدها راننده را در سراسر جهان به خطر می اندازد. از سوی دیگر، هزینه ناچیز تعویض والو در مقایسه با خسارت های سنگین ناشی از تصادفات یا خرابی تایر، نشان می دهد که پیشگیری در این زمینه نه تنها اقدامی ایمنی، بلکه تصمیمی اقتصادی نیز هست. درواقع، توجه به والو لاستیک نمادی از همان اصل ساده اما حیاتی است: «ایمنی از جزئیات آغاز می شود.» اگرچه سیستم های پیشرفته کمک راننده (ADAS) توجه زیادی را به خود جلب می کنند، اما لاستیک ها همچنان حیاتی ترین بخش ایمنی هر خودرو محسوب می شوند؛ زیرا تنها سطح تماس خودرو با جاده هستند. یکی از بهترین روش ها برای افزایش عمر مفید لاستیک و حفظ ایمنی، اطمینان از تنظیم دقیق باد آن هاست که این وظیفه برعهده قطعه ای کوچک به نام والو لاستیک یا ساقه سوپاپ است.

اهمیت ساقه سوپاپ تایر

والوها در صورت آسیب دیدگی یا استهلاک، می توانند

باعث خروج تدریجی هوا شوند. این نشتی ها در درازمدت می توانند خطر ساز باشند و در ادامه به این موضوع بیشتر می پردازیم. لاستیک هایی که باد کمی دارند، مقاومت غلظتی بیشتری ایجاد کرده و مصرف سوخت خودرو را افزایش می دهند. باد نامناسب لاستیک ها، فرمان پذیری و پایداری خودرو را به ویژه در پیچ ها مختل می کند. رانندگی با لاستیک کم باد باعث ایجاد گرمای بیش از حد شده و خطر ترکیدگی لاستیک (Blowout) را به طور چشمگیری بالا می برد. طبق گزارش های جهانی، سالانه صدها مورد مرگ و میر ناشی از مشکلات مرتبط با لاستیک های کم باد گزارش می شود. در اکثر خودروهای جدید، سیستم نظارت بر فشار باد لاستیک (TPMS) تعبیه شده است. سنسورهای TPMS اغلب به ساقه والو متصل هستند. در نتیجه، آسیب دیدن والو نه تنها منجر به نشتی هوا می شود، بلکه عملکرد صحیح سنسور TPMS را نیز به خطر انداخته و آن را از کار می اندازد. نحوه عملکرد والو لاستیک در اکثر خودروها مشابه است؛ بخش اصلی والو، مغزی والو (Valve Core) نام دارد که معمولاً از جنس نیکل یا برنج ساخته شده است. مغزی والو دارای یک پین کوچک فنر دار است. هنگام باد کردن لاستیک، سری شلنگ باد، این پین را به داخل فشار می دهد و اجازه می دهد هوا به داخل تایر جریان یابد. پس از اتمام باد کردن، نیروی فنر، پین را به جای خود بازمی گرداند و لاستیک را آب بندی می کند. در والوهای متصل به سنسور TPMS (که معمولاً آلومینیومی هستند)، از مغزی نیکل استفاده می شود تا از واکنش شیمیایی و خوردگی با آلومینیوم جلوگیری شود

نگهداری از ضامن باد تایر

در حالی که عمر مفید یک والو معمولی بین چهار تا شش سال است، عوامل متعددی می توانند این زمان را کوتاه کنند؛ دمای بسیار بالا یا پایین، قرار گرفتن در معرض نور مستقیم خورشید، نمک جاده و گرد و غبار، به مرور زمان باعث خشک شدن، ترک خوردن پلاستیک و فرسایش والو



می شوند. استفاده نکردن از درپوش (کاپ) والو، مغزی آن را مستقیم در معرض آلودگی و رطوبت قرار می دهد و عمر آن را به شدت کاهش می دهد. برای تشخیص نشتی در والو، می توانید از یک تر فند ساده استفاده کنید؛ ترکیبی از آب و صابون (یا مایع ظرفشویی) را روی ساقه والو اسپری کنید. اگر در اطراف والو، حباب هوا ایجاد شد، نشانه قطعی نشتی است و باید بلافاصله تعویض شود. از نظر عملی و اقتصادی، بهترین زمان برای تعویض والو لاستیک، هر بار است که لاستیک های خودرو را تعویض می کنید. از آنجا که قیمت والو لاستیک (معمولی) بسیار پایین است، تعویض آن هم زمان با لاستیک جدید، یک اقدام پیشگیرانه و منطقی برای تضمین سلامت لاستیک است. اگرچه سنسورهای TPMS گران تر هستند، اما عمر آن ها بین پنج تا ده سال

است و نیاز کمتری به تعویض دارند؛ اما والو متصل به آن باید به طور منظم بررسی شود. ایمنی خودرو تنها به فناوری های پیشرفته و سیستم های الکترونیکی خلاصه نمی شود؛ گاهی یک قطعه کوچک و ساده می تواند نقشی حیاتی در حفظ جان سر نشینان ایفا کند. والو لاستیک یکی از همین اجزای به ظاهر کم اهمیت است که در عمل، ضامن سلامت تایر و در نتیجه ایمنی خودرو به شمار می رود. این قطعه کوچک وظیفه دارد فشار باد تایر را در سطح استاندارد نگه دارد و هر گونه آسیب یا فرسودگی در آن می تواند پیامدهای جدی به همراه داشته باشد. کاهش تدریجی فشار باد، افزایش مصرف سوخت، کاهش فرمان پذیری خودرو و حتی ترکیدگی ناگهانی لاستیک از جمله خطراتی است که در اثر خرابی

والو رخ می دهد. در سال های اخیر با گسترش سیستم های پایش فشار باد تایر (TPMS)، اهمیت والو بیش از گذشته نمایان شده است. چرا که در بسیاری از خودروهای جدید، سنسورهای TPMS مستقیماً به والو متصل هستند و خرابی آن می تواند عملکرد این سیستم هشدار دهنده را مختل کند. به بیان دیگر، بی توجهی به والو نه تنها ایمنی مکانیکی خودرو را تهدید می کند، بلکه یک لایه حفاظتی الکترونیکی را نیز از کار می اندازد. این موضوع نشان می دهد که حتی در عصر فناوری های پیشرفته، توجه به جزئیات سنتی همچنان ضروری است.

از منظر اقتصادی نیز تعویض به موقع والو اقدامی هوشمندانه محسوب می شود. هزینه خرید یک والو جدید در مقایسه با خسارت ناشی از ترکیدگی لاستیک یا تصادف، بسیار ناچیز است. به همین دلیل کارشناسان توصیه می کنند هنگام تعویض لاستیک، والو نیز هم زمان تعویض شود. این اقدام ساده می تواند عمر مفید تایر را افزایش دهد و از هزینه های سنگین آینده جلوگیری کند. علاوه بر این، رانندگان می توانند با انجام تست های ساده ای مانند استفاده از محلول آب و صابون برای شناسایی نشتی، از سلامت والو اطمینان حاصل کنند.

نکته مهم دیگر، تاثیر شرایط محیطی بر عمر والو است. گرما و سرمای شدید، تابش مستقیم نور خورشید، گرد و غبار و حتی استفاده نکردن از درپوش کوچک والو می تواند عمر آن را به شدت کاهش دهد. بنابراین نگهداری صحیح و بازبینی دوره ای این قطعه، بخشی جدایی ناپذیر از فرهنگ رانندگی ایمن به شمار می رود. درواقع، توجه به همین جزئیات کوچک است که می تواند تفاوت میان یک سفر ایمن و یک حادثه ناخواسته را رقم بزند.

در نهایت، باید پذیرفت که ایمنی خودرو حاصل مجموعه ای از عوامل است و هیچ جزئی نباید نادیده گرفته شود. همان طور که فناوری های نوین مانند ترمز ABS یا سیستم های کمک راننده نقش مهمی در کاهش تصادفات دارند، قطعات ساده ای همچون والو لاستیک نیز سهمی اساسی در این چرخه ایفا می کنند. رانندگان با رعایت این نکات و توجه به جزئیات کوچک اما حیاتی، می توانند نه تنها از سلامت خودرو و کاهش هزینه های نگهداری بهره مند شوند، بلکه گامی موثر در جهت ارتقای ایمنی جاده ها بردارند.





در لس آنجلس با الهام از کانسپت نسل دوم NSX طراحی و سپس توسط Trans FX در کالیفرنیا به واقعیت تبدیل شد. برای ساخت این خودرو، تیم یک NSX نسل اول مدل ۱۹۹۱ با ۴۰۵ هزار کیلومتر کارکرد پیدا کرد. این خودرو و پایه‌ای برای ساخت رودستر شد که با بدنه دست‌ساز رزین و فیبر گرین فوری گاری شده، سیستم تعلیق پایین‌تر، صندلی‌های ویژه و رینگ‌های ۱۸ اینچی شکل گرفت. نتیجه کار بسیار چشمگیر بود؛ هرچند فروش NSX را چندان افزایش نداد. حالا آکورا اعلام کرده که این خودرو و سینمایی سال آینده به حراج گذاشته می‌شود و عایدی آن به یک خیریه نامشخص اهدا خواهد شد.

آکورا NSX رودستر که فقط در یک نمونه برای مرد آهنی در فیلم اونجرز با بدنه فیبر کربنی ساخته شده سال آینده به حراج گذاشته خواهد شد. تعداد زیادی از طرفداران دنیای سینمایی مارول از این سری فیلم‌ها فاصله گرفته‌اند و به نظر می‌رسد آکورا هم همین مسیر را دنبال می‌کند. در حالی که این سری فیلم بیشتر با آتودی شناخته می‌شود اما خودروهای آکورا در فیلم‌های اولیه‌ای مانند تور حضور داشتند؛ اما برجسته‌ترین آکورا در فیلم اونجرز بود. این فیلم با گردهمایی ابرقهرمانان بسیار سروصدا کرد و آکورا هم با خلق یک NSX رودستر تک‌ساخت برای این فیلم، سنگ تمام گذاشت. این خودرو توسط استودیوی طراحی آکورا



حراجی برای معروف‌ترین آکورا «NSX»

«NX200t»؛ کم‌آزارترین کراس‌اوور توربوی ایران

دلایل منحصر به فرد بودن تکنولوژی لکسوس

لکسوس NX200t که از سال ۱۳۹۵ به ایران آمده؛ به دلیل طراحی بسیار جذاب بدنه و پیش‌رانه توربوشارژ، یکی از گزینه‌های اسیرت خاص در بازار بلندقامتان کشورمان است. این سامورایی جسور بر خلاف بیشتر خودروهای دارای پیش‌رانه توربوشارژ، از استهلاک و خرابی بسیار پایینی برخوردار است. دلیل این امر نیز تکنولوژی خاص مورد استفاده در قلب تپنده این کراس‌اوور جسور توپوتا است. در ادامه به صورت تخصصی و فنی، لکسوس NX200t را بررسی می‌کنیم تا بدانیم چه رمز و رازی در کیفیت بالا و استهلاک پایین آن نهفته است.



نگاهی کلی به لکسوس NX



کمپانی لکسوس، آگوست سال ۲۰۱۴ میلادی برای اولین بار اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت لاکچری خود را با نام NX به بازارهای جهانی عرضه کرد. این خودرو از نظر طراحی به لطف خطوط شکسته روی بدنه بسیار موفق ظاهر شد. NX در نسخه‌های متعدد 200t، 300h و 300h (هیبریدی) به تولید رسید. در بازار خودروی کشورمان شاهد حضور دو نسخه 200t و 300h هستیم.

موتور ۴ سیلندر دولیتری NX200t



لکسوس NX200t زیر کاپوت خود یک موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ به حجم ۲ لیتر و مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژ را جاداده است. این موتور با کد 8AR-FTS شناخته می‌شود و دارای این ویژگی‌های فنی است: حجم موتور ۱۹۹۸ سی‌سی، سیستم سیکل کاری اتو و اتکینسون (عملکرد بهتر موتور)، طراحی ۴ سوپاپ به‌ازای هر سیلندر (در مجموع ۱۶ سوپاپ با مکانیزم DOHC)، قطر سیلندر ۸۶ میلی‌متری، کورس پیستون ۸۶ میلی‌متری، طراحی محفظه احتراق ایده‌آل، نسبت تراکم ۱۰ به یک، سیستم پرخوران توربوشارژ، سیستم سوخت‌رسانی D-4ST (پاشش سوخت مستقیم به سبک توپوتا با یک سوزن انژکتور داخل سیلندر و یکی در مانیفولد هوا) و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها یا i-VVT. این پیش‌رانه به لطف چنین ساختاری می‌تواند حداکثر ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت را در دور ۴۸۰۰ تا ۵۶۰۰ دوری (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در دور ۱۶۵۰ تا ۴ هزار دوری (دور در دقیقه) ناگفته نماند که این قدرت و گشتاور به کمک بنزین دارای اکتان ۹۱ حاصل می‌شود.

چرا قلب تپنده NX200t کم‌استهلاک



توپوتا معمولاً از حداکثر توان موتور هایش بهره نمی‌گیرد و در این موتور یعنی 8AR-FTS نیز از همین روش استفاده کرده‌است. همین عامل سبب شده تا قلب تپنده لکسوس NX200t یک موتور کم‌آزار برای مالکان آن باشد. همچنین ناگفته نماند که استفاده از متر یال با کیفیت در این پیش‌رانه در کیفیت بالای آن بسیار موثر است.

آیا موتور لکسوس NX200t ضعف دارد؟

در پیش‌رانه 8AR-FTS لکسوس NX200t یک ضعف وجود دارد که آن هم در صورت عدم نگهداری صحیح از سیستم i-VVT بروز می‌کند. به عبارت دیگر اگر مالکان خودروهای توپوتا و لکسوس در زمینه نگهداری از این سیستم هوشیار نباشند، ممکن است مجبور شوند هزینه‌های گزافی بابت تعمیرات و اورهال این بخش مهم در موتور، پرداخت کنند. بر این اساس یک سرویس دوره‌ای به نام سرویس دوره‌ای دنده VVT وجود دارد که در ادامه به آن اشاره خواهیم کرد. البته این ضعف شاید از زاویه‌ای، یک مزیت هم به حساب آید، زیرا در این بخش، یک مکانیزم بسیار جذاب برای کاهش آلودگی روغن موتور وجود دارد که در هیچ پیش‌رانه‌ای مشاهده نمی‌شود. این موضوع سبب شده تا موتور 8AR-FTS لکسوس NX200t صاحب برتری خاصی باشد.

سرویس‌های دوره‌ای برای NX200t

در موتور 8AR-FTS لکسوس NX200t دو سرویس دوره‌ای برای سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است که در ادامه آن‌ها را بررسی می‌کنیم. سرویس دوره‌ای سیستم سوخت‌رسانی: پیش از این که به تشریح سرویس دوره‌ای سیستم سوخت‌رسانی لکسوس NX200t بپردازیم، باید گفت که بسته به نوع استفاده از خودرو در شرایط آب‌وهوایی مختلف، شرایط کاری سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی متفاوت خواهد بود. به عنوان مثال اگر خودرو لکسوس NX200t در مناطق شمالی کشور که دارای کم‌ترین میزان آلودگی هوا

و گرد و غبار است تردد داشته باشد، نیاز به سرویس دوره‌ای سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی تا ۱۰ هزار کیلومتر خواهد بود. اما اگر این خودرو در شهرهایی مانند تهران که دارای ترافیک و آلودگی هوا است تردد کند، لازم است هر ۵۰ هزار کیلومتر اورهال شود.

بر این اساس در سرویس دوره‌ای سیستم سوخت‌رسانی، قطعاتی مانند صافی باک بنزین داخل باک، پمپ بنزین، اتصالات (لوله‌های رابط) بنزین، ریل سوخت، سوزن‌های انژکتور، صافی داخل سوزن انژکتور (درون انژکتور تعبیه شده) و درچه گاز باید اورهال شوند که هزینه این سرویس، حدود ۱۵ میلیون تومان است.

سرویس دوره‌ای سیستم جرقه‌زنی: در سرویس دوره‌ای سیستم جرقه‌زنی، شمع‌ها و دوسنسر مهم یعنی میل‌لنگ (دور موتور) و میل سوپاپ بایستی اورهال و یا تعویض شوند که هزینه این سرویس نیز حدود ۱۵ میلیون تومان است.

پاشنه آشیل لکسوس NX200t

مهم‌ترین بخش در زمینه نگهداری اصولی از خودرو لکسوس NX200t بخش سیستم i-VVT 8AR-FTS است. همان‌طور که اشاره شد، این سیستم از اهمیت بسیار بالایی برای کاهش هزینه نگهداری و دوام بالاتر برخوردار است. این مجموعه دارای یک مکانیزم مکانیکی-الکترونیکی است که میل سوپاپ را کنترل می‌کند؛ به این شکل که در زمان صدور فرمان آوانس یا ریتارد (باز و بسته شدن سوپاپ از سوی ECM)، از سوی واحد پردازشگر الکترونیکی برای کنترل عملکرد دقیق، یک سنسور تعبیه شده است. بر این اساس این سیستم اگر چه بسیار دقیق و کاربردی است، اما کمی موتور لکسوس NX200t را با چالش همراه می‌کند. دلیل آن نیز این است که در موتورهای دوپل i-VVT که در محصولات توپوتا و لکسوس استفاده می‌شود، مکانیزم سیستم VVT بر اساس فشار سیال روغن موتور عمل می‌کند. بنابراین نیاز است که این روغن موتور، از مسیری عبور کند تا تصفیه و فیلتراسیون شود. در صورت عدم تصفیه و فیلتراسیون روغن، عملکرد سیستم i-VVT با اشکال مواجه می‌شود. کمپانی توپوتا مکانیزمی تعبیه کرده تا در صورت نیاز آن را اورهال کرده و این امر منجر به افزایش طول عمر موتور شود. روغن موتور از اوئل پمپ (پمپ روغن) تحت فشار به سمت فیلتر روغن موتور حرکت کرده و پس از عبور از صافی، به تمام شبکه روانکاری تزریق می‌شود. در این مرحله روغن موتور بعد از فیلتر روغن به شیر OCV می‌رود. پس از آن روغن به سمت مجموعه دنده VVT حرکت می‌کند. حال اگر پیش از این که روغن به دنده VVT برسد، ذرات بسیار کوچک معلق در آن وجود داشته باشد، در زمان ریتارد یا آوانس VVT به دستور ECM اختلال ایجاد شده و این امر سبب قفل شدن میل سوپاپ می‌شود. بر این اساس کمپانی توپوتا یک صافی طراحی کرده که فلزی است و ذرات بسیار کوچک معلق در روغن را جذب کرده و روغن را به صورت کاملاً فیلتر شده به مدار می‌فرستد. این مکانیزم برای کاهش هزینه نگهداری، قابلیت شست‌وشو داشته و در صورت نیاز تعویض هم می‌شود. این بخش دارای درپوش مخصوص بوده و قبل از این که روغن به دنده OCV یا VVT برسد، تصفیه می‌شود. این صافی اضافی تنهادر موتورهای توپوتا و لکسوس قرار دارد. کمپانی توپوتا به دلیل کاهش هزینه نگهداری برای مالک، این صافی را با قابلیت تعویض طراحی کرده که بتوان آن را اورهال کرد. این صافی باید بین ۵ تا ۱۰ هزار کیلومتر تعویض یا اورهال شود. تاجایی که این صافی فلزی دارای ساختار سالمی باشد می‌توان پس از شست‌وشو از آن استفاده کرد.

بررسی اهمیت روغن موتور

لکسوس NX200t به واسطه برخورداری از سیستم توربو، نیازمند نگهداری دقیق و حساسیت بالا است؛ از این رو مانند سایر خودروهای دارای موتور توربوشارژ لازم است به کیفیت روغن و زمان تعویض آن توجه شود. این موتور به لطف انجام سرویس دوره‌ای به موقع، تا حداکثر ۵۰۰ هزار کیلومتر یک خودرو امن برای رانندگی خواهد بود. پیش‌رانه 8AR-FTS لکسوس NX200t به کیفیت روغن حساس بوده و در این زمینه نیاز به توجه بسیار زیادی وجود دارد. روغن پیشنهادی کمپانی لکسوس اسپین است و از روغن پیشنهادی بایستی بهره گرفته شود. این روغن موتور دارای درجه گرانیروی 5W20 با کیفیت SN پلاس است. روغن موتور، فیلتر روغن موتور و فیلتر هوا هر ۵ هزار کیلومتر (یا هر ۵ ماه) بایستی تعویض شوند. همچنین اگر فواصل خاموش و روشن کردن خودرو کوتاه باشد، روغن موتور بایستی تا قبل از ۵ هزار کیلومتر تعویض شود. هزینه تعویض روغن، فیلتر روغن موتور و فیلتر هوا در این خودرو حدود ۱۰ میلیون تومان است. روغن صافی گیربکس لکسوس NX200t بایستی پس از هر ۱۰ هزار کیلومتر تعویض شوند. بعد از کارکرد ۱۰۰ هزار کیلومتر، باید هر ۵۰ هزار کیلومتر، روغن و صافی گیربکس این خودرو تعویض شود. هزینه این بخش نیز حدود ۱۵ تا ۲۰ میلیون تومان است.

توصیه مهم به مالکان لکسوس NX200t



اما در مورد استفاده از اکتان، چون ممکن است زمان و حجم سوخت‌گیری متفاوت باشد، این احتمال وجود دارد که میزان اکتان در باک خودرو پس از هر بار سوخت‌گیری (با توجه به سوخت باقی‌مانده و اکتان اضافه‌شده به آن در باک) بالا یا پایین شود که با این کار، حرارت یادمای موتور تغییر پیدا می‌کند. از طرفی با افزایش این دما تاثیر منفی بر روی توربوشارژ می‌گذارد. اگر از مساله ناک صرف‌نظر کنیم، خرابی پروانه و مجموعه کارتریج توربو به دلیل حرارتی که ایجاد می‌شود در کوتاه مدت مجموعه توربوشارژ را از بین می‌برد. بهترین کار برای جلوگیری از خرابی توربوشارژ، تغییر برنامۀ ECU موتور و همخوانی خودرو لکسوس NX200t با شرایط فعلی سوخت موجود در کشور است. به این معنا که ریمپ به صورت تخصصی صورت گیرد. در خودروهای مانند محصولات بام‌و و مرسدس‌بنز، پروگرامینگ ECU به این گونه است که با اندکی تغییراتی می‌توان با شرایط سوختی ایران سازگار شوند، اما محصولات لکسوس بایستی کالیبره شوند و اگر این کالیبره شدن به صورت تخصصی انجام نشود، منجر به افزایش ناک و خرابی موتور در بخش‌های متعدد خواهد شد.

و مصدوم داشته که حال دو نفر از آن‌ها وخیم است.» سرهنگ موسی بزرگی خاطر نشان کرد: «سه نفر مجروح دیگر در حال طی مراحل درمان بوده و مابقی مصدومان حادثه در همان ساعات ابتدایی وقوع این تصادف مداوا و ترخیص شدند.» مدیر روابط عمومی دانشگاه علوم پزشکی استان سمنان نیز از تشکیل یک کمیته ویژه بررسی و پیگیری مصدومان حادثه اتوبوس حامل دانشجویان در بیمارستان کوثر دانشگاه علوم پزشکی استان خبر داد و افزود: «این کمیته با حضور معاونت‌های درمان، آموزشی و معاونت دانشجویی تشکیل شده و حراست و روابط عمومی دانشگاه نیز در آن عضویت دارند.»

ایستاد: رئیس پلیس راه استان سمنان علت بروز سانحه مرگبار اتوبوس دانشجویان دانشکده پیراپزشکی سرخه را اعلام کرد. سرهنگ موسی بزرگی در این باره اظهار کرد: «تصادف اتوبوس دانشکده پیراپزشکی با تریلی صبح روز سه‌شنبه (هشتم مهر) در محور سمنان به سرخه اتفاق افتاد و منجر به فوت دو دانشجو شد.» وی گفت: «با بررسی کارشناسان تصادفات و جمع‌بندی شواهد و قرائن علت این حادثه عدم توجه کافی به جلواز سوی راننده اتوبوس و عدم رعایت نکات ایمنی هنگام توقف از طرف تریلی اعلام شد.» رئیس پلیس راه استان تاکید کرد: «متأسفانه این سانحه رانندگی دو فوتی و ۱۴ مجروح

پلیس مقصران تصادف اتوبوس دانشجویان پیراپزشکی را اعلام کرد



لقب «آمستردام ۲» برای شهر لندن!

آیا مسیرهای دوچرخه‌سواری می‌توانند جایگزین بزرگراه‌ها شوند؟

اجاره‌ای در لندن تا سال ۲۰۳۲ خبر داد و گفت: «خبر عالی این که سانتاندر حمایت مالی خود را از برنامه‌ای که سفرهای دوچرخه‌ای را در لندن ترویج می‌کند، تمدید کرده است.» ۶ میلیون سفر درون‌شهری با دوچرخه در سال جاری، محبوبیت روزافزون این طرح را نشان می‌دهد و این که، بخشی جدایی‌ناپذیر از آینده سبز و سالم لندن است. سانتاندر و سازمان حمل‌ونقل لندن (TfL) از سال ۲۰۱۵ با هم همکاری می‌کنند تا سفر فعال در لندن را از طریق دوچرخه‌سانتاندر برای همه قابل دسترس نگه دارند. طرح کرایه دوچرخه در لندن همچنان رو به رشد است و تاکنون ۶.۱ میلیون نفر در سال ۲۰۲۵ از این طرح استفاده کرده‌اند که نسبت به همین زمان در سال گذشته ۳ درصد افزایش داشته است. این تمدید، آغاز یک سرمایه‌گذاری چندمیلیون پوندی در این طرح است که شاهد بهبود ناوگان، زیرساخت‌های خیابانی و اپلیکیشن جدید و بهبود یافته Santander Cycles خواهد بود و اجاره دوچرخه را برای مشتریان سریع‌تر و آسان‌تر می‌کند.

طرح رفت و آمد با دوچرخه در لندن از سال ۲۰۱۵ آغاز شد و ۲ سال بعد به دلیل استقبال از این طرح، سفرهای درون‌شهری با دوچرخه ۱.۵ برابر شد. امروز لندن با سرمایه‌گذاری ۱۰ ساله شهری روی شبکه تردد با دوچرخه مشهور شده؛ به طوری که توانست خود را به آمستردام و کپنهاگ، پایتخت دوچرخه در جهان نزدیک کند و برخی به آن لقب «آمستردام ۲» را بدهند. در این میان اما سهم استفاده از دوچرخه در شبکه حمل‌ونقل شهری تهران بر اساس تحقیقات مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران با عنوان «تحلیل مقایسه‌ای شاخص‌های ترافیکی تهران و چند کلان‌شهر جهان»، تقریباً صفر است و در مقابل، سهم استفاده از خودرو شخصی در شبکه حمل‌ونقلی شهری بالای ۵۰ درصد است. این در حالی است که بر اساس این مطالعه سهم لندنی‌ها از رفت و آمد با دوچرخه بیش از ۳ درصد است و خودروها حدود ۳۹ درصد از حمل‌ونقل سفرهای درون‌شهری را به خود اختصاص می‌دهند.



است. کارشناسان ترافیک معتقدند ترکیب مسیرهای دوچرخه‌سواری در کنار متروی تهران، به عنوان یک روش حمل‌ونقل ترکیبی شامل دوچرخه و مترو به کاهش ترافیک و آلودگی هوا کمک می‌کند. البته با همه اقدامات انجام‌شده هنوز در بسیاری از ایستگاه‌های مترو پایتخت، امکان ورود دوچرخه وجود ندارد که باید زیرساخت‌های لازم برای این امر نیز ایجاد شود.

توسعه طرح دوچرخه‌های اجاره‌ای در لندن تا سال ۲۰۳۲ سانتاندر برای حمایت مالی از توسعه طرح دوچرخه‌های

عضو شورای شهر تهران افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی به دلیل ضعف در توسعه حمل‌ونقل ریلی و خودروهای برقی را یکی از عمده‌چالش‌های اصلی مدیریت انرژی در کشور عنوان کرد. لازم به ذکر است که اکنون بسیاری از ایستگاه‌های مترو تهران به مسیرهای دوچرخه‌سواری متصل بوده یا در نزدیکی آن‌ها مسیرهایی مناسب برای دوچرخه‌سواران وجود دارد. مسیرهای دوچرخه‌سواری میدان ونک تا مترو حقانی، پارک لاله تا مترو میدان انقلاب، خیابان ۱۷ شهرو تا مترو میدان امام حسین (ع)، بوستان جوانمردان تا مترو چیتگر و بلوار کشاورز تا مترو تئاتر شهر، از جمله مسیرهای دوچرخه‌سواری متصل به مترو در پایتخت

رئیس کمیته گردشگری شورای اسلامی شهر تهران افزود: «در حال حاضر این طرح در برخی مناطق که امکان اجرا وجود داشته، اجرا شده؛ اما در برخی مناطق به دلیل فنی و برخورد با تقاطع‌ها و خطر آفرینی برای دوچرخه‌سواران، طرح در حال اصلاح است.» علوی در رابطه با اجرای مسیر سرزندگی در پایتخت نیز گفت: «مسیرهای دوچرخه‌سواری موجود کاربری تردد شهری داشت؛ اما مسیر سرزندگی به عنوان فضایی برای تفریح و ورزش پیش‌بینی شده که مورد استقبال شهروندان نیز قرار گرفته است. به هر شکل هر دو مسیر وجود دارد و در حال توسعه است.»

پیشنهاد مسیر دوچرخه‌سواری در معابر منتهی به مترو: چندی پیش، رئیس کمیسیون محیط‌زیست شورای اسلامی شهر تهران نیز با تاکید بر مدیریت مصرف سوخت پیشنهاد داد که مسیرهای ویژه دوچرخه‌سواری در معابر منتهی به ایستگاه‌های مترو پایتخت ایجاد شود. مهدی پیرهادی در این باره گفت: «بسیاری از شهروندان به دلیل مسافت طولانی از خانه تا ایستگاه مترو به‌طور معمول تمایلی به پیاده‌روی یا استفاده از وسایل حمل‌ونقل پاک نشان نمی‌دهند؛ در حالی که اگر زیرساخت مناسب برای استفاده از دوچرخه در مسیرهای متروی پایتخت فراهم باشد، به‌طور قطع در مسیر مترو از این وسیله استقبال خواهند کرد.» وی تاکید کرد: «تردد شهروندان با دوچرخه و دیگر وسایل حمل‌ونقل پاک می‌تواند نقش مهمی در کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوای تهران داشته باشد. به همین واسطه ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری در مسیرهای منتهی به مترو تهران می‌تواند در این زمینه بسیار موثر باشد.» این



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

درحالی که در برخی از شهرهای بزرگ جهان، دوچرخه‌ها در حال جایگزینی با بزرگراه‌ها و حمل و نقل خودروبی هستند، سیاست‌های مدیریت شهری تهران در دهه گذشته عمدتاً معطوف به پروژه‌های بزرگراه‌سازی بوده است. اما آیا امکان استفاده از تجارب موفق جهانی در زمینه ترویج استفاده از دوچرخه، در کلان‌شهر تهران وجود ندارد؟

مسیرهای دوچرخه‌سواری پایتخت اصلاح می‌شود: رئیس کمیته گردشگری شورای اسلامی شهر تهران گفت: «بعضی از مسیرهای دوچرخه‌سواری که از پیش طراحی شده بود، نمی‌توانست پاسخگوی امنیت دوچرخه‌سواران باشد یا شیب مسیرها به درستی طراحی و اجرا نشده بود. در نهایت قرار شد که برخی خطوط اصلاح و برخی دیگر به‌طور مجدد طراحی شود.» سیداحمد علوی در خصوص اجرا و اصلاح مسیرهای دوچرخه‌سواری در پایتخت اظهار کرد: «این مسیرها در سطح شهر، از گذشته مورد مطالعه بوده‌اما در دوره پنجم پیگیری بیشتری برای آن صورت گرفته است و دوره ششم نیز آسیب‌شناسی در مورد خطوط اجرا شده، انجام شد.» وی با بیان این که در اعتبارات چند سال گذشته، برای اصلاح و اجرای خطوط دوچرخه‌سواری، ردیف بودجه پیش‌بینی شد، خاطر نشان کرد: «مقرر شد مطالعات مورد نیاز در رابطه با این خطوط انجام شود.»



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتاح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱ - ۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۸۱۰۳

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

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

بیلیور
Billboard



تسلا شرمنده رنو!

کمپانی رنو سال ۲۰۲۴ از رنو E-Tech رونمایی کرد. این خودرو که رقیب مدل Y تسلا است در یک بیلیور بسیار جذاب، آن را به سخره گرفت. زیرا بازه پیمایش آن بیشتر از مدل Y بوده و قیمت آن نیز حدود ۵ هزار پوند از محصول تسلا ارزان تر است.

کامیون‌ها در لاین سبقت؛ خطری در شب‌های تهران!

حرف آخر
The Last Word

حمید محمدی
روزنامه نگار



شب‌های تهران و محورهای منتهی به آن سال‌هاست که شاهد صحنه‌های تکراری و پرخطر است: کامیون‌هایی که به جای حرکت در لاین کندرو، وارد لاین سبقت می‌شوند و کل نظم بزرگراه را به هم می‌زنند. این پدیده اگرچه در ظاهر فقط یک تخلف رانندگی ساده به نظر می‌رسد، اما پیامدهای آن برای ایمنی جاده‌ها و حتی روانی ترافیک بسیار جدی است. طبق مقررات راهنمایی و رانندگی، رانندگان کامیون‌ها و به‌طور کلی وسایل نقلیه سنگین موظف هستند صرفاً در خطوط راست یا همان لاین کندرو حرکت کنند و حق ورود به خطوط سرعت یا لاین سبقت را ندارند. دلیل این محدودیت روشن است: وزن بالا طول زیاد و شتاب‌گیری کند این دسته از خودروها موجب می‌شود هرگونه تغییر لاین یا سبقت‌گیری آن‌ها ریسک برخورد‌های زنجیره‌ای را افزایش دهد. در ساعات شب که دید رانندگان محدودتر است، این خطر دوچندان می‌شود. با این حال، کمبود نظارت مستمر، خستگی رانندگان و گاه انگیزه برای صرفه‌جویی در زمان، باعث شده بخش زیادی از کامیون‌هایی که به قانون، مسیرهای سرعت را اشغال کنند. نتیجه این رفتارها، شکل‌گیری گره‌های ترافیکی در ساعات شبانه و افزایش تصادفات شدید در محورهای ورودی و خروجی پایتخت است. خودروهای سبک که در لاین سبقت به سرعت بالا عادت دارند، ناگهان با دیواری سنگین روبه‌رو می‌شوند و فرصتی برای واکنش مناسب ندارند. بنابراین مواردی از این دست گاه سبب بروز تصادفاتی شده که منجر به جرح و مرگ رانندگان و دیگر سرنشینان خودروها شده است. برای حل این معضل، دو رویکرد هم‌زمان لازم است: نخست، تقویت نظارت الکترونیک و میدانی با نصب دوربین‌های هوشمند ویژه کنترل کامیون‌ها در شب بوده و دیگری اجرای جدی جریمه‌ها و محدودیت‌ها به گونه‌ای است که راننده پرخطر احساس نکند قانون صرفاً یک توصیه اخلاقی است. در کنار آن، آموزش مستمر و فرهنگ‌سازی در شرکت‌های حمل‌ونقل نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در نهایت وقت آن رسیده که پلیس راهور و مدیریت شهری رسیدگی به این تخلف رایج را در رأس وظایف کاری خود قرار دهند.

نکته آموزشی



همچنین ممکن است لنت‌های ترمز از کیفیت پایینی برخوردار باشند که باید تعویض شوند. در آخر این که پلوس‌های چرخ معیوب شده که نیاز به بررسی بیشتر و ای بسا تعویض دارند.

به گوش رسیدن صدای زوزه از ناحیه چرخ خودرو سه علت عمده دارد. نخست این که ممکن است بلبرینگ‌های چرخ معیوب شده باشد که نیاز است هر ۵۰ هزار کیلومتر تعویض شوند.

صدای زوزه چرخ



XTRIM
BORN FOR MORE



TXL | بالذت برانید