

آبی پوشان جاده مخصوص طی ۶ ماه در آمد ۲۱۰ همتی ثبت کردند؛ رشد ۱۱۷ درصدی در آمد «ایران خودرو» در شهریور ماه

شرکت ایران خودرو به عنوان بزرگترین خودروساز کشورمان، گزارش عملکرد مالی و عملیاتی خود در شهریورماه و ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ را...
۵ صفحه

بورس کالا عرضه را مدیریت می کند؛

بی ثباتی بازار خودرو و نقش کلیدی بورس

بازار خودرو در کشور طی سال های گذشته با
مجموعه ای از چالش های ساختاری و ...
۳ صفحه

چه کسانی از ورود خودرو

به بورس کالا سود می برند؟

مونتازی ها تا

۱۰۰ میلیون و وارداتی ها تا
۵۰ میلیون تومان گران شدند

۷ صفحه

تسلا هنوز مسیر توسعه در بازار را نکرده است

پرفروش ترین خودروهای جهان در سال ۲۰۲۴

در سال های اخیر، صنعت خودرو جهان
شاهد تحولاتی بنیادین بوده است؛ تحولاتی...
۶ صفحه

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودرو سازی «ایلیا» خبر داد؛

آغاز نخستین شرایط پیش فروش

نقدی و اعتباری او ترا «U75Plus»

۷ صفحه



تحولات شگفت انگیز «سایپا»
مایه افتخار ایران و منطقه است
۴ صفحه

آیا قیمت خودرو در بازار
رو به افزایش است؟
۱۰ صفحه

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

حفاظت بی وقفه، عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

Audi A3L

Audi A3 SportBack

ویژه جانبازان محترم

• قرارداد مشارکت استثنایی ویژه جانبازان محترم

با ۸۰٪ سود

• قرارداد حق العمل کاری

نادین خودرو

+۹۸ ۲۱ ۹۱۳۴ ۲۵۲۶ +۹۸ ۲۱ ۹۱۶۹۴۹۰۰

www.nadinkhodro.com

nadinkhodro





۲۰۴ اسب بخاری در محور جلو بهره می برد که برد رسمی تا ۴۰۰ کیلومتر را ارائه می دهد. این رقم بیشتر از فورد پوما Gen-E با حداکثر برد ۳۷۵ کیلومتر است. شستاب صفر تا صد این خودرو ۷.۷ ثانیه است و سرعت شارژ حداکثر ۸۰ کیلوواتی آن هر چند کمی پایین تر از استانداردهای روز است، اما برای شارژ ۳۰ تا ۸۰ درصد در ۲۷ دقیقه کافی است. با وجود این که E5 کراس اووری الکتریکی برای استفاده های شهری است، اما جیکو ادعا می کند که برای ماجراجویی های خارج جاده نیز آماده خواهد بود؛ زیرا زاویه ورود ۲۰ درجه و زاویه خروج ۳۰ درجه آن تقریباً مشابه جیب اونچر است.

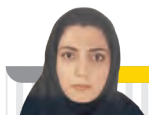
جیکو E5، کراس اووری الکتریکی با توان پیمایش ۴۰۰ کیلومتر است که با قیمت رقابتی ۲۷ هزار پوند در بریتانیا و اروپا عرضه خواهد شد. جیکو E5 نخستین خودرو الکتریکی از برند چینی جیکو محسوب می شود که راهی بازار اروپا شده و جایگزینی ارزان قیمت برای رنجروور محسوب می شود. قیمت این خودرو از ۲۷ هزار و ۵۰۵ پوند شروع می شود که به مراتب ارزان تر از رقبایی مانند فورد پوما Gen-E و کیا EV3 است. جیکو E5 در واقع نسخه الکتریکی جیکو J5 است که قرار است با نام لوکانو ۵ در کشورمان عرضه شود. این کراس اوور الکتریکی از باتری ۶۱.۱ کیلووات-ساعتی و موتور الکتریکی



طراحی «جیکو» بیشتر شبیه «رنجروور» است

بورس کالا عرضه را مدیریت می کند؛

بی ثباتی بازار خودرو و نقش کلیدی بورس



مهري درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بازار خودرو در کشور طی سال های گذشته با مجموعه ای از چالش های ساختاری و مدیریتی روبه رو بوده است. محدودیت در تامین نقدینگی، قیمت گذاری دستوری،

صف های طولانی ثبت نام و اختلاف شدید میان قیمت کارخانه و بازار آزاد باعث شده بسیاری از مصرف کنندگان واقعی از دسترسی به خودرو با قیمت منصفانه محروم شوند. این وضعیت نه تنها موجب سودجویی واسطه ها و دلالان شده، بلکه خودروسازان و دولت را نیز با مشکلات مالی و زیان انباشته مواجه کرده است.

تجربه سال های اخیر نشان می دهد قوانین و محدودیت های قدیمی نتوانسته اند تعادل میان عرضه و تقاضا برقرار کنند و بازار خودرو همچنان در بلاتکلیفی و عدم شفافیت به سر می برد. در چنین شرایطی، ابزارهایی مانند بورس کالا به عنوان مسیر مکمل برای عرضه خودرو مطرح شده اند؛ ابزاری که می تواند با شفاف سازی، کاهش واسطه ها و کشف قیمت واقعی، بخشی از مشکلات بازار را تعدیل کند؛ اما بدون اصلاح ساختاری و مدیریت دقیق نمی تواند جایگزین شیوه های فروش سنتی و پایدار شود.

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» جمشید ایمانی، قائم مقام ارشد گروه صنعتی ایران خودرو و سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی شورای رقابت در مصاحبه ای تحلیلی درباره وضعیت عرضه خودرو در بورس کالا و چالش های بازار توضیح دادند. جمشید ایمانی با اشاره به تجربه عرضه حدود ۶۸ هزار دستگاه خودرو در سال ۱۴۰۱ گفت: «بورس کالا توانسته با حذف واسطه ها و کاهش اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد، منافع قابل توجهی برای خریداران، تولید کنندگان و دولت ایجاد کند و همچنین فرایند

تحويل خودرو را با جریمه های سنگین تاخیر، نظم بیشتری ببخشد.» سپهر دادجوی توکلی نیز در این باره گفت: «شورای رقابت صرفاً در بازارهای انحصاری و در چارچوب قانونی ورود می کند و بازار خودرو از نظر شورا انحصار طبیعی ندارد.» او همچنین بر اهمیت اجرای دقیق دستورالعمل ها و شفافیت کامل در عرضه تاکید

سه مشکل اساسی

پس دولت با بهره گیری از متخصصان و کارشناسان با تجربه و پرهیز از اتخاذ تصمیمات اشتباه می تواند موثرتر عمل کند و هدف های توسعه پایدار در این صنعت مهم و اشتغال زا را تحقق ببخشد؛ به ویژه در شرایط فعلی که مکانیزم «هاشه» هم توسط دول استکباری علیه جمهوری اسلامی ایران اجرایی شده است؛ چنانچه هدف های توسعه پایدار در صنعت خودرو را شامل: پاسخگویی به نیاز داخلی، حضور در بازارهای منطقه و جهان، تامین نیازهای ارزی این صنعت از طریق صدور بخشی از محصولات و... بدانیم باید بگوییم که در این زمینه ها پس از گذشت چهل و اندی سال موفق نبوده ایم و این هدف های متعالی نیز در گذر زمان جزء وجدانیات مغفوله شده و به تدریج از یاد مسئولان رفته است و تمام سعی و کوشش مسئولان سیاست گزار و مدیران واحدها رساندن امروز به فردا، تداوم کارهای سلیقه ای و عدم رویکرد به فعالیت های منطبق با استراتژی و راهبرد است. به همین دلیل است که صنعت خودرو هر گاه یک گام به جلو برداشت، دو گام به عقب برگشت و این موضوع بدیهی بوده و غیر قابل انکار است.

این در حالی است که کشور ما در میان کشورهای در حال توسعه شرایط مناسب تری داشته و از مزیت هایی مانند ذخایر غنی معدنی، نفت و گاز و نیروی کار ماهر و جوان و... برخوردار بوده و علاوه بر آن از زیرساخت های ضروری صنعتی نیز بهره مند است که در صورت استفاده بهینه از آن ها و پیروی از استراتژی جامع و مدون آسان تر از کشورهای دیگر و در کمترین مدت می تواند در ردیف کشورهای توسعه یافته جهان درآید که شکی در آن نیست. دستیابی به هدف های والا مستلزم کار از روی برنامه جامع و مدون است.

باطل السحر صنعت خودرو

در سیاست گذاری اش باشد

شیوه ها و سیاست مطلوب

عامل رستگاری اش باشد

می دانیم که صنعت خودرو ایران از مشکلات گوناگون رنج می برد که عمدتاً ریشه داخلی داشته و متأثر از اتخاذ تصمیمات اشتباه و اجرای آن هاست. اگر سه مشکل زیر با اولویت و بررسی های دقیق تر و تدابیر کامل حل شود، می توان

نسبت به حل بقیه مشکلات بیشتر امیدوار بود و آن سه مشکل شامل: فقدان استراتژی، سیاست گذاری نادرست و مدیریت ناکارآمد است. وزیر صمت دولت سیزدهم وعده داده بود که میزان تولید تا سال ۱۴۰۴ به سه میلیون دستگاه برسد و ۳۰ درصد آن صادر شود. همچنین بنابر وعده همان مقام ناوگان حمل و نقل باری و مسافری جاده ای قرار بود نوسازی و واردات هم به سامان شود که آن هم در محاق افتاد و هیچ یک از سه هدف فوق تحقق نیافته است. باید درباره علت عدم تحقق هدف های فوق بررسی های دقیق تری به عمل آید.

با آغاز به کار دولت چهاردهم یک واژه ابداعی به نام «ناترازی» بر سر زبان ها افتاد که معنای ساده آن همان کمبود است. به گفته مقامات دولتی به ویژه دکتر مسعود پزشکیان، رئیس محترم جمهوری در حال حاضر در بیشتر زمینه ها گرفتار ناترازی هستیم که در صورت ادامه آن باید تبعات سخت و سنگین را منتظر باشیم.

بنابراین دولت باید برای رفع ناترازی ها در صنعت خودرو با اولویت برنامه های لازم را تدوین و اجرا کند؛ هر چند ممکن است بعضی از این برنامه ها زمان بر باشند. در شرایط فعلی کار کردن در این صنعت سخت و طاقت فرساست؛



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

نمایشگر سوم مقابل سر نشین جلو و یک شیفر شناور روی کنسول مرکزی به چشم می خورد. کارما کابین این کوپه دوفره را با چرم و جبر فرمز همراه با تزئینات فیبر کربنی کربن و مشکی پیانو تزئین کرده است. فیبر کربن روی کنسول مرکزی و مهار پشته دیده می شود و طراحان محفظه عقب را برای جای دادن چمدان ها طراحی کرده اند. این خودرو همچنین به سقف شیشه ای الکترو کرومیک با قابلیت تنظیم شفافیت مجهز است. قوای محرکه آماریس GT کوپه از دو موتور الکتریکی، یک پیشران ۴ سیلندر توربوشارژ به عنوان زئران تور و باتری ۴۱.۵ کیلووات - ساعت تشکیل شده است.

کارما آماریس کوپه ای لوکس با پیشران بر دافزای ۷۰۸ اسب بخاری است که از اواخر سال ۲۰۲۶ روی خط تولید خواهد رفت. کارما اوایل امسال کوپه هیبریدی بر دافزای آماریس را معرفی کرد و طراحی خارجی این کوپه را به نمایش گذاشت. حالا، این خودروساز پیش از رونمایی عمومی در هفته اتومبیل مونتری، کابین داخلی کوپه جدید خود را هم رونمایی کرده است. در داخل این خودرو یک فرمان مربع مانند با تزئینات کربنی و کنترل های لمسی خازنی دیده می شود. این فرمان با یک صفحه آمپر دیجیتال همراه است. همچنین یک نمایشگر بزرگ اطلاعات - سر گرمی در بخش پایینی داشبورد،



قیمت ۲۰۰ هزار دلاری برای محصول بعدی «کارما»



قیمت ها کمک کرده و مصرف کنندگان واقعی از این تغییرات بهره مند شده اند.

سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی شورای رقابت

شورای رقابت مسئول تنظیم گری در بازارهایی است که انحصار طبیعی دارند. در بازار خودرو، ورود ششورا به دلیل وضعیت ملتهب بازار و شکست سایر نهادها در مدیریت عرضه بوده است. بورس کالا هر چند ابزاری برای شفافیت است، اما جایگاه قانونی مشخصی برای عرضه خودرو ندارد. وظیفه شورا این است که بازار را به گونه ای مدیریت کند که مصرف کنندگان واقعی از رانت و واسطه ها آسیب نبینند و خودرو و مستقیما به دست آن ها برسد. تجربه دو سال اخیر نشان داده که فاصله قیمت کارخانه و بازار کاهش یافته و بسیاری از دلالان حذف شده اند که نوید رقابتی شدن تدریجی بازار را می دهد. ششورای رقابت مطابق قانون برنامه هفتم توسعه عمل می کند و ورود به بازار خودرو تنها زمانی مجاز است که انحصار تشخیص داده شود. دستور العمل های صادر شده بدون تغییر باقی مانده و هیچ نهادی نمی تواند آن را تفسیر متفاوت کند. اگر خودروسازان نتوانند تعهدات خود را انجام دهند، این امر به ضرر بازار و مصرف کننده خواهد بود. اجرای دقیق دستور العمل ها برای جلوگیری از نارضایتی مصرف کننده ضروری است. موفقیت بورس کالا به اجرای دقیق و منظم دستور العمل ها و شفافیت در عرضه بستگی دارد. هر گونه کوتاهی در این زمینه باعث از بین رفتن اعتماد مصرف کننده و افزایش فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد خواهد شد. همچنین، آموزش مصرف کنندگان و اطلاع رسانی شفاف، اهمیت زیادی دارد. تجربه نشان داده است که بازار وقتی تحت نظارت دقیق و با ابزارهای قانونی شفاف مدیریت شود، هم برای تولید کننده و هم برای مصرف کننده مفید خواهد بود. بورس کالا ابزاری ارزشمند برای شفافیت و کشف قیمت است؛ اما جایگزین کامل روش های فروش سنتی نیست. این ابزار زمانی موفق خواهد بود که دستور العمل ها دقیق اجرا شود، عرضه منظم باشد و مصرف کنندگان واقعی به راحتی بتوانند خودرو تهیه کنند. تجربه دو سال اخیر نشان داده است که بورس کالای تواند به کاهش رانت، حذف واسطه ها و ایجاد رقابت نسبی در بازار کمک کند؛ اما برای رسیدن به وضعیت ایده آل، اصلاحات ساختاری در قیمت گذاری و عرضه لازم است.

برای دولت شد. همچنین جریمه های سنگین تأخیر در بورس کالا باعث شد که تحویل خودروها با دقت و نظم بیشتری انجام شود؛ به طوری که تعداد تعهدات معوق کاهش محسوسی پیدا کرد.

اختلاف نظر های قانونی و تفسیر متفاوت نهادهای نظارتی باعث شده بازار خودرو بلا تکلیف باشد. از دیدگاه ما، بازار خودرو دیگر انحصاری نیست و حضور چندین تولید کننده داخلی و فعالیت وارد کنندگان امکان رقابت واقعی را فراهم کرده است.

محدود کردن عرضه و قیمت گذاری از سوی ششورا گاهی با نیاز واقعی مصرف کنندگان همخوانی ندارد و این باعث سردرگمی بازار می شود. تنها راهکار موثر، اجرای دقیق و به موقع دستور العمل ها و اصلاح شیوه های عرضه است تا هم شفافیت ایجاد شود و هم رانت کاهش یابد.

شبکه بانکی به دلیل محدودیت های خود قادر به تأمین نقدینگی کافی برای صنعت خودرو نیست. هدایت منابع سرمایه ها سرگردان به بورس کالا می تواند فشار بر شبکه بانکی را کاهش دهد و تأمین مالی خودروسازان را تسهیل کند. ابزارهایی مانند اوراق سلف موازی استاندارد و گواهی سپرده کالایی ظرفیت هدایت سرمایه ها به سمت تولید را فراهم می کنند و به تعادل بازار پولی کمک می کنند.

بورس کالا نه تنها ابزار کشف قیمت، بلکه ابزاری برای مدیریت سرمایه و هدایت منابع به تولید است و نقش آن نباید نادیده گرفته شود. آینده عرضه خودرو و احتمالاً ترکیبی از فروش مستقیم، نمایندگی ها و بورس کالا خواهد بود. این ترکیب می تواند هم تأمین نقدینگی، هم شفافیت و هم عدالت در دسترسی مصرف کنندگان را مد نظر قرار دهد. اصلاح شیوه های قیمت گذاری، مدیریت عرضه و اجرای دقیق دستور العمل ها محور اصلی تصمیم گیری های آینده خواهد بود.

در این صورت، بازار خودرو می تواند به سمت رقابتی شدن واقعی حرکت کند و مصرف کنندگان واقعی از این تغییرات منتفع شوند. بورس کالا می تواند به عنوان ابزار مکمل و گذار، بازار را از آشفتگی موقت نجات دهد؛ اما راهکار نهایی و بلندمدت، اصلاح شیوه های فروش و قیمت گذاری در نمایندگی ها و سیستم های رسمی فروش است.

تنها با یکپارچه سازی این ابزارها و مدیریت درست عرضه، می توان به بازار رقابتی واقعی رسید. تجربه سال های اخیر نشان داده که عرضه محدود خودرو در بورس، ضمن ایجاد شفافیت و کاهش واسطه ها، به تعادل نسبی



اتەخسرهانی
حس خوب، خرید مطمئن

نهایندگی فروش و خدمات پس از فروش



۰۲۱-۴۸۴۲۱

AUTOKHOSRAVANI.COM





جدیدی پشت صندلی‌های عقب نصب شده و کف بار با پاتل‌های نرم چوب ساج پوشیده شده است. یک پله برقی برای دسترسی آسان تر به اتاق بار و یک رول بار دوگانه مجهز به دو چراغ LED قوی نیز تعبیه شده است. این مرسدس AMG G63 همچنین به محورهای پور تال مجهز شده و برابوس روی شاسی هم اقداماتی جدی انجام داده است. به گفته این تیونر، نرخ نوسان فنرها از داخل کابین قابل تغییر است. ۶ چرخ ۲۲ اینچی این خودرو با لاستیک‌های ۵۵/۲۲۵ زیر گلگیرهای عریض با تئینات فیبر کربنی قرار گرفته‌اند. تئینات فیبر کربن بیشتری هم در کیت بدنه اختصاصی به کار رفته که این هیولای ۶ چرخ را متمایز تر می‌کند.

برابوس مرسدس G63 را به پیکابی ۶ چرخ با ۸۰۰ اسببخار قدرت، ۴۷ سانتی‌متر فاصله از زمین و کابین مجلل با چرم و فیبر کربن تبدیل کرده است. برابوس با سابقه طولانی در تیونینگ نسل‌های مختلف مرسدس G کلاس، بار دیگر سراغ این شاسی‌بلند لوکس نمادین رفته و آن را به برابوس XLP8006x6 دوتنجر تبدیل کرده است؛ یک هیولای ۶ چرخ محرک! این تیونر معروف یک شاسی فولادی عظیم برای G کلاس طراحی کرده تا بدنه پیکاپ با طول ۶،۲۳۰ میلی‌متر روی آن قرار گیرد. فاصله از زمین ۴۷۰ میلی‌متری و افزایش ۱،۵۳۰ میلی‌متری فاصله محوری هم از دیگر ویژگی‌های این G کلاس ۶ چرخ است. دیواره پشتی



نسخه ۶ چرخ از «برابوس» جی کلاس

ایران خودرو ستون اصلی صنعت خودرو ایران است؛

نگاهی به جایگاه «ایران خودرو» در صنعت خودرو

ایران خودرو در سال‌های اخیر همواره بیش از ۴۰ درصد سهم تولید خودرو کشور را در اختیار داشته و در برخی سال‌ها این سهم به مرز ۵۰ درصد نیز رسیده است



۱. قطع همکاری شرکای خارجی همچون پژو
۲. تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات تامین ارز و قطعات

روند تولید ایران خودرو در مقایسه با کل صنعت طبق داده‌های گزارش، بیشترین تیراژ تولید خودرو کشور در هشت سال اخیر مربوط به سال ۱۳۹۶ بوده است. سالی که ایران خودرو و سایپا هر دو با همکاری شرکای خارجی و در شرایط بدون تحریم فعالیت می‌کردند.

اما از سال ۱۳۹۷ به بعد، افت تولید آغاز شد و در سال ۱۳۹۸ به حدود ۷۵۸ هزار دستگاه در کل صنعت رسید. این یعنی کاهش بیش از ۴۵ درصدی نسبت به دو سال قبل، از سال ۱۴۰۰ به بعد، ایران خودرو توانست با تکیه بر طراحی‌های داخلی و افزایش تیراژ تولید بخشی از افت گذشته را جبران کند.

قابالت برابر با بخش خصوصی مونتاژ کار ایران خودرو با وجود همه مشکلات زیرساختی، بالاترین سطح داخلی‌سازی در کشور را دارد. بر اساس داده‌های سال ۱۴۰۱، ایران خودرو بیش از ۶۰ درصد محصولاتش داخلی‌سازی شده است و در مقابل شرکت‌های خصوصی مونتاژ کار به‌طور میانگین حدود ۲۰ درصد در داخلی‌سازی محصولاتشان موفق بودند.

این اختلاف باعث شده که محصولات مونتاژی با ارزشی بسیار بالا در بازار عرضه شوند. این موضوع باعث خروج بخش بزرگی از ارز کشور به دلیل واردات قطعات کامل، کاهش سرمایه‌گذاری در زنجیره تامین داخلی و تضعیف قطعه‌سازان ایرانی و تمرکز

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در تاریخ دوم مهر ۱۴۰۴ گزارشی با عنوان «پایش دوره‌ای شاخص‌های ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو» منتشر کرده است که به بررسی روندهای کلیدی صنعت خودرو در بازه ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۳ پرداخته است. این گزارش مجموعه‌ای از شاخص‌های آماری و ساختاری صنعت خودرو شامل میزان تولید، ظرفیت‌سازی، مجوزهای بهره‌برداری، عمق ساخت داخلی، ارزشی و سهم بازار را بررسی کرده است.

جایگاه ایران خودرو در صنعت خودرو ایران خودرو در سال‌های اخیر همواره بیش از ۴۰ درصد سهم تولید خودرو کشور را در اختیار داشته و در برخی سال‌ها این سهم به مرز ۵۰ درصد نیز رسیده است. این شرکت با شبکه گسترده‌ای از قطعه‌سازان داخلی، نیروی انسانی متخصص و ظرفیت تولید نزدیک به یک میلیون دستگاه در سال، به‌عنوان پیشران اصلی صنعت خودرو محسوب می‌شود؛ اما روند هشت سال اخیر نشان می‌دهد که چالش‌های ساختاری، تحریم‌های بین‌المللی و سیاست‌های متغیر در بخشنامه‌ها و مصوبات دولت و وزارت صمت، مانع از بهره‌گیری کامل از این ظرفیت شده است.

در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ که تحریم‌ها به اوج خود رسید، ایران خودرو با افت شدید تولید مواجه شد. به‌طوری که در سال ۱۳۹۷ با تولید ۴۱۵ هزار دستگاه و سال ۱۳۹۸ با تولید ۳۶۵ هزار دستگاه کمترین میزان تولید خودرو را داشته است. این افت ناشی از دو عامل اصلی بود:

پیگیری يك موضوع

Follow up

سید احمد حسینی

رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم‌بدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران

تامین لوازم‌بدکی خودرو با چالش مواجه است

لوازم‌بدکی خودرو در روزهای اخیر به یکی از پرریسک‌ترین عرصه‌های اقتصادی تبدیل شده است؛ وضعیتی که پیش‌بینی قیمت را برای فعالان سخت‌تر کرده است؛ از همین رو سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه فروشندگان لوازم‌بدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران به بیان نظرات خود در این باره پرداخت؛

وضعیت قیمت قطعات بدکی با توجه به نوسان نرخ ارز در روزهای اخیر چگونه بوده است؟

به‌طور طبیعی وقتی بیش از ۷۰ درصد قطعات یا مواد اولیه ما وارداتی است، نرخ ارز بیشترین تاثیر را روی قیمت قطعات دارد. اما امروز برخلاف تصور عمومی، بالا رفتن بهای ارز تاثیر چندانی روی قیمت قطعات نداشته است. دلیل آن هم رکود شدید بازار است. همکاران ما در بخش خصوصی برای عمل به تعهدات مالی‌شان گاهی ناچار می‌شوند قطعات را حتی با قیمت تمام‌شده یا کمتر عرضه کنند. با این حال، آن‌چه بیشتر از افزایش قیمت، فعالان بازار را آزار می‌دهد، بی‌ثباتی و تغییر لحظه‌ای قیمت‌هاست.

پیش‌بینی شما برای آینده بازار لوازم‌بدکی خودرو با توجه به نوسان نرخ ارز چیست؟

متأسفانه باید بگویم در ماه‌های آینده هم باید منتظر افزایش قیمت‌ها باشیم و هم کمبود کالا؛ علت تنها نوسان نرخ ارز نیست؛ سوءمدیریت و تصمیمات غیر کارشناسانه هم مزید بر علت است. بستن گلوگاه‌های تامین، تحریم‌های داخلی و بوروکراسی‌های فرسایشی، همه دست به دست هم می‌دهند تا کمبود در تامین قطعات جدی‌تر شود.

وضعیت قاچاق قطعات خودروی سال جاری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

به‌طور مطلق نمی‌توان گفت قاچاق وجود ندارد؛ اما با توجه به تعرفه‌های گمرکی، واردات از مبادی غیر رسمی چندان مقرون به‌صرفه نیست. مشکل اصلی از جای دیگری است؛ وقتی ارز دولتی به برخی اختصاص می‌یابد، اما همان کالا با نرخ آزاد در بازار عرضه می‌شود، درواقع رانت ایجاد می‌شود و فشار بر مصرف‌کننده نهایی بیشتر می‌شود. علاوه بر این، موضوع واردات موسوم به «ته‌لنجی» هم مطرح است. کالاهایی که بدون شناسه و رهگیری وارد می‌شوند و عملاً به‌عنوان قاچاق در بازار توزیع خواهند شد.

نگاه

View



داود آذرشب

رئیس اداره تحلیل بازار بورس کالا ایران

رفع تاخیر تحویل خودروها با عرضه محصولات در بورس کالا

با توجه به تجربه موفق عرضه خودرو در بورس کالا در سال ۱۴۰۱، تصمیم بر این شد که این مدل عرضه همچنان در دستور کار خودروسازان باشد. در آن دوره ۶۸ هزار دستگاه خودرو از طریق بورس کالا معامله شد که حدود ۷ درصد کل تولید خودروسازان را شامل می‌شد.

هرچند سهم کوچکی بود، اما منافع قابل توجهی برای خریداران، تولیدکنندگان و حتی دولت به‌همراه داشت. یکی دیگر از معضلات بازار خودرو، عدم تحویل به‌موقع است که بارها گزارش شده؛ اما متأسفانه پاسخگویی روشنی در قبال آن وجود ندارد؛ در بورس کالا اما به‌دلیل وجود اتاق پایایی و تضامین دریافت‌شده از طرفین، هم خریدار و هم تولیدکننده ملزم به انجام تعهدات هستند؛ خریدار باید تسویه خود را به‌موقع انجام دهد و تولیدکننده نیز موظف است طبق زمان اعلام‌شده خودرو را تحویل دهد؛ در غیر این صورت جریمه دیرکرد پرداخت می‌شود. در همان دوره هم موارد محدودی تاخیر رخ داد که جرایم آن به خریداران پرداخت شد و این خود بازدارندگی ایجاد کرد.

از منظر عدلی هم، منافع قابل توجهی برای طرفین ایجاد شد. خریداران توانستند خودرو را با قیمتی پایین‌تر از بازار دست‌دوم (بازار آزاد و از کسانی که خرید از کارخانه داشتند) تهیه کنند و حدود ۱۰ همت صرفه‌جویی کردند. تولیدکنندگان هم با فروش خودروها به‌قیمت تعادلی حدود ۱۶ همت سود به دست آوردند.

دولت نیز از محل مالیات بر ارزش افزوده ۱۴ همت درآمد کسب کرد. این تجربه نشان داد عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند موفق باشد؛ البته با این شرط که عرضه‌ها منظم و در حجم قابل قبول انجام شوند تا امکان مدیریت بازار و کشف نرخ عادلانه فراهم شود.

در مواردی که شاهد رشد غیرمنطقی قیمت‌ها بودیم، دلیل اصلی کمبود عرضه بود. درواقع هیچ‌گاه قیمت در بورس کالا بالاتر از قیمت کارخانه‌ای که به مصرف‌کننده می‌رسید، نرفت. بنابر این برنامه‌ریزی در تعداد، حجم و تناوب عرضه‌ها بسیار تعیین‌کننده است. یکی از مهم‌ترین دستاوردها، حذف واسطه‌ها از بازار خودرو بود؛ از آن‌جا که ایران خودرو به‌طور مستقیم با خریداران در ارتباط است، این شرکت بهتر می‌تواند ارزیابی کند که چه میزان از مصرف‌کنندگان نهایی، خودروها را دریافت کردند.

زاپاس

Spare Tire

تحولات شگفت‌انگیز «سایپا» مایه افتخار ایران و منطقه است / محصولات «سایپا» با شرایط اقلیمی کشور سودان سازگار است

وی همچنین اعلام کرد: «سفارت سودان در تهران آمادگی کامل دارد تا از توسعه همکاری‌های مشترک و گسترش روابط اقتصادی حمایت کند. محصولات سایپا با شرایط اقلیمی و جغرافیایی سودان سازگاری بالایی دارند و می‌توانند سهم قابل توجهی در بازار این کشور داشته باشند».

و تجربیات ارزشمند سایپا در سودان نیز بهره‌مند شویم. «سفیر سودان در کشورمان با اشاره به توانمندی‌های فنی سایپا اظهار داشت: «در این بازدید، فناوری‌های پیشرفته‌ای مشاهده کردیم که سایپا به آن‌ها دست یافته است. این موفقیت نه تنها افتخاری برای سایپا، بلکه برای جمهوری اسلامی ایران نیز محسوب می‌شود.»



در سایپا مشاهده کردم که در سطح منطقه زبانزد خواهد بود. وی با قدردانی از تلاش مدیران، مهندسان و کارگران سایپا افزود: «به‌خوبی مشاهده می‌شود که تمامی عوامل در کنار مدیریت شرکت، پروژه‌ای بزرگ و افتخارآفرین را رقم زده‌اند. امیدواریم بتوانیم از ظرفیت‌ها، محصولات

» به گزارش «سایپانیوز» عبدالعزیز حسن صالح طاهای در حاشیه بازدید از خطوط تولید خودرو شاهین و مرکز تحقیقات سایپا با ابراز خرسندی از حضور در این مجموعه گفت: «بسیار خوشحال و مفتخرم که از نزدیک شاهد پیشرفت‌های خطوط تولید، مونتاژ و فعالیت‌های فنی و مهندسی سایپا بودم. تحولات بزرگ و شگفت‌انگیزی



پیشرانۀ «دانگ فنگ» برای هیبریدسازی در «نیسان»

نیسان N6 سدان جدیدی است که با همکاری دانگ فنگ توسعه یافته و ظاهری شبیه مدل الکتریکی N7 دارد؛ اما به پیشرانۀ پلاگین-هیبریدی مجهز است. نیسان به تدریج خانواده مدل‌های الکتریکی شده خود را در چین گسترش می‌دهد و جدیدترین محصول آن، یک سدان پلاگین-هیبریدی است که قرار است توسط دانگ فنگ تولید شود.

در نگاه اول، ممکن است آن را با مدل تمام‌الکتریکی N7 که چندی پیش معرفی شد اشتباه بگیرید؛ اما با دقت بیشتر، متوجه تفاوت‌های این مدل خواهید شد. N6 نه تنها کمی کوچک‌تر است، بلکه از پیشرانۀ پلاگین-هیبریدی به جای قوای محرکه

تمام‌الکتریکی N7 استفاده می‌کند. N7 در چین چنان محبوبیتی کسب کرده که عرضه بین‌المللی آن برای سال آینده برنامه‌ریزی شده است. اولین تصاویر رسمی که از N6 منتشر شده، زیان طراحی مشترکی با N7 را نشان می‌دهد؛ اما تفاوت‌های کلیدی در آن به چشم می‌خورد. برای مثال، بخش پایین‌تر چراغ‌های جلو LED دو تکه آن باز طراحی شده تا با جلو پنجره V-Motion نیسان هماهنگی بیشتری داشته باشد. در پروفیل جانبی شاهد پانل‌های جدیدی برای بدنه هستیم؛ اما دستگیره‌های در هم‌سطح بدنه همچنان حفظ شده که به ویژگی رایج در طراحی خودروهای الکتریکی و هیبریدی مدرن تبدیل شده است.

ویژه‌ها

هشدار اتحادیه: قطعات یدکی قاچاق سلامت خودرو را تهدید می‌کند



رئیس اتحادیه فروشندگان قطعات یدکی خودرو گفت: «امروز بسیاری از کالاها اگر چه شناسه و کد رهگیری دارند، اما کیفیت لازم را ندارند. تکمیل زیرساخت‌ها و نظارت موثر، ضرورتی فوری برای حمایت از بازار و مصرف‌کننده است.» سیداحمد حسینی با اشاره به اجرای سه‌ساله قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز اظهار کرد: «طبق ماده ۱۳ این قانون، تمامی قطعات مصرفی وارداتی باید دارای شناسه کالا و کد رهگیری باشند تا مصرف‌کننده از اصالت، کشور سازنده و کیفیت کالا مطلع شود.»

دیگۀ چه خبر؟

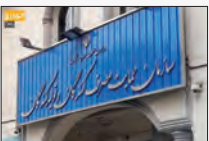
تولیدکننده هدف اصلی تحریم‌هاست



رضا علیزاده، رئیس کمیسیون صنعت و معدن مجلس شورای اسلامی با اشاره به فشارهای ناشی از تحریم‌ها بر تولیدکنندگان گفت: «تولیدکننده هدف اصلی تحریم‌هاست؛ اما با تداوم سیاست‌های فعلی بانک مرکزی، عملاً به سخت‌تر شدن شرایط برای تولید کمک می‌کنیم. در چنین شرایطی، عملاً تاجران را از صادرات دلبرد می‌کنیم.» رئیس کمیسیون صنعت و معدن مجلس شورای اسلامی خواستار پذیرش اشتباهات و اصلاح سیاست‌های ارزی از سوی بانک مرکزی شد.

توئیتر!

سازمان حمایت: مالیات نخستین نقل و انتقال خودرو بر عهده شرکت‌های عرضه‌کننده است



سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در اطلاعیهای اعلام کرد: «مالیات نخستین نقل و انتقال خودرو بر عهده شرکت‌های عرضه‌کننده است و مصرف‌کنندگان موظف به پرداخت آن نیستند.» در اطلاعیه این سازمان آمده است: «با توجه به پیگیری‌های دستگاه‌های نظارتی، بررسی‌های این سازمان و استعلام صورت گرفته از سازمان امور مالیاتی، مالیات نخستین نقل و انتقال خودرو بر عهده شرکت‌های عرضه‌کننده بوده و مصرف‌کنندگان موظف به پرداخت آن نیستند.»

آبی پوشان جاده مخصوص طی ۶ ماه در آمد ۲۱۰ همتی ثبت کردند؛

رشد ۱۱۷ درصدی در آمد «ایران خودرو» در شهریورماه



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت ایران خودرو به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز کشورمان، گزارش عملکرد مالی و عملیاتی خود در شهریورماه و ۶ ماهه نخست سال ۱۴۰۴ را منتشر کرده است. این گزارش نشان می‌دهد این مجموعه صنعتی در مسیر رشد پایدار قرار گرفته و توانسته با افزایش تولید، فروش و درآمد، جایگاه خود را در بازار داخلی و همچنین در عرصه صادرات تقویت کند.

بر اساس داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، ایران خودرو در ۶ ماهه منتهی به پایان شهریور امسال به درآمدی معادل ۲۱۰ هزار و ۷۳۴ میلیارد تومان دست یافته است. این رقم نسبت به دوره مشابه سال قبل که ۱۳۹ هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان بود، رشد قابل توجه ۵۱ درصدی را نشان می‌دهد. رشد درآمد عمدتاً از محل فروش خودروهای سواری، قطعات یدکی و سایر محصولات وابسته حاصل شده و بیانگر افزایش توان عملیاتی و توسعه بازارهای مصرفی این شرکت است. در حوزه تولید، گروه پژو همچنان پر فروش‌ترین محصول ایران خودرو به‌شمار می‌رود.

در نیمه نخست امسال تولید این گروه به بیش از ۸۰ هزار دستگاه رسیده که از این تعداد، حدود ۷۵ هزار دستگاه تا به حال به فروش رسیده است. این آمار نشان می‌دهد پژو نقش اصلی را در پرتفوی

فروش ایران خودرو ایفا کرده و توانسته سهم بزرگی از درآمد شرکت را به‌خود اختصاص دهد. درآمد داخلی از محل فروش این گروه تنها در نیم‌سال نخست به ۴۲ هزار و ۸۱۰ میلیارد تومان رسیده است. مجموع فروش داخلی ایران خودرو در این بازه زمانی به ۲۱۰ هزار و ۶۹۶ میلیارد تومان رسیده؛ درحالی که صادرات محصولات نیز ۳۸ میلیارد تومان ثبت شده است.

هر چند سهم صادرات در مقایسه با فروش داخلی چندان چشمگیر نیست، اما این رقم عمدتاً از محل فروش قطعات SKD به‌دست آمده و می‌تواند گامی در جهت تقویت بازارهای خارجی و توسعه صادرات در آینده تلقی شود. عملکرد شهریورماه ۱۴۰۴ نیز نشان‌دهنده روند صعودی فعالیت‌های ایران خودرو است.

این شرکت تنها در یک ماه موفق شد ۵۲ هزار و ۸۵ میلیارد تومان فروش ثبت کند که نسبت به شهریورماه سال گذشته با رشد ۱۱۷ درصدی روبه‌رو بوده است. از سویی بخش مهمی از این فروش به قطعات و لوازم یدکی اختصاص داشت که درآمدی معادل ۱۱ هزار و ۹۰۳ میلیارد تومان ایجاد کرد. این موضوع نشان‌دهنده اهمیت فزاینده بازار قطعات و خدمات پس از فروش برای ایران خودرو است؛ حوزه‌ای که می‌تواند به‌عنوان یک منبع درآمد پایدار در کنار فروش خودرو نقش آفرینی کند. رشد هم‌زمان تولید، فروش و درآمد در ایران خودرو طی نیم‌سال نخست ۱۴۰۴ نشان‌دهنده بهبود در مدیریت زنجیره تامین، افزایش بهره‌وری خطوط تولید و پاسخگویی بهتر به نیازهای بازار داخلی است. همچنین ثبت رکورد بیش از ۵۲ هزار میلیارد تومان فروش ماهانه، چشم‌انداز مثبتی را برای ادامه سال ترسیم می‌کند.



اینفوگرافیش

Infography

افت در آمد شرکت «پارس خودرو»

میزان در آمد شهر یور ماه

۲,۲۴۰ میلیارد تومان

میزان افت در آمد ۶ ماهه

۲۱٪



میزان در آمد ۶ ماهه

۱۰,۹۲۰ میلیارد تومان

شرکت «پارس خودرو» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۱۰ هزار و ۹۲۰ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چپ تلند؟

واردات نیم میلیون خودرو برقی و هیبریدی در هاله‌ای از ابهام

بر اساس برنامه هفتم توسعه، ایران باید تا پایان دوره به‌عرضه نیم‌میلیون دستگاه خودرو برقی و هیبریدی برسد. با این حال آمار واردات خودرو در سال ۱۴۰۳ نشان می‌دهد در مجموع حدود ۶۰ هزار دستگاه انواع خودرو با ارزش ۱,۳ میلیارد دلار وارد ایران شده‌اند. تغییرات تعرفه‌ای بودجه ۱۴۰۴، از جمله اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی بر خودروهای بنزینی و افزایش نرخ محاسباتی ارز، چشم‌انداز واردات و گسترش بازار را تحت فشار قرار داده است.

چرا؟

دلایل ناکامی رونق خودروهای برقی در ایران

تحلیل کارشناسان نشان می‌دهد استقبال پایین از خودروهای برقی در ایران به چند عامل کلیدی بازمی‌گردد؛ نخست این که شبکه ایستگاه‌های شارژ سریع در کلان‌شهرها محدود و مسیرهای بین‌شهری تقریباً فاقد ایستگاه مناسب قطعات خودروهای برقی، ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی برای خریداران و واردکنندگان و گسترش خدمات پس از فروش و تربیت نیروی متخصص باشد.

برای چه؟

باید بسته سیاستی جامع تدوین شود

کارشناسان معتقدند تنها با بسته سیاستی جامع می‌توان بازار خودروهای برقی را در ایران توسعه داد. این بسته باید شامل مواردی نظیر سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت شارژ سریع و شبکه بین‌شهری، توسعه تولید داخلی باتری و قطعات خودروهای برقی، ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی برای خریداران و واردکنندگان و گسترش خدمات پس از فروش و تربیت نیروی متخصص باشد.

زده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

۲ میلیون نفر برای ۷۲ هزار دستگاه خودرو تولیدی گروه صنعتی ایران خودرو ثبت‌نام کردند.

حاضر جواب: خوب این‌طوری که پیش می‌ره، خودرو در ایران کم‌کم از کالای مصرفی تبدیل شده به «بخت‌آزمایی ملی»! ۲ میلیون نفر ثبت‌نام کرده‌اند، فقط ۷۲ هزار نفر برنده می‌شوند. احتمال برد؟ تقریباً هم‌سطح احتمال این که در یک شب بارانی، تاکسی دربست بایستد و کرایه‌اش راهم نصف کند. پیشنهاد من این است قرعه‌کشی خودرو را با قرعه‌کشی لیگ قهرمانان اروپا ادغام کنید؛ لااقل هیجان تماشا بیشتر می‌شود.

عرضه خودروهای داخلی مسکنی موقت برای بازار خودرو است

حاضر جواب: این «مسکن موقت» دقیقاً همان حالتی را دارد که وقتی سرما می‌خوری و فقط یک قطره آب‌نمک غرغره می‌کنی. شاید دو دقیقه گلویت آرام شود، اما فردا دوباره صدایت می‌شود مثل پخش زنده رادیو با پارازیت. بازار خودرو هم همین است: یک روز با عرضه آرام می‌شود، روز بعد دوباره قیمت‌ها مثل آسانسور خراب بین طبقه اول و پنجم بالا و پایین می‌رود.

تورم چگونه خودرو را از دسترس خانوار ایرانی دور کرد؟

حاضر جواب: جواب ساده است: همان‌طور که هواپیما از دسترس پرند فروشی محله دور است؛ فاصله حداقل حقوق بازران‌ترین خودرو، آن قدر زیاد شده که بعضی‌ها برای خرید پراید باید چند سال غذا نخورند. البته اگر کسی موفق شود با چند ماه حقوق ماشین بخرد، حتماً باید رکوردش را در کتاب گینس ثبت کنیم، چون شبیه معجزه است.

یک مقام پلیس برای جلوگیری از سرقت خودرو توصیه‌هایی را اعلام کرده است

حاضر جواب: پلیس توصیه می‌کند به خودروی تان قفل فرمان بزنید، دزدگیر نصب کنید و در کل مراقب باشید. پیشنهاد من این است: کلاً خودروی تان را شب‌ها به پشت‌بام برید و صبح پایین بیاورید. البته باید جرثقیل هم بخرید، ولی خب امنیتش تضمینی است! تازه اگر ماشین نداشته باشید که دیگر چه بهتر؛ دزدها هم ناامید می‌شوند و می‌روند سراغ کسانی که در قرعه‌کشی برنده شده‌اند.

رکود در بازار خودرو در شرایطی ادامه دارد که شکایت از معاملات افزایش یافته است

حاضر جواب: بازار خودرو این روزها شبیه یک میهمانی عروسی است که همه ایستاده‌اند و هیچ‌کس جرات نمی‌کند برای گرم شدن مجلس کاری کند! فروشنده می‌گوید «نمی‌فروشم چون فردا گران‌تر می‌شود»، خریدار هم می‌گوید «نمی‌خرم چون شاید فردا ارزان‌تر شود». در نهایت فقط دلال‌ها وسط صحنه می‌رقصند و دلال هم ساز می‌زند. نتیجه؟ همه خسته می‌شوند، ولی باز هم فردا دوباره همان بساط ادامه دارد.

اسقاط ۱۱۵ هزار خودرو فرسوده در ۶ ماه

حاضر جواب: بالاخره ۱۱۵ هزار خودرو فرسوده رفتند به دیار باقی. البته فرسوده در ایران یعنی ماشینی که فقط وقتی روشنش می‌کنی دوش آن قدر زیاد است که پرنده‌ها مسیر مهاجرتشان را عوض می‌کنند. مسئولان می‌گویند این کار باعث کاهش آلودگی هوا می‌شود، مام‌امیدواریم، چون تا حالا بیشتر طرح‌ها فقط باعث کاهش صبر مردم شده‌اند! کاش همان قدر که خودروها اسقاط می‌شوند، خیابان‌ها هم تمیز شوند؛ چون الان بعضی جاده‌ها از خود ماشین‌ها فرسوده‌تر هستند.



قدرت از داخل کابین باشید و شاید بهترین ساخته کیمرا تا امروز باشد. با رنگ آبی خیره‌کننده، این خودرو واقعا مانند اثری هنری روی چرخ به‌نظر می‌رسد. از چراغ‌های LED مدرن تا جلو پنجره کلاسیک به‌سبک لانچیا و اسپویلر عقب عظیم، EVO38 همان چیزی است که لانچیا باید به‌جای اسپیلون تولید می‌کرد. قدرت از یک پیش‌رانه ۲۰۲ لیتری ۴ سیلندر تأمین می‌شود که هم سوپرشارژر و هم توربوشارژر است و ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. همچنین یک سیستم الکتریکی ۴۸ ولتی هم وجود دارد و بر خلاف EVO37 که دیفرانسیل عقب است، EVO38 قدرت را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند. سیستم اکروز هم برای عملکرد و هم برای زیبایی طراحی شده است.

کیمرا EVO38 سوپراسپرت چشم‌گیری با پیش‌رانه ۴ سیلندر توئین شارژر ۶۰۰ اسب‌بخاری است که با الهام از لانچیا ۰۲۷ ساخته شده است. کیمرا یک خودرو ساز کوچک ایتالیایی است که در سال‌های اخیر با بازآفرینی لانچیا ۰۳۷ سروصدای زیادی به پا کرده است. این شرکت ابتدا EVO37 را معرفی کرد و سپس آن را به EVO38 با سیستم چهار چرخ محرک ارتقا داد. جدیدترین نمونه این خودرو که به‌تازگی تکمیل شده و در هفته اتومبیل مونتری در کالیفرنیا به‌نمایش درمی‌آید، ترکیبی بی‌نقص از میراث رالی ایتالیایی و نوآوری مدرن است. این EVO38 دومین دستگاه از ۲۸ خودرویی است که برای تولید برنامه‌ریزی شده از تونل میل‌گاردان شیشه‌ای بهره می‌برد تا شاهد انتقال



آکواریومی برای مشاهده انتقال قدرت در «کیمرا»

هوندا «CR-V» جدید در بازار چین



نسل ششم هوندا CR-V از سال ۲۰۲۲ تاکنون در بازار حضور دارد. اوایل ۲۰۲۵ بود که نسخه به‌روزرسانی شده از این خودرو در تپ آفرودی تریل اسپرت در آمریکای شمالی رونمایی شد. حالا نوبت به اتحاد دانگ فنگ هوندا رسیده است تا از هوندا CR-V بازار چین رونمایی کند. به مناسبت ۳۰ سالگی هوندا CR-V، نسخه ویژه این رویداد مهم نیز با لقب گلوری ادیشن معرفی شده است. تغییرات ظاهری هوندا CR-V بازار چین به‌اضافه شدن دو رنگ جدید محدود می‌شود. اما در فضای داخلی با افزایش ابعاد نمایشگر لمسی از ۱۰.۱ به ۱۲.۳ اینچ روبه‌رو هستیم، در حالی که مدل بازار آمریکا، نمونه ۱۹ اینچ را به همراه دارد. از دیگر ویژگی‌های

طراحی کابین هوندا CR-V بازار چین می‌توان به فرم شبکهای در پیچه‌های تهویه و همچنین امکان سفارش این بخش در دو ظرفیت ۵ یا ۷ نفره، اشاره کرد. هوندا CR-V بازار چین در تپ پایه به چراغ‌های LED، رنگ‌های ۱۷ اینچ، سقف پانوراما، صفحه‌نشان دهنده ۱۰.۲ اینچ، تهویه مطبوع خودکار، روکش پارچه‌ای و کروک کنترل، مجهز شده است. تپ میانی، رنگ‌های ۱۸ اینچ، بازشوی برقی صندوق، روکش چرم، کروک کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری خودکار و حفظ حرکت بین خطوط رانیز به همراه دارد.

چینی‌ها از سدان خودشان هم نسخه L می‌سازند



برند ووپا که توسط دانگ‌فنگ و با هدف ساخت خودروهای هیبرید و برقی تأسیس شده است، در سال ۲۰۲۲ یک سدان برقی با نام ژویگوآنگ را در چین عرضه کرد. مشتریان روسی هم از سال ۲۰۲۳ با این سدان آشنایی دارند که در خارج از چین با نام پشن (Passion) به‌فروش می‌رسد. پس از انتشار نخستین تصاویر توسط وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) و بعد از رونمایی در نمایشگاه چنگدو ۲۰۲۵، اکنون چند تصویر جدید از ووپا پشن L توسط سازنده منتشر شده است. ووپا پشن L که در چین با نام ژویگوآنگ شناخته می‌شود، ابتدا با موتور برقی و بعد به عنوان یک خودروی هیبرید وارد بازار شد. البته مدل جدید فقط با پیش‌رانه

هیبرید عرضه می‌شود. بنابر اعلام رسانه‌های چینی، ثبت‌نام ووپا پشن L به‌زودی آغاز خواهد شد. در نمای جلوی ووپا پشن L باطرحی جدید شامل جلو پنجره بزرگ با اجزای عمودی کروم، نشان ووپا در میانه جلو پنجره، طراحی جدید چراغ‌های جلو و دو نوار کروم روی سپر، مواجه هستیم. در نمای جانبی می‌توان دستگیره‌های مخفی‌شونده و رنگ‌های چندپره قابل سفارش در سه طرح مختلف با ابعاد ۱۹ یا ۲۰ اینچ را مشاهده کرد. از دیگر موارد سفارشی می‌توان به رنگ‌آمیزی دو تایی بدنه، جلو پنجره به رنگ طلایی یا نقره‌ای و لوگوی سفارشی روی ستون C، اشاره کرد.

تسلا هنوز مسیر توسعه در بازار را رها نکرده است

پرفروش‌ترین خودروهای جهان در سال ۲۰۲۴



از توسعه همه‌جانبه زیرساخت‌های شارژ، کاهش قیمت باتری و عرضه مدل‌های متنوع توسط خودروسازان مطرح و نوظهور بود. اما صدرنشینی تسلا مدل Y فراتر از یک اتفاق صرفاً آماری است. این جایگاه، بازتابی است از تلاقی موفقیت‌های فنی، توسعه هوشمند زنجیره تأمین، بازاریابی خلاقانه، جذابیت طراحی و ارزش افزوده فناوری که تسلا طی سال‌های اخیر به آن دست یافته است. افزون بر آن، استقبال مصرف‌کنندگان از خودروهای شاسی‌بلند کراس‌اور که ترکیبی از راحتی، ایمنی و قابلیت تطبیق دارند، در این موفقیت نقشی کلیدی ایفا کرده است.

جایگاه توپوتا کرولا، رافور و کشمکش با تسلا در رتبه دوم پرفروش‌ترین خودروهای جهان در سال ۲۰۲۴، توپوتا کرولا با فروشی نزدیک به ۱ میلیون و ۸۰ هزار دستگاه جای گرفته است. این سدان تنومند و با سابقه ژاپنی اگرچه کاشی ۳۰۱ درصدی رانست به سال گذشته تجربه کرده، اما همچنان خودروی مورد علاقه طیف عظیمی از مشتریان جهانی باقی مانده است. عمده فروش این مدل همچون سال‌های گذشته در بازارهای پرجمعیت آسیایی



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، صنعت خودرو جهان شاهد تحولاتی بنیادین بوده است؛ تحولاتی که از یک‌سو با رشد فناوری و تغییر ذائقه مصرف‌کننده و از سوی دیگر، با ظهور بازیگران جدید و فشارهای زیست‌محیطی و اقتصادی رقم خورده‌اند. در چنین بستری، آرایش بازار و فهرست پرفروش‌ترین خودروهای جهان در هر سال، نه تنها بازتابی از سلیقه مصرف‌کنندگان، بلکه نمودی از گرایش‌های کلان اقتصادی، فناوری و اجتماعی جهان حال حاضر است. آمار فروش در ۱۶۲ کشور جهان، ۱۰ خودروی پرفروش را در سال ۲۰۲۴ معرفی و تحلیل کرده و تصویری جامع از این دگرگونی‌ها ارائه می‌دهد؛ از صدرنشینی بی‌سابقه یک خودروی الکتریکی تا قدرت‌نمایی سنتی سازندگان ژاپنی و آمریکایی و درخشش بازیگران چینی. در این گزارش، تلاش شده تا با نگاهی عمیق و تحلیلی، ابعاد مختلف خبر مورد اشاره و متن کامل آن به سبک روزنامه‌نگاری سنتی مورد بررسی قرار گیرند؛ تحلیلی که نه تنها به آمارهای خام بسنده نمی‌کند، بلکه تلاش دارد دلایل پنهان و آشکار این نتایج را با تکیه بر داده‌ها و روندهای بازار جهانی خودرو روشن سازد.

اگرچه تسلا مدل Y در صدر پرفروش‌های جهان برای دومین سال متوالی، تسلا مدل Y موفق شد عنوان پرفروش‌ترین خودروی جهان را حفظ کند. این کراس‌اور تمام‌الکتریکی با فروش بیش از ۱ میلیون و ۹۰ هزار دستگاه در سال ۲۰۲۴، برای دومین بار رقیب سنتی خود، توپوتا کرولا را پشت سر گذاشت و جایگاه نخست را که سال‌ها در انحصار محصولات درونسوز بود، به یک خودرو برقی بلوغ خودروهای برقی در بازارهای بین‌المللی است، بلکه نشان‌دهنده عبور صنعت خودروسازی جهان از مرحله‌ای تاریخی به عصر تازه‌ای از حمل‌ونقل پایدار و هوشمند محسوب می‌شود.



آمادگی سورنتو «ایکس لاین» و «ایکس پرو» برای آفرود

نسل چهارم کیا سورنتو از سال ۲۰۲۱ تاکنون در بازار حضور دارد. به‌روزرسانی سال ۲۰۲۳، چهره این کراس‌اور را با زبان طراحی جدید کیا هماهنگ کرد. با وجود افزایش تنوع رقیب، سورنتو همچنان از فروش نسبتاً بالایی برخوردار است. اکنون سورنتو به عنوان یکی از محبوب‌ترین محصولات کیا، در مدل ۲۰۲۶ با دو تپ چهار چرخ محرک X لاین و X پرو به استقبال مشتریان می‌رود تا نظر افراد علاقه‌مند به ماجراجویی را به طرف خود جلب کند. در واقع سورنتو را نمی‌توان یک آفرودر واقعی دانست، اما به کمک سامانه چهار چرخ محرک، این خودرو می‌تواند پایداری و قابلیت اطمینان بیشتری ارائه کند. کیا سورنتو X لاین ۲۰۲۶ به واسطه طراحی سپرها، باربند مشکی، حاشیه شیشه‌های جانبی به رنگ مشکی برق و طرح انحصاری رنگ‌ها،

و تاحدودی آفریقایی، آمریکای لاتین و اقیانوسیه رقم خورده است. سهم بازار آمریکا برای کرولا (با ۲۳۳ هزار دستگاه) پایین‌تر از رقیب است و بخش عمده فروش به بازارهایی مانند چین (۲۸۲ هزار دستگاه) اختصاص دارد. در جایگاه سوم، توپوتا رافور با فروش یک میلیون و ۲۰ هزار دستگاه قرار دارد و این شاسی‌بلند محبوب در سال ۲۰۲۴ رشد قابل توجه ۱۰.۷ درصدی نسبت به سال قبل داشته است. رافور به‌رغم آن که نزدیک به هشت سال از زمان معرفی نسل فعلی آن سپری شده است، به لطف اعتبار برند، کیفیت ساخت، خدمات پس از فروش گسترده توپوتا و محبوبیت روزافزون شاسی‌بلندها، مخاطبان قابل توجهی دارد. فروش رافور در بازار آمریکا به ۴۷۵ هزار دستگاه و در کانادا به حدود ۲۰ هزار دستگاه رسید که بیانگر وزن بالای تقاضا در آمریکای شمالی است. بررسی این دو خودرو نشان می‌دهد که توپوتا با تکیه بر پیشینه و اعتبار جهانی خود، همچنان در صدر جدول پرفروش‌ها جایگاهی تثبیت‌شده دارد. اما نکته مهم این است که سلطه تاریخی محصولات درونسوز ژاپنی اکنون با چالش جدی از سوی خودروهای الکتریکی روبه‌رو شده است. فاصله نسبی اندک فروش کرولا و مدل Y (چیزی حدود ۱۰ هزار دستگاه) نیز موی‌د این رقابت تنگناست که احتمال دارد که با شتاب‌گیری روند برقی‌سازی جهان و یا رونمایی از نسل جدید مدل‌ها، این جدول در سال‌های پیش رو شاهد جابه‌جایی‌های بیشتری باشد. صنعت خودروسازی جهان وارد مرحله‌ای کاملاً تازه از پویایی و رقابت شده است. پیروزی مدل Y (نخستین خودروی الکتریکی که دوبار پیاپی صدرنشین مطلق فروش جهان می‌شود) پاسایی به ریکه‌تازی سنتی خودروهای درونسوز به‌شمار می‌رود و آغازگر پارادایم جدید «حمل‌ونقل سبز، فناوریانه و هوشمند» است. در سطح منطقه‌ای و جهانی، سهم بازار، سیاست‌گذاری‌های مبتنی بر حمایت از فناوری پاک، تغییر تمایل مشتریان به سوی شاسی‌بلندها و کراس‌اورها و حضور سنجیده خودروسازان آسیایی و چینی، نقش کلیدی در ترسیم نقشه جدید بازار ایفا کرده‌اند. فاصله بسیار اندک فروش میان تسلا مدل Y و توپوتا کرولا یا جهش‌های انفجاری خودروهای چینی گواهی است بر این که عرصه هر سال برای رقابت سخت‌تر و برای پیشرفت فناوریانه گسترده‌تر خواهد شد.



عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۲،۷۳۵، ۱،۹۱۵، ۱،۸۴۵ و ۲،۷۳۵ متر، بر رینگ‌های ۲۱ اینچ با تایرهای ۴۵/۲۶۵ استوار می‌شود. این آفرودر برقی بسته به تجهیزات، بین ۱،۷۳۵ تا ۱،۹۶۰ کیلوگرم وزن دارد و می‌تواند در عمق ۶۰۰ میلی‌متر غوطه‌ور شود. زوایای حمله و خروج نیز به ترتیب ۴۳ و ۴۱ درجه اعلام شده است. برخلاف بدنه چری‌ای کار سوپر V23 به آفرودرهای کلاسیک شباهت دارد، در فضای داخلی با طرحی مدرن مواجه هستیم که نمایشگر لمسی ۱۵.۴ اینچ با پشتیبانی از کاربلی، هایپاکر و کارلینسک، کلیدهای دایره‌ای و ترکیب رنگی سفید را به همراه دارد. در این تپ، نشان قرمز S هم فرمان دیده می‌شود. سامانه خودران Falcon 500 در چری‌ای کار سوپر V23 به یاری ۲۲ حسگر شامل ۱۲ رادار فراصوت، ۵ رادار موج کوتاه و ۵ دوربین فعالیت می‌کند. بنابر اعلام سازنده، این سامانه می‌تواند ۲۳ عملکرد مختلف را ارائه کند. چری‌ای کار سوپر V23 در تپ پایه به یک موتور ۱۸۵ کیلووات (۲۴۸ اسب‌بخار) با ۳۰۰ نیوتون‌متر گشتاور روی محور عقب مجهز شده است، که در کنار مجموعه باتری لیتیوم-یون ۸۰.۱۶ کیلووات ساعت، برد حرکتی ۵۵۰ کیلومتر را فراهم می‌کند.

SL63 AMG بوده؛ با این تفاوت که در آن از رنگ سفید کریستالی و چرم ناپا استفاده شده تا فضای فوق لوکس و شبکی خلق شود. زیر کاپوت کشیده این رودستر لوکس همان موتور SL63 AMG قرار دارد. این موتور ۸ سیلندر وی-۸ شکل ۴ لیتری M177 با-توربو می‌تواند حداکثر ۵۸۵ اسببخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کند. این نیرو و گشتاور تولیدشده به کمک گیربکس ۹ سرعته جی-ترونیک اسپیدشفت و با استفاده از سامانه فورماتیک پلاس به چهار چرخ منتقل می‌شود.

نسل هفتم رودستر محبوب مرسدس بنز یعنی SL که موسوم به R232 است، در ۲۸ اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که کمپانی مرسدس بنز در برلین پریمیوم لاکچری خود یعنی می‌باخ، نسخه فوق لوکس SL680 مونوگرام می‌باخ را معرفی کرد. این نسخه از SL مشابه SL63 AMG بوده؛ با این تفاوت که برخی قطعات از جمله جلو پنجره، ورودی‌های هوای عریض درون سپر، کاپها و آگزهای بزرگ با گروم همراه هستند تا ویژگی لوکس بودن این خودرو را دوچندان کنند. کابین SL680 مونوگرام می‌باخ مشابه



نگاهی به SL
مونوگرام «می‌باخ»



چه کسانی از ورود خودرو به بورس کالا سود می‌برند؟

مونتازی هاتا ۱۰۰ میلیون و وارداتی هاتا ۵۰ میلیون گران شدند

فراهم خواهد شد.

به هر ترتیب می‌توان گفت تنها گروهی که از مناقشه این روزها و حذف خودرو از بورس کالا سود می‌برند، همان واسطه‌ها و دلال‌هایی هستند که با بهره‌گیری از بی‌نظمی بازار، سودهای کلانی به جیب می‌زنند؛ در حالی که به گفته بسیاری از کارشناسان، شرط تحول در بازار خودرو در کنار پرهیز از تصمیمات شتاب‌زده، بازگشت به سازوکارهای شفاف مانند بورس کالا و اعتماد به مکانیزم بازار است.

ادامه افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افزایش قیمت یک تا ۸ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۳۸ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۴۹۸ میلیون تومان، ریزر (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۷۹۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۹۷ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۱۸ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۱۲۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۹۱ میلیون تومان، سسورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۱۳ میلیون تومان و کوئیک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۶۶۲ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که اکسپریم VX (۱۴۰۴) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، فونیکس آر پی ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان، ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان، لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیونارد و ۸۵۰ میلیون تومان و کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیونارد و ۲۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، توپتا لوین هیبرید (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان، نیسان النیما (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان و ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان رسید.



و اصرار خودروسازان در این زمینه، کارشناسان معتقدند هم‌زمان با توسعه عرضه خودرو در بورس، باید سیاست‌های کنترلی مانند شفافیت اطلاعاتی، محدودیت خرید برای مصرف کنندگان غیر واقعی و رصد دقیق معاملات در دستور کار قرار گیرد.

ضمن این که به گفته کارشناسان عرضه خودرو در بورس به خودروسازان امکان می‌دهد محصولات خود را با قیمت واقعی بفروشند. این اتفاق به مدیریت بهتر نقدینگی کمک می‌کند و مانع زیان دهی ناشی از قیمت گذاری دستوری می‌شود. وقتی خودرو ساز به جای فروش زیر قیمت، درآمد واقعی داشته باشد، می‌تواند سرمایه گذاری بیشتری در بخش تحقیق و توسعه و ارتقای کیفیت انجام دهد. اما ممانعت از عرضه خودرو در بورس کالا، برخلاف آن چه به عنوان مصلحت اعلام می‌شود، پیامدهای منفی متعددی برای اجزای مختلف اقتصاد به همراه دارد که مهم ترین آن‌ها در کنار تضعیف بازار سرمایه و تشدید بی اعتمادی به سرمایه گذاری، کاهش شفافیت و بازگشت رانت به بازار خودرو است. در واقع در بورس کالا، قیمت‌ها، خریداران، حجم معاملات و سازوکار عرضه همگی روشن و مستند است و تقاضای کاذب به طور قابل توجهی کاهش می‌یابد و مصرف کنندگان واقعی در اولویت قرار می‌گیرند؛ اما با حذف این بستر و تداوم سیاست‌های دستوری در قیمت، مجدداً فضا برای واسطه‌گری، لابی‌گری و معامله‌های پنهان

حقوق مصرف کننده تعیین شود و واگذاری آن به سازوکار عرضه و تقاضا، باعث بی ثباتی در بازار خواهد شد. این در حالی است که خودروسازان بزرگ کشور در سال‌های اخیر با بحران‌های مالی گسترده‌ای روبه‌رو بوده‌اند. افزایش هزینه‌های تولید، نرخ بالای بهره بانکی، نوسانات ارزی و الزام به فروش محصولات با قیمت دستوری، به انباشت زیان‌های هنگفت در ترازنامه شرکت‌های خودروسازی منجر شده است. در این شرایط، مدیران خودروسازی بر این باور هستند که عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند ابزاری موثر برای تحقق قیمت واقعی محصولات و کاهش فشار مالی بر شرکت‌ها باشد. در این میان برخی کارشناسان نیز نسبت به تبعات احتمالی این اقدام هشدار می‌دهند. به باور آن‌ها، اگر چه عرضه در بورس می‌تواند به واقعی شدن قیمت خودرو کمک کند، اما در صورت نبود نظارت کافی، ممکن است فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار را افزایش دهد و مصرف کنندگان واقعی همچنان قربانی سفته‌بازی و دلالی شوند.

با این وجود خودروسازان معتقدند در ۱۵ سال گذشته روش‌های قیمت گذاری و فروش خسارات جبران ناپذیری را برای صنعت و بازار و مردم پدیدال داشته است؛ بنابراین باید با باید در مصوبات شورای قیمت و محاسبات قیمت تجدید نظر جدی شود و یا مسیرهای دیگری انتخاب شود که عرضه خودرو در بورس کالا از جمله آن‌هاست. با توجه به این مساله

بورس‌های سازمان بورس در ماه‌های اخیر با ارسال نامه‌ای برای مدیر عامل یکی از شرکت‌های خودروساز، عرضه محصولات این شرکت در بورس کالا را با ممانعت دانسته و تاکید کرده است که هیچ منع قانونی در این زمینه وجود ندارد. حمید یاری در این نامه نوشته است: «عرضه خودرو در بورس از نظر این سازمان و شرکت بورس کالای ایران هیچ گونه منع قانونی ندارد؛ بنابراین تولید کنندگان خودرو در صورت تمایل می‌توانند با ارائه برنامه تولید و عرضه، نسبت به طی مراحل پذیرش و عرضه محصولات خود مطابق با دستورالعمل‌ها و ضوابط جاری اقدام کنند.» متأسفانه در این جریان، بورس کالا، شورای قیمت، وزارت صمت و خودروسازان هر کدام استدلال خودشان را مطرح می‌کنند که البته نتیجه این تضاد چیزی جز پلانتکلیفی خریدار و فروشنده نبوده است. با این حال آمارها همواره این مساله را تایید می‌کند که هر زمان خودرو وارد بورس کالا شده، فاصله قیمت آن بین کارخانه و بازار کاهش یافته است. اما سوال اصلی این جاست که چرا با وجود این میزان تاثیر مثبت، باز هم مقاومت در برابر این طرح قابل توجه است؟ شورای قیمت در این زمینه با استناد به انحصاری بودن بازار خودرو، همواره با عرضه خودرو در سازوکارهای بورس کالا مخالفت می‌کند و معتقد است این روش منجر به افزایش قیمت برای مصرف کنندگان می‌شود. از سوی دیگر، سازمان حمایت نیز تاکید دارد قیمت خودرو باید با در نظر گرفتن



احسان ناصرایی

e.naseri@autoworld.ir

یکی از مهم ترین مباحث این روزهای بازار خودرو عرضه مجدد خودرو در بورس کالا است. تجربه گذشته نشان داده این اقدام برخلاف تمام سنگ اندازی‌ها، توانسته تا حد زیادی شفافیت ایجاد کند و جلو بخشی از رانت و واسطه‌گری در بازار خودرو را بگیرد. با این حال روز گذشته معاون وزیر صمت در واکنش به این موضوع گفت: «خودروسازان به جای تلاش برای دور زدن قانون باید به مقررات کشور پایبند باشند و در چار چوب قانون عمل کنند.»

در سال‌های اخیر، عرضه خودرو در بورس کالا به یکی از مهم ترین و در عین حال چالش برانگیز ترین موضوعات صنعت خودرو ایران تبدیل شده است و همچنان به دلیل مقاومت نهادهای نظارتی همچون شورای قیمت و سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان، این طرح به طور کامل اجرایی نشده است. خودروسازان می‌گویند در دسترس ترین و یا به نوعی بهترین گزینه در وضعیت کنونی برای نجات از زیان‌های انباشته و تامین مالی خودروسازان و در سوی دیگر خریداران بازار خودرو، بورس کالا است؛ اما شورای قیمت معتقد است ورود خودرو به بورس ممنوع است.

البته هفته گذشته وزارت صمت نیز در صف مخالفان بورس کالا قرار گرفت و معاون وزیر در واکنش به عرضه خودرو در بورس گفت: «بورس از قوانین حوزه خودرو پشتیبانی نمی‌کند و فروش خودرو در بورس راهکاری موقت است که نمی‌تواند تداوم داشته باشد.» فرهاد قمیچی افزود: «عرضه خودرو در بورس راهکار حل مشکلات صنعت خودرو نیست و فقط برای فرار از قیمت گذاری است.»

رئیس سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران (ایدرو) تاکید کرد: «خودروسازان به جای تلاش برای دور زدن قانون باید به مقررات کشور پایبند باشند و در چار چوب قانون عمل کنند.» به گفته معاون وزیر صمت «در قانون تنها مرجع تعیین قیمت خودرو، شورای قیمت است و ستاد تنظیم بازار هم ضوابطی برای آن در نظر می‌گیرد. همه خودروسازان باید از مصوبات این نهاد تمکین کنند.» واکنش معاون وزیر صمت به این موضوع در حالی است که اخیراً به درخواست مجدد ایران خودرو، موضوع پذیرش ۳ محصول این شرکت در بورس کالا مصوب شده و این موضوع بار دیگر بحث بازگشت خودرو به تابلوی بورس کالا را مطرح کرده است؛ شیوه‌ای که به گفته نهادهای نظارتی و مدیریتی غیر قانونی است.

البته بر اساس اعلام سازمان بورس، عرضه خودروهای تولید داخل در بورس کالا فاقد منع قانونی است. معاون نظارت بر

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی «ایلیا» خبر داد؛

آغاز نخستین شرایط پیش فروش نقدی و اعتباری اونترا «U75 Plus»

۲۲۶ اسببخار قدرت و ۳۸۵ نیوتون متر گشتاور را دارد. این نیرو از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود و همین ترکیب فنی، باعث می‌شود خودرو در عین خانوادگی بودن، چهره‌ای چابک و پرتحرک از خود نشان دهد. شتاب صفر تا صد این کراس اوور تنها ۸.۲ ثانیه اعلام شده که برای خودرویی در این کلاس رقی قابل توجه محسوب می‌شود. از نظر امکانات رفاهی و ایمنی، U75 پلاس تلاش کرده تا ترکیبی کامل را ارائه دهد. وجود سیستم‌های کنترل پایداری الکترونیکی (ESP)، کنترل شروع حرکت در سربالایی (HAC) و کنترل حرکت در سراسیمه (HDC)، امنیت رانندگی در شرایط مختلف جاده‌ای را تضمین می‌کند. همچنین تجهیزات ایمنی مانند ترمز پارک برقی به همراه اتو هلد، دوربین ۳۶۰ درجه و سیستم کمکرانندگی، سطح ایمنی و راحتی را برای راننده و سرنشینان ارتقا داده‌اند.

در بخش امکانات رفاهی نیز حضور صندوق عقب برقی، نمایشگر لمسی ۱۰.۱ اینچی با قابلیت‌های چند رسانه‌ای، تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه، کروز کنترل و صندلی برقی راننده، تجربه‌ای مدرن و لذت بخش را برای استفاده روزمره فراهم می‌کند. به طور کلی، اونترا U75 پلاس خودرویی است که بین کاربری خانوادگی و هیجان رانندگی اسپرت تعادل ایجاد کرده و همین ویژگی، آن را به گزینه‌ای جذاب در میان کراس اوورهای متوسط بازار تبدیل می‌کند.



عقيل مصطفایي، معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا گفت: «نخستین مرحله پیش فروش نقدی و اعتباری اونترا U75 Plus با قیمت قطعی از روز ۱۲ مهرماه آغاز خواهد شد.» مصطفایی ادامه داد: «زمان آغاز این طرح از روز یکشنبه ۱۲ مهرماه تا زمان تکمیل ظرفیت اجرایی است.» معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا گفت: «خودرو اونترا در یک تیپ U75 Plus با قیمت قطعی ۲۷.۹۰۰.۰۰۰ ریال و در چهار مرحله پرداخت به متقاضیان ارائه خواهد شد.» وی با اشاره به نخستین مرحله پیش فروش خودرو اونترا در ایران توسط ایلیا پارس کیان تاکید کرد: «این خودرو با زمان تحویل ۴۵ روزه و در سه رنگ مشکی، سفید و خاکستری عرضه می‌شود.» معاون بازاریابی و فروش خودروسازی ایلیا اظهار کرد: «خودرو اونترا U75 Plus در دی ماه ۱۴۰۳ حاصل جوینت ونچر سینوتراک چین با خودروسازی ایلیا توسط ایلیا پارس کیان رونمایی شد و اکنون شرایط پیش فروش آن توسط خودروسازی ایلیا اجرایی شده است.» لازم به ذکر است این طرح فروش به صورت ۱۲ ماهه بدون سود و برای شرط فروش ۱۸ و ۲۴ ماهه، براساس محاسبه بانک-لینزینگ محاسبه خواهد شد.

اونترا (U75) AVENTRA پلاس چه ویژگی‌هایی دارد؟

اونترا (U75) AVENTRA پلاس به یک پیشران ۲ لیتری TGI مجهز است که توانایی تولید



۲۰۲۵ سری ۳ شاهد جلونچره مشکی پیاوینی، گرافیک جدید چراغ‌ها که مزین به فناوری Laser Light یا لیزر هستیم و در نمای عقب چراغ‌های کشیده با گرافیک جدید و تغییراتی مشابه طراحی آگزوهای بزرگ‌تر سبب شده است حس هیجان بیشتری را القا کند. از سوی دیگر کابین سری ۳ جدید کاملاً مشابه محصولات جدید بامو بوده و کلاستر و سیستم اطلاعات-سرگرمی یکپارچه بوده و فضای مدرن و پیشرفته‌ای را به نمایش می‌گذارد. بر این اساس فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی نیز در اختیار سرنشینان قرار دارد.

سری ۳ از سدان‌های محبوب و موفق بامو در بازار جهانی است که تا به امروز هفت نسل از آن روی خط تولید این کمپانی باورایی قرار گرفته است. بامو سری ۳ نسل هفتم موسوم به G20 اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی معرفی شد و با زبان جدید طراحی بامو هماهنگ زبانی دارد. ناگفته نماند که سری ۳ جزو زیباترین محصولات بامو است که بسیار مورد توجه و استقبال قرار گرفته است. اخیراً این کمپانی برای مشتریان سال جاری میلادی تغییراتی را در ظاهر و کابین این خودرو اعمال کرده که به زیبایی و جذابیت هرچه بیشتر این سدان می‌افزاید. در نسخه‌های



«بامو» سری ۳ جدید با ویژگی‌های به‌روزتر

شاهکار طراحی و مهندسی ایتالیایی؛

چرا دو کاتی «1098S» جاودانه شد؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

دو کاتی که همواره معروف به فراری دنیای پر هیجان موتور سیکلت است، به لطف طراحی اسپرت، بدنه سبک وزن، نسبت قدرت به وزن عالی واز همه مهم‌تر قلب تپنده پر توان با تکنولوژی منحصر به فرد توانسته به جایگاه ویژه‌ای در دنیای موتور سیکلت دست پیدا کند. مدل S 1098 که بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ میلادی روی خط تولید دو کاتی حضور داشت، بسیار هیجان‌انگیز و جذاب است. این مدل با نام‌های گوناگونی شناخته می‌شود که نسخه اسپرت‌تر از آن یعنی S مورد بررسی مادر این مطلب است.



سبک‌سازی همیشگی دو کاتی

سازه‌شناسی و بدنه دو کاتی S 1098 اصطلاحاً نر دبان‌ی بوده که فریم شاسی آن به لطف سازه‌های X تایپ با متر یال فولاد سبک‌وزن بهینه‌سازی شده نوع ALS450، وزن مجموع شاسی را کاهش و استحکام آن را چند برابر افزایش داده است. در حقیقت این نوع طراحی و بهره‌گیری از چنین متر یالی، سبب شده است هم کاهش وزن چشمگیری را تجربه کرده باشد و هم در مقابل در زمان برخورد با سطح زمین میزان مقاومت شاسی ارتقا یابد. بر این اساس و با در نظر گرفتن نصب سیستم ترمز ABS مجموع وزن خالص با احتساب باک ۱۵.۵ لیتری بنزین و بدون احتساب وزن راکب ۱۷۱ کیلوگرم است. چنین وزنی برای این اسپرت‌بایک جسور ایتالیایی فوق‌العاده است.

مهندسی ایتالیایی خلاصه‌شده در قلب تپنده



آن چه قلب تپنده دو کاتی S 1098 را تشکیل می‌دهد یک موتور ۲ سیلندر یا L-توین ۹۰ درجه‌ای به حجم ۱۰۹۹ سی‌سی است. بر این اساس ساختار بدنه سیلندر یا بلوک سیلندر تمام آلومینیوم و سر سیلندر آن نیز از آلومینیوم است.

به لطف پارامترهای فنی مهم مانند طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۸ سوپاپ)، سیستم desmodromic (دارای اسپک‌های منحصر به فرد و فاقد فنر که به کمک یک اهرم مکانیکی، عمل باز و بسته شدن سوپاپ‌ها را کنترل می‌کند)، قطر سیلندر ۱۰۴ میلی‌متری و کورس پیستون ۶۴.۷ میلی‌متری، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، طراحی محفظه احتراق بهینه‌سازی شده و نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک، سیستم پاشش سوخت انژکتوری دارای دو سوزن انژکتور روی درچه‌های گاز و مجموعاً ۴ سوزن انژکتور و دارای سیستم جرقه‌زنی هوشمند است.

بر این اساس حداکثر می‌تواند ۱۶۰ اسب بخار قدرت را در ۱۹۷۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۲۳ نیوتون متر گشتاور را در ۸ هزار آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. نکته بسیار مهم این که دو کاتی S 1098 با توجه به استفاده از بنزین دارای اکتان ۹۲ می‌تواند تا ۱۶۵ اسب بخار قدرت را در دور ۱۰ هزار آرپی‌ام فراهم کند.

ناگفته نماند که سیستم آگزو خودرو دارای فولاد سبک‌وزن بوده که وزن را کاهش داده و در مقابل رانندگی موتور را افزایش می‌دهد. از سوی دیگر گیربکس ۶ سرعته دنده ثابت با ضرایب

طراحی شگفت‌انگیز به سبک دو کاتی

دو کاتی S 1098 از نظر طراحی گویی با دو مدل ۸۴۸ و ۹۹۸ ادغام شده است. چرا که چهره جلو این اسپرت‌بایک مشابه ۸۴۸ و استایل فرمت بدنه تلفیقی از هر دو مدل ۹۹۸ و ۸۴۸ است. بر این اساس با نگاهی به پروفیل S 1098 شاهد پوزه کاملاً منحنی، فلاپ یکپارچه اسپرت و ورودی‌های هوا درون آن، باک حجیم و فلاپ‌های ماهیچه‌ای عقب هستیم که با دو آگزوز زیر فلاپ عقب و آگزوزهای دوتایی که زیر چراغ عقب طراحی شده‌اند، چاشنی اسپرت و هیجان‌رآدو چندانی می‌کند. از سوی دیگر در نمای جلو شاهد طراحی چراغ‌های کشیده باریک هستیم که لامپ‌های هالوژنی درون آن و ورودی‌های هوا زیر چراغ‌ها، نمای جسورانه‌ای به دو کاتی S 1098 بخشیده است. چراغ عقب با حالت مثلث شکل و آگزوزهای دوتایی زیر آن کاملاً اسپرت و تهاجمی است. همچنین این مدل از اسپرت‌بایک دو کاتی توسط چپاندر، نا فابرو و طراحی شده است. رنگ بدنه دو کاتی S 1098 شامل قرمز، قرمز دیمن، طلایی مسابقه‌ای، قرمز-مشکی و سفید-مشکی بوده که بسیار جذاب و زیباست. ناگفته نماند که این موتور سیکلت در نسخه (R Bayliss Limited) تنها برای مسابقات در نظر گرفته شده که هیچ‌گاه به جاده‌ها نیامد. اما هدف طراحی و تولید دو کاتی از S 1098 تعادل میان یک اسپرت‌بایک جاده‌ای و یک اسپرت‌بایک مسابقه‌ای است که عملکردهای-پرفورمنسی آن را در خیابان به نمایش بگذارد.

راحتی و ارگونومی عالی



دو کاتی S 1098 دارای فاصله محوری ۱۴۳۰ میلی‌متری است که از ارتفاع صندلی ۸۲۰ میلی‌متری برخوردار است. این ارتفاع در کنار زاویه قرارگیری فرمان نسبت به راکب ۲۴.۵ درجه‌ای بوده که با توجه به ارتفاع صندلی ۸۲۰ میلی‌متری، سطح راحتی و ارگونومی بالایی را برای راکب به‌ارمغان می‌آورد. در حقیقت از آن‌جا که S 1098 یک اسپرت‌بایک به حساب می‌آید، چنین ارتفاع صندلی با چنین زاویه فرمانی ایده‌آل به نظر می‌رسد. جالب است بدانید که این مدل دارای کلاستر ۱۵ پیچی تمام دیجیتال TFT است که تمام اطلاعات حرکتی، سرعت، دور موتور، آمپر دمای آب، دمای روغن گیربکس، چراغ چک، میزان سوخت موجود در باک، نمایش تعویض دنده و سایر علائم هشدار را در اختیار راکب می‌گذارد. استفاده از کلاستر دیجیتالی در زمان طراحی این اسپرت‌بایک یک المان مدرن و به‌روز به حساب می‌آمد.

کوتاه به کمک زنجیر X تایپ فولاد سبک‌وزن قدرت را به چرخ عقب منتقل می‌کند. همچنین برای نخستین بار بود که دو کاتی از سیستم تسریع تعویض دنده مکه‌هیدرولیکی بهره گرفته تا شتاب این اسپرت‌بایک را به‌خوبی تسریع بخشد. بر این اساس تنها ۳.۲ ثانیه زمان نیاز است که دو کاتی S 1098 از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و حداکثر سرعت آن به ۲۷۵ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

سیستم تعلیق و کیفیت سواری



سیستم تعلیق در S 1098 در محور عقب دارای دامپر (کمک‌فنر) هیدروپنوماتیکی است که از ساختار مونوشوک بر خوردار است. این کمک‌فنر حداکثر تا ۱۲۷ میلی‌متر قابلیت تنظیم داشته و در محور جلو دارای دو دامپر هیدرولیکی قابل تنظیم تا ۱۲۷ میلی‌متر است. ناگفته نماند که کیت سیستم تعلیق سفارشی کمپانی Öhlins است که کیفیت سواری را بسیار بهبود می‌بخشد. همچنین تایر ۱۲۰/۷۰ پیرلی در جلو و ۱۹۰/۵۵ در عقب بسیار در کیفیت سواری تأثیر گذار بوده است. از نظر سیستم ترمز نیز دارای دو دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۳۳۰ میلی‌متر سفارشی بر مبو یا کالیپر چهار پیستونه و سیستم ترمز عقب تک‌دیسک خنک‌شونده سوراخ‌دار به قطر ۲۴۵ میلی‌متری با کالیپر دو پیستونه است. بر این اساس با ساختار ABS ترمز ضد قفل در حفظ پایداری این اسپرت‌بایک بسیار اثر گذار بوده است.

ارزش اسطوره دو کاتی



دو کاتی S 1098 ای‌سن روزها با کارکرد ۶ هزار کیلومتر در بازار اتحادیه اروپا ۲۱ هزار و ۵۵۰ یورو ارزش دارد.

سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابران پیاده و دوچرخه سوار، سیستم کنترل فواصل، سیستم هوشمند پارک، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم راه اندازی خودرو از روی گوشی هوشمند، سیستم تهویه مطبوع دوگانه با تنظیمات پیشرفته و مزین به مکانیزم پاکسازی هوا، نورپردازی با حالت شخصی سازی، سیستم اطلاعات - سرگرمی نسل جدید ولوو، پد هوشمند شارژ و ایرلس گوشی، سیستم ایمن خروج از خودرو، ماساژورهای صندلی ها با قابلیت خواباندن صندلی ها و سیستم استفاده راحت وارگونومی از صندلی ها و... می شود.

«فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی در اختیار مشتریان EM90 قرار می گیرد؛ مهم ترین امکاناتی که مجله خودرو درباره این خودرو ذکر کرده است، شامل کروژ کنترل تطبیقی، ۱۸ ایربگ، سیستم فوق هوشمند کمکی پیشرفته رانندگی منطبق بر سطح دو خودروان بهینه سازی شده، سیستم های کنترلی پایداری الکترونیکی، کنترل کشش، آغاز حرکت در سربالایی، توزیع نیروی ترمز میان چرخ ها، سیستم ترمز ضد قفل، سیستم پیشگیری پیشرفته بر خورد از جلو و عقب، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم هوشمند پایش راننده و خواب آلودگی،



آپشن های مینی ون لوکس «ولوو»



راهنمای انتخاب استاندارد در زنجیره سرد

ویژگی های یک کامیونت یخچال دار مناسب چیست؟

طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت، بیش از ۳۰ درصد مواد غذایی در جهان به دلیل مشکلات حمل و نقل فاسد می شوند



در کامیونت های مدرن، سیستم های الکتریکی هیبریدی رواج یافته اند، که با باتری های لیتیوم-یون کار می کنند و آلودگی صوتی و زیست محیطی کمتری دارند. طبق گزارش Inbound Logistics، این سیستم ها می توانند تا ۲۵ درصد صرفه جویی در انرژی ایجاد کنند. قابلیت تنظیم دما (temperature adjustment) از ۲۰- تا ۲۰+ درجه، با دقت $0.5 \pm$ درجه، ضروری است. برای حمل محصولات حساس مانند واکسن ها، این دقت حیاتی است. تهویه کارآمد (ventilation) نیز بخشی جدایی ناپذیر است. کامیونت خوب باید دارای فن های توزیع هوادرش جهت باشد تا هیچ نقطه مرده ای وجود نداشته باشد. در مطالعاتی از شرکت Scully RSV، نشان داده شده که تهویه نامناسب می تواند دمای داخلی را تا ۵ درجه نوسان دهد، که برای محصولات فاسدشدنی فاجعه بار است. در ایران، با توجه به ترافیک شهری، سیستم هایی با حالت «standby» که در توقف ها فعال می مانند، اولویت دارند. برای مثال، در حمل محصولات دارویی، دوام در برابر شوک های دمایی، از دست رفتن بار را به صفر می رساند.

«ساختار و طراحی: حداکثر فضا و ایمنی طراحی کارآمد، کلید بهره وری است. کامیونت باید فضایی حداکثری با حداقل وزن داشته باشد؛ برای مثال، ارتفاع داخلی ۲.۲ متر و عرض ۲.۱ متر برای بارگیری آسان. درهای عقب با قفل های ایمن و رمپ های هیدرولیکی، بارگیری را تسهیل می کنند. طبق Mickey Body، طراحی مدولار (modular) اجازه می دهد محفظه را بر اساس نیاز سفارشی کرد.

«دوام و نگهداری: سرمایه گذاری بلندمدت یک کامیونت خوب، دوام بالایی دارد. شاسی باید از فولاد با ضخامت ۵ میلی متر باشد و بدنه ضد زبره. سیستم های خودتشخیصی (self-diagnostic) برای واحد تبرید، نگهداری پیشگیرانه را آسان می کنند. هزینه نگهداری سالانه نباید بیش از ۵ درصد ارزش کامیونت باشد.

«ویژگی های اضافی: نوآوری های آینده ویژگی های نوظهور مانند پنل های خورشیدی برای شارژ باتری، با سیستم های ضد سرقت با RFID، کامیونت را هوشمندتر می کنند. در آینده، ادغام با بلاکچین برای ردیابی زنجیره تامین، استاندارد خواهد شد. یک کامیونت یخچال دار خوب، ترکیبی از عایق کاری برتر، سیستم خنک کننده کارآمد، نظارت حتی در حالت توقف، دما را حفظ می کنند. این واحدها باید قابلیت خنک سازی تا ۳۰- درجه را داشته باشند و مصرف سوخت شان کمتر از ۱.۵ لیتر در ساعت باشد.

به حداقل می رساند (K-value کمتر از ۰.۰۰۲ W/mk). در تحقیقات اخیر شرکت های مانند Emerald Transportation Solutions، نشان داده شده که عایق کاری ضعیف می تواند تا ۴۰ درصد انرژی بیشتری مصرف کند. بدنه کامیونت باید از فایبرگلاس (fiberglass) ساخته شود که سبک، مقاوم به خوردگی و آسان برای تمیز کردن است. فایبرگلاس در برابر رطوبت و تغییرات دمایی مقاوم است و وزن کلی وسیله را کاهش می دهد، که این امر مصرف سوخت را تا ۱۵ درصد کم می کند. شاسی گالوانیزه فولادی (galvanized steel chassis) نیز ضروری است؛ این شاسی از زنگ زدگی در شرایط مرطوب جلوگیری می کند و عمر مفید کامیونت را به بیش از ۱۰ سال می رساند. برای مثال، در حمل گوشت تازه از کشتارگاه ها، عایق کاری مناسب می تواند از رشد باکتری ها جلوگیری کند و کیفیت را حفظ نماید. نکته مهم: سطوح داخلی باید صاف و غیر متخلخل باشند تا تمیز کردن آسان شود و از تجمع باکتری ها جلوگیری گردد. سیستم های تخلیه (drainage systems) برای جمع آوری مایعات اضافی، مانند آب ذوب یخ، نیز باید تعبیه شود.

«سیستم نظارت و کنترل دما: هوشمندی در لجستیک در عصر دیجیتال، یک کامیونت یخچال دار بدون سیستم نظارت دما، مانند گوشی هوشمند بدون اینترنت است. سیستم های GPS-integrated temperature monitoring، دما را در زمان واقعی ردیابی می کنند و داده ها را به اپلیکیشن موبایل ارسال می نمایند. اگر دما از حد مجاز خارج شود، هشدار فوری ارسال می شود. این ویژگی نه تنها ایمنی را افزایش می دهد، بلکه برای رعایت استانداردهای HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) ضروری است. در اروپا، بیش از ۹۰ درصد کامیونت های ریفر مجهز به این سیستم ها هستند. برای مثال، در حمل شیر از دامداری ها، نظارت مداوم می تواند از آلودگی میکروبی جلوگیری کند. علاوه بر این، سنسورهای رطوبت (humidity sensors) باید تعبیه شود، زیرا رطوبت بیش از ۸۵ درصد می تواند به محصولات آسیب بزند. نرم افزارهای ابری (cloud-based) اجازه می دهند مدیران از راه دور داده ها را تحلیل کنند و الگوهای مصرف انرژی را بهینه سازند.

«سیستم خنک کننده: قدرت و کارایی در حفظ دما سیستم خنک کننده، یا واحد تبرید (refrigeration unit)، باید قدرتمند و قابل اعتماد باشد. مدل های دیزلی، که با موتور مستقل کار می کنند، برای مسافت های طولانی ایده آل هستند، زیرا حتی در حالت توقف، دما را حفظ می کنند. این واحدها باید قابلیت خنک سازی تا ۳۰- درجه را داشته باشند و مصرف سوخت شان کمتر از ۱.۵ لیتر در ساعت باشد.

«در دنیای امروز که زنجیره تامین مواد غذایی، دارویی و محصولات حساس به دما پیش از پیش پیچیده شده، انتخاب یک کامیونت یخچال دار مناسب نه تنها یک ضرورت، بلکه یک سرمایه گذاری



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

استراتژیک است. تصور کنید: میوه های تازه از مزارع شمال ایران به بازارهای تهران می رسند بدون این که ذره ای از طراوت شان را از دست بدهند؛ یا واکسن های حیاتی در گرمای تابستان بدون نوسان دما به دست بیماران می رسند. این سناریوها تنها با یک کامیونت یخچال دار خوب ممکن می شود. اما چه ویژگی هایی یک کامیونت را از یک وسیله معمولی به یک قهرمان لجستیک تبدیل می کند؟ در این مقاله، به بررسی جامع ویژگی های کلیدی یک کامیونت یخچال دار ایده آل می پردازیم. از عایق کاری پیشرفته تا سیستم های هوشمند نظارت دما، هر جزئیات را با مثال های واقعی و نکات عملی کاوش می کنیم.

«اهمیت کامیونت یخچال دار در اقتصاد مدرن کامیونت های یخچال دار، که اغلب بانام «ریفر» (reefer) شناخته می شوند، ستون فقرات زنجیره سرد (cold chain) هستند. طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت، بیش از ۳۰ درصد مواد غذایی در جهان به دلیل مشکلات حمل و نقل فاسد می شوند و در ایران، با توجه به تنوع اقلیمی و مسافت های طولانی، این آمار می تواند بالاتر باشد. یک کامیونت خوب نه تنها از هدررفت کالا جلوگیری می کند، بلکه هزینه های عملیاتی را کاهش می دهد و ایمنی عمومی را افزایش می دهد. انتخاب کامیونت یخچال دار باید بر اساس نیازهای خاص باشد؛ برای حمل محصولات منجمد مانند بستنی، دمای ۱۸- تا ۲۵- درجه سانتی گراد ضروری است؛ در حالی که برای میوه های تازه، محدوده ۰ تا ۱۰ درجه کافی است. اما فراتر از دما، ویژگی هایی مانند دوام، کارایی انرژی و سهولت نگهداری، یک کامیونت را به یک دارایی پایدار تبدیل می کنند. در ادامه، این ویژگی ها را دسته بندی کرده و جزئیات شان را بررسی می کنیم.

«عایق کاری و مواد ساختاری: پایه و اساس عملکرد عایق کاری، قلب تپنده هر کامیونت یخچال دار است. بدون عایق مناسب، حتی قدرتمندترین سیستم خنک کننده هم نمی تواند دما را حفظ کند. مواد عایق باید از کیفیت بالایی برخوردار باشند، مانند فوم پلی اورتان (PU foam) با ضخامت حداقل ۱۰۰ میلی متر، که انتقال حرارت را



این امر نیز کاهش معنادار تولید به‌خصوص در بخش مونتاژی‌هاست که سبب می‌شود حجم عرضه خودرو به‌طور معناداری کاهش یابد و این مساله در کنار بالا رفتن تقاضا در بازار، تداوم رشد بهای انواع خودرو را به‌دنبال خواهد داشت.

قطار افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو به راه افتاده و کارشناسان معتقدند این موضوع بیشتر ناشی از اثرات روانی بازگشت تحریم‌هاست، با این حال پیش‌بینی می‌شود این روند در ماه‌های پیش رو همچنان ادامه داشته باشد. از جمله دلایل



آیا تغییرات بهای خودرو در بازار ادامه خواهد داشت؟

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

آیا قیمت خودرو در بازار رو به افزایش است؟

تا مونتاژی و وارداتی در بازار طی یک هفته اخیر متاثر از رشد بهای ارز تا حدی افزایش یافته است.

میدانی خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» نشان می‌دهد این پیش‌بینی تا حدی درست از آب درآمده و نرخ انواع خودرو از مدل‌های داخلی گرفته

چندی پیش در همین صفحه به این موضوع اشاره شد که احتمال رشد قیمت انواع خودرو در آینده نزدیک وجود دارد. بر این اساس بررسی‌های

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۲۰۰	۴۰	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۴۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۳۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۲۵۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۹۰۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۳۰	▲
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۳	۵	▲
پراید ۱۵۱ بالایتز پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۱۷	۵	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۲۰	۶	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۷۱	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۸	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۱۸	۶	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۵	۵	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۶۶	۶	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۳۰	۰	
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۷۴	۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۴۰	۷	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۸	۸	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۲	۱۲	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۸	۷	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۴	۸	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۲	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۸۲	۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۵۰	۵	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۹۵	۱۰	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۹۸	۳۸	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۶۲	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۷۵	۰	
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۵۵	۰	
کارون (پاداردو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۵	۷	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۸۹۵	۵	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۷۴	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۹۰۲	۲	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۹۰	۳	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۱۳	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۷۶	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۱۸	۸	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۹۷	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پانارامار تقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۱۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۶۰	۱۱	▲
پژو ۲۰۷ پانورامار تقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۴۵	۱۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۷۳	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۲۵	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۴۹	۴	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۴۳	۱۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۹۱	۱۷	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۴۳	۹	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۷	۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۹۳	۲۳	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۸۵	۳	▲

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	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵۰	▼
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
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 ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۰۰	۰	
هوندا جی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲

رئیس اداره تعزیرات حکومتی اردستان خاطر نشان کرد: «با توجه به حساسیت موضوع و مصوبات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در این خصوص پرونده به صورت ویژه در دستور کار قرار گرفت.»

سلامی تصریح کرد: «پس از احضار متهم و رسیدگی های قانونی و براساس مدارک و مستندات موجود در پرونده، اتهام انتسابی به مالک را محرز تشخیص داده که علاوه بر ضبط روغن های مکشوفه، متهم به پرداخت مبلغی بیش از ۳۰۰ میلیون تومان، تحت عنوان جزای نقدی در حق صندوق دولت محکوم شد.»

وی بیان کرد: «روغن موتور در زمره کالاهایی است که دارای ضوابط اختصاصی بوده و فروشندگان و خریداران آن، ملزم به ثبت هر گونه انتقال در سامانه جامع تجارت است.»

رئیس اداره تعزیرات حکومتی اردستان گفت: «کامیون حامل ۶ هزار و ۱۶۰ لیتر روغن موتور قاچاق از استان تهران به شهرستان میبد کشف شد.»

به گزارش «مهر» امید سلامی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: «ماوران یگان امداد در راستای طرح مقابله با قاچاق کالاهای اساسی، هنگام کنترل و پایش خودروهای عبوری در محورهای مواصلاتی، به یک دستگاه کامیون مشکوک شده و خودرو را برای بررسی بیشتر متوقف کردند.»

وی افزود: «در بازرسی از کامیون، تعداد ۲۸ بشکه ۲۲۰ لیتری روغن موتور که بدون مجوز و مدارک مثبت قانونی از استان تهران به مقصد شهرستان میبد در حال تردد بود، کشف و گزارش مربوطه جهت سیر مراحل قانونی و قضائی به این اداره ارائه شد.»



توقیف کامیون حامل روغن موتور قاچاق در اردستان



تحولی در صنعت روانکارهای دیزلی ایران با تمرکز بر صنعت حمل و نقل سنگین ایجاد شد

ورود «متادیزل» ایرانول به بازار

کلیدی موتور برای مدت بیشتری سالم و کارا باقی بمانند. مهم ترین پیام راهبردی رونمایی از ایرانول متادیزل، حرکت کشور به سوی خودکفایی و صادرات محور شدن صنعت روانکارهاست. تا همین اواخر، موتورهای دیزلی مدرن موجود در ناوگان حمل و نقل ایران غالباً وابسته به روغن های وارداتی از برندهای اروپایی و آسیایی بودند. هر گونه اختلال در زنجیره واردات یا نوسان شدید نرخ ارز، بلافاصله باعث کمبود و افزایش قیمت روانکارهای باکیفیت و در نهایت کاهش سطح سرویس و خرابی زودهنگام ناوگان می شد. با بومی سازی روغن تمام سنتتیک متناسب با موتورهای EURO 6 و استاندارد API FA-4، ایرانول عملاً ایران را به باشگاه کشورهایی پیوند داد که قادر به تولید و عرضه این رده از روغن های پیشرفته هستند. پیامی که این سیاست برای بازارهای هدف ارسال می کند، استقلال عملیاتی در پشتیبانی از ناوگان دیزلی، ضمانت تامین روانکار در برابر تلاطمات بازار بین الملل و کنار زدن ریسک های ژئوپلیتیکی است. در سال های اخیر که گاه محدودیت هایی در واردات روانکارها و اختلال زنجیره تامین جهانی رخ داده، اهمیت تامین داخلی استاندارد به انضمام کاهش ارزبری بیش از هر زمان دیگری آشکار شده است. در واقع، تولید موفق متادیزل نشان می دهد که صنعت روانکار ایران، هم از منظر فرمولاسیون، هم تامین تجهیزات تولید و هم برقراری زیرساخت های کیفی مطابق با نیاز صنایع روز دنیا به سطح بلوغ رسیده است. این واقعیت در دورانی که بخش مهمی از مواد اولیه صنایع استراتژیک ایران وارداتی است، یک دستاورد راهبردی تلقی می شود و دست بالا را در مذاکرات تجاری و صنعتی برای تولید کنندگان و سیاست گزاران ایجاد می کند.

متادیزل، نماد بلوغ فنی و صنعتی روانکارهای ایران ورود ایرانول متادیزل به بازار، صرفاً یک اضافه شدن محصول به سبد شرکت ایرانول نیست؛ بلکه بیانیه ای است از جهش صنعت روانکار کشور به سوی فناوری های روز دنیا، خودکفایی صنعتی و حضور شایسته در بازارهای جهانی. این محصول، با انطباق کامل با الزامات فنی روز و استانداردهای زیست محیطی، نقشی تعیین کننده در ارتقای صنعت خودرو، کاهش وابستگی به واردات، کنترل آلایندگی و بهبود عملکرد ناوگان دیزلی کشور ایفا خواهد کرد. همچنین، رقابت تازه ای را در بازار روانکار ایجاد خواهد کرد که پیامد آن ارتقای کیفیت محصولات همه رقبای داخلی و تسریع بومی سازی فناوری های کلیدی صنعت خودرو خواهد بود. چنان چه فرهنگ بهره گیری از روانکارهای استاندارد و کیفی، در میان خودروسازان، تعمیرکاران و مصرف کنندگان تقویت شود و زیرساخت های عرضه، توزیع و کنترل اصالت کالا توسعه پیدا کند، ایرانول متادیزل سهم قابل توجهی از بازار روانکار دیزلی خاورمیانه را به دست خواهد آورد و به نماد سرآمدی تولید ایرانی در عرصه جهانی بدل خواهد شد.

باعث می شود که این محصول قابلیت استفاده در جدیدترین کامیون ها، اتوبوس ها و ماشین آلات دیزلی روز جهان را داشته باشد. این ویژگی ها عملاً ایرانول را وارد رقابتی تنگاتنگ با معتبرترین برندهای اروپایی و آسیایی در صنعت روانکارهای دیزلی می کند.

مزا برای ناوگان دیزلی کشور روغن موتور جدید ایرانول متادیزل نه صرفاً دستاوردی در حوزه تکنولوژی فرموله سازی روغن، بلکه شروع دوره ای تازه در استراتژی پایداری و توسعه حمل و نقل صنعتی و باری ایران است. عملکرد بالاتر در موتورهای نسل جدید، طول عمر بیشتر موتور، کاهش مصرف سوخت و حفاظت ویژه از سیستم های کنترل آلایندگی چهار محور اصلی مزیت رقابتی این روانکار پیشرفته است. بالاترین سطح کیفی API FA-4 ضمانت می دهد که متادیزل ضمن روانکاری باکیفیت، به طرز مؤثری از تشکیل رسوب و لجن در موتور جلوگیری کند و با خاصیت پایداری بالا در دما و فشار زیاد، تحمل شرایط سخت عملیاتی خودروهای سنگین ایران را داشته باشد. موتورهای مدرن دیزلی معمولاً تحت بارهای بالا و پیمایش های طولانی کار می کنند و کوچک ترین نشئی یا ضعف عملکرد روانکار می تواند به استهلاک سریع و هزینه های بالای تعمیر و نگهداری منجر شود. استفاده از مواد افزودنی پیشرفته و پاک کننده در ایرانول متادیزل، با حفظ پاکیزگی داخل موتور و حفظ روانکاری مطلوب، مانع از خوردگی و اکسیداسیون قطعات متحرک شده و هزینه های تعمیرات و خرابی های ناگهانی را به شدت کاهش می دهد. خاصیت تمام سنتتیک بودن متادیزل نه فقط ضریب حفاظت از موتور را افزایش می دهد، بلکه مصرف سوخت را بهینه تر می کند و اثر آشکاری روی کاهش مصرف روغن در دوره های طولانی تر به دنبال دارد. همچنین کاهش اصطکاک داخلی باعث کارکرد نرم تر و صدای کمتر موتور، بهبود عملکرد استارت در هوای سرد و بازده بالاتر انرژی خودرو می گردد. این مزایا به طور مستقیم به صاحبان ناوگان باری و حمل و نقل و تمامی دارندگان خودروهای دیزلی مدرن منتقل می شود.

نقش استاندارددهای زیست محیطی یکی از ویژگی های شاخص روغن موتور متادیزل، هماهنگی کامل با موتورهای مجهز به استاندارد EURO 6 و سیستم DPF است. این قابلیت، علاوه بر افزایش انعطاف پذیری محصول برای استفاده در خودروهای وارداتی و تولید داخل، اهمیت فوق العاده ای در کاهش آلایندگی هوا دارد. آلاینده هایی مانند ذرات معلق، اکسیدهای نیتروژن (NOX) و دی اکسید گوگرد، عمده ترین ترکیبات مضر منتشر شده از آگروز موتورهای دیزلی هستند که طبق مقررات سازمان حفاظت محیط زیست (EPA) و اتحادیه اروپا، باید تا حدود قابل توجهی کنترل شوند. استفاده از روغن هایی که سطح

در میانه سال ۱۴۰۴، صنعت روانکار ایران شاهد یک رویداد مهم و استراتژیک بوده، شرکت نفت ایرانول با رونمایی و عرضه رسمی روغن موتور دیزلی «متادیزل» خود، نه تنها به نیاز جدی ناوگان خودروهای سنگین و مدرن کشور پاسخ داد، بلکه بر عزم جدی تولید کنندگان داخلی برای همپایی با استانداردهای جهانی در بخش روانکارها صحنه گذاشت. مراسم رونمایی از این محصول، که همزمان با هفته دفاع مقدس و سالروز شکست حصر آبادان برگزار شد، نماد تلاش مضاعف صنعتگران کشور برای عبور از وابستگی به واردات و بازیابی جایگاه ایران در عرصه تولید روانکارهای پیشرفته ارزیابی شد. روغن موتور متادیزل ایرانول، با اتکا به فرمولاسیون نوین، استانداردهای زیست محیطی روز دنیا و فناوری تمام سنتتیک، صنعت خودرو و حمل و نقل ایران را وارد دورهای جدید از کیفیت و قابلیت های فنی می کند. تحلیلی که در این مطلب ارائه می شود، نگاهی موشکافانه به ابعاد این تحول و چالش ها و فرصت های مقابل صنعت روانکار و خودرو کشور است که با تکیه بر داده های منابع مرتبط و ارزیابی کارشناسان حوزه، ابعاد فنی، زیست محیطی، اقتصادی و صنعتی متادیزل و اثرات آن بر اکوسیستم خودرو کشور را بررسی می کند.

مشخصات فنی و جایگاه متادیزل در سبد محصولات ایرانول متادیزل، به عنوان تازه ترین دستاورد شرکت نفت ایرانول، نقطه عطفی در سوابق تولید و عرضه این برند مطرح محسوب می شود. این روانکار، با دستیابی به بالاترین سطح کیفی جهانی یعنی API FA-4 به تولید انبوه رسیده که معادل جدیدترین استانداردهای بین المللی برای موتورهای دیزلی سنگین به حساب می آید. این استاندارد از سال ۲۰۱۶ به عنوان سطح کیفی مرجع برای موتورهای دیزلی طراحی شده بعد از سال ۲۰۱۷ تعریف شده و روغن هایی که با این برند وارد بازار جهانی می شوند، به صورت تعیین کننده در پایین آوردن آلایندگی، حفاظت از موتور و افزایش بازده عملیات خودروهای دیزلی نقش دارند. این محصول ویژه موتورهای دیزلی نسل جدید است. خودروها و کامیون های مدرنی که از سال ۲۰۱۷ میلادی تاکنون طراحی و تولید شده اند، نیازمند روغن هایی با ویسکوزیته ثابت و پایدار، مقاومت عالی در برابر اکسیداسیون، کاهش چشمگیر رسوب در موتور، حفاظت ویژه در برابر سایش و خوردگی و هماهنگی با فناوری های کنترل آلایندگی همچون سیستم DPF (فیلتر ذرات معلق) و الزامات سطح آلایندگی EURO 6 هستند. متادیزل ایرانول، با تکیه بر فرمولاسیون تمام سنتتیک خود، یعنی اتکا به ترکیبات شیمیایی پیشرفته به جای روغن های پایه معدنی، جایگاه بالانثری در عملکرد، طول عمر و پایداری نسبت به روغن های سنتی دارد. علاوه بر سطح API FA-4، ایرانول متادیزل موفق به دریافت استاندارد EURO 6 شده است. در تکمیل بسته فنی این محصول، حضور کارکرد همزمان با موتورهای مجهز به سیستم DPF





اساس حادثه کنوان خروجی این خودرو به ۸۲،۱ اسپیکار در ۸۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حادثه کنشاور خروجی آن ۷۸ نیوتون متر در ۸۰۰۰ آرپی‌ام رسیده است. این اسیا و باد نظر گرفت وزن ۲۵ کیلوگرمی این اسپر تایک های نسبت قدرت به وزن از ۲،۴ اسپیکار بر کیلوگرم است. ناقصه نامند آن سر سوزوکی GSX-8R به یکی از سریع ترین اسپر تایک های سال جاری میلادی بدل گردید بر توان پهنه آن است. این معنا که کمپانی سوزوکی و کنشاور پیشرفته ای در سلب موازی (V-twin) بهره گرفته تا بتواند بالاترین توان و کنشاور در اختیار راکب بگذارد.

«سوژوکی GSX-8R در بخش تنه خود یک پیشرازه ۲ سیلندر موازی یا (V-twin) به حجم ۷۷۶ سی‌سی را جاده‌است. طراحی چهار سوپاپ به‌ازای هر سیلندر در مجموع ۸ سوپاپ و ساختار سوپاپ‌ها (DOHC دو میل سوپاپ‌پارو)، فشار فضای اتاق احتراق و رواند نسبت تراکم به ۱۲.۸ به یک، قطر میل‌شفت ۸۴ میلی‌متری در کورس سیستون ۷۰ میلی‌متری طراحی در آن جزئی روی هر درپچه گاز (دو درپچه گاز) ۷۷ میلی‌متری، سیستم مدیریت هوشمند چقره‌تی منطبق بر شرایط ران، سیستم ترمز تیغی متغیر سوپاپ‌ها و لاین دوزر از جنس تیتانیوم شده است توان و کششاور نسبت بالاای ایجاد شود. بر این

نگاهی به مهندسی موتور در «سوزوکی»

[illegible]

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

هشدار!

دنیای خودرو

شنبه ۱۲ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۰۸

TIRE & RING

رینگ و لاستیک

سر

کشف ۲۱۰ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در لنگرود

←

فرمانده انتظامی لنگرود از کشف ۲۱۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق در بازرسی از یک واحد صنعتی در این شهرستان خبر داد. سرهنگ ارسلان صبح‌زاهدی با اعلام این که قاچاق کالا یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد مشکلات اقتصادی و افزایش مشاغل کاذب در جامعه محسوب می‌شود، اظهار داشت: «پلیس با تمام توان با قاچاقچیان و اخلاط‌گران نظم و امنیت اقتصادی مقابله می‌کند.» وی به دریافت خبری در خصوص فروش لاستیک خارجی، توسط متصدی یک واحد صنعتی در شهر لنگرود و بررسی موضوع توسط پلیس اشاره کرد و گفت: «ماموران پلیس آگاهی پس از انجام تحقیقات نامحسوس و اطمینان از صحت موضوع، طی هماهنگی قضائی با کارشناسان اداره

سپهیل سیاواشی

s.siaavashi@autoworld.ir

در ۶ ماهه نخست امسال رقم خورد؛

رشد در آمد «ایران تایر» متأثر از تورم

این روند نشان می‌دهد که کاهش تقاضای بازار و شاید فشار رقابتی در بخش بایاس و نوار، به شکل محسوسی بر عملکرد فروش سنگینی کرده است.

رشد در آمد ایران تایر به لطف افزایش قیمت محصولات با وجود کاهش در تولید و فروش، در آمد شرکت تصویر متفاوتی را ترسیم می‌کند.

جمع در آمد فروش ایران تایر در نیمه نخست سال جاری به دو هزار و ۵۶۷ میلیارد تومان رسیده که نسبت به دو هزار و ۱۲۵ میلیارد تومان در دوره مشابه سال گذشته، رشد ۲۱ درصدی را نشان می‌دهد. این رشد درآمزی، خلاف انتظار، ناشی از افزایش حجم عملیات نیست؛ بلکه دلیل اصلی آن جهش قیمت واحد محصولات است. داده‌های قیمتی نشان می‌دهد که بهای فروش تایر رادیال سیمی طی یک سال ۳۹ درصد افزایش یافته و به بیش از ۱۸۰ میلیون تومان به ازای هر تن رسیده است. تایر بایاس نیز با رشد ۲۱ درصدی قیمت، به بیش از ۲۱۷ میلیون تومان در هر تن رسیده است.

حتی نوار که فروش و تولید آن روند نزولی داشته، در بخش قیمت، رشد ۱۲ درصدی را تجربه کرده است. این داده‌ها به وضوح نشان می‌دهد که بخش عمده افزایش در آمد، نتیجه صعود پرشتاب قیمت‌ها در بازار بوده نه بهبود عملکرد تولید یا فروش. این وضعیت چند نکته اساسی را آشکار می‌کند. نخست آن که رشد در آمد ناشی از تورم قیمتی، پایدار و مطمئن نیست و در صورت تغییر شرایط بازار یا کنترل‌های قیمتی، می‌تواند به سرعت باز گردد.

دوم آن که افت تولید و فروش در کنار افزایش در آمد، نشانه‌ای از ضعف تقاضا و تکیه بیش از حد شرکت بر سیاست‌های قیمتی برای جبران این ضعف است. در نهایت، اگر این روند نزولی در حجم عملیات ادامه یابد، حتی رشد قیمت‌ها نیز نمی‌تواند در بلندمدت افت سهم بازار ایران تایر را جبران کند. با این حساب باید گفت شرکت ایران تایر در



واحد محصولات حاصل شده است. چنین الگویی نشان می‌دهد که شرکت به جای اتکا بر نوآوری، افزایش ظرفیت تولید یا تقویت تقاضا، به سیاست‌های قیمتی و شرایط تورمی تکیه کرده است. این وابستگی خطرناک است؛ چرا که با هر تغییر در سیاست‌های کنترلی دولت یا افت قدرت خرید مصرف‌کننده، می‌تواند به سرعت به کاهش در آمد و از دست رفتن سهم بازار منجر شود. به بیان دیگر، ایران تایر در نیمه نخست سال جاری نه تنها نتوانسته جایگاه خود را در بازار تثبیت کند، بلکه با کاهش فروش در تمامی گروه‌های محصول، نشانه‌هایی از «ضعف تقاضا و عقب‌نشینی رقابتی» را آشکار کرده است.

اگر این روند ادامه یابد، حتی رشد قیمت‌ها نیز قادر نخواهد بود زیان ناشی از افت تولید و فروش را جبران کند. در مجموع ایران تایر در نیمه نخست ۱۴۰۴ بیش از آن که بر مسیر توسعه و پایداری گام بردارد، بسر طناب لغزان تورم حرکت کرده است؛ مسیری که در بلندمدت می‌تواند به تضعیف جایگاه رقابتی و کاهش اعتماد بازار منجر شود.

نیمه نخست سال ۱۴۰۴ بیش از آن که بر رشد تولید و توسعه بازار تکیه کند، از محل افزایش قیمت‌ها توانسته در آمد خود را بالا ببرد.

کاهش ۹ درصدی فروش در برابر رشد ۲۱ درصدی در آمد، تصویری دوگانه از عملکرد این شرکت ترسیم می‌کند. واقعیت آن است که جهش قیمت‌ها، در کوتاه‌مدت ناجی درآمزی بوده اما افت روند تولید و فروش می‌تواند در آینده به چالشی جدی برای جایگاه رقابتی این شرکت تبدیل شود.

عملکرد ایران تایر در شش ماهه نخست سال ۱۴۰۴ بیش از آن که نشانه‌ای از رشد واقعی و پایدار باشد، بازتابی از تورم افسارگسیخته و افزایش قیمت‌هاست. کاهش ۳ درصدی تولید و ۹ درصدی فروش در کنار رشد ۲۱ درصدی در آمد، تصویری متناقض و ناپایدار ایجاد می‌کند.

این رشد در آمد نه از مسیر توسعه بازار یا بهبود بهره‌وری، بلکه صرفاً از محل افزایش قیمت

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت- ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو- جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۱۷-۲۰۲۰)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX	
	KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug	
	KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	
	KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL	
	KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX	
	KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون	







تعلیق مک فرسون با طبق های دوپل در جلو و سیستم تعلیق فایولینگ به همراه فنر های پیچشی و میله ضد لغزشی در عقب سواری نسبتاً نرمی را در اختیار سرنشینان می گذارد. اما هندسه سیستم تعلیق و توزیع وزن ۴۲ به ۵۸ و مرکز ثقل نسبتاً بالای موستانگ دارک هورس سبب شده است از نظر هندلینگ در سطح بهتری قرار گیرد و برخلاف نسل قبلی خود از نظر فرمان پذیری رقیب خوبی برای اروپایی ها باشد.

به لطف بهره گیری از نسل جدید پلت فرم های فورد در موستانگ نسل هفتم با عنوان D2C، مجموع وزن این خودرو کاهش یافته و با استفاده از سیستم تعلیق کار آمد، سواری نسبتاً با کیفیتی را به سرنشینان هدیه می دهد. هر چند که تمام خودرو های کوپه اسپرت و سوپر اسپرت ها به دلیل نوع کاربری که دارند، از سواری خشکی بر خور دارند، اما استفاده از تایر های ۴۰/۲۷۵ سفارشی کمپانی پیرلی پی-ز-پرو (PZ4) با رینگ های ۱۹ اینچی فورج شده و سیستم



سیستم تعلیق
منحصر به فرد
«موستانگ»

پیامدهای ژئوپلیتیک و سیاست بومی سازی در صنعت خودرو دنیا؛

تنش میان زنجیره تامین آسیا و غرب بالا گرفت

استراتژی «چین پلاس یک» (China+1)، که در آن شرکت ها تولید خود را علاوه بر چین، در حداقل یک کشور دیگر نیز مستقر می کنند



امید محمدی

o.mohammad@autoworld.ir

تشدید تنش های ژئوپلیتیک، به ویژه بین ایالات متحده و چین، هند و دیگر بازیگران آسیایی، معماری زنجیره تامین خودرو را به طور بنیادی تغییر داده است. مدل بهینه سازی هزینه جهانی جای خود را به مدل «بهینه سازی ریسک» داده است، حتی اگر این امر به معنای کارایی کمتر و هزینه های عملیاتی بالاتر باشد.

در نیمه اول ۲۰۲۵، دولت آمریکا تعرفه های متقابل خود را تشدید کرد. این امر شامل افزایش تعرفه ها بر قطعات وارداتی از هند تا ۵۰ درصد و اعمال تعرفه های ۲۵ درصدی بر خودرو و قطعات وارداتی از ژاپن بود. اگرچه مذاکرات تجاری منجر به توافق هایی با برخی از کشورهای آسه آن شد (مانند عوارض ۲۰ درصدی برای ویتنام)، اما بندهای سختگیرانه در مورد ترانزیت کالا (۴۰ درصد عوارض بر ترانزیت از کشورهای ثالث) عملاً استراتژی های «Near-shoring» یا «China+1» را پیچیده ساخته است.

استراتژی «چین پلاس یک» (China+1)، که در آن شرکت ها تولید خود را علاوه بر چین، در حداقل یک کشور دیگر نیز مستقر می کنند، به طور فزاینده ای شتاب گرفته است. این استراتژی عمدتاً آسه آن (ASEAN) را به کانون جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی (FDI) در بخش های لجستیک و خودرو تبدیل کرده است.

هاب های نوظهور آسه آن و چالش انحراف تعرفه تاایند در نیمه اول ۲۰۲۵ جایگاه خود را به عنوان هاب پیشرو منطقه حفظ کرد، اگرچه تولید آن با کاهش ۴۶ درصدی مواجه شد. با این حال، تایلند به طور استراتژیک از تعرفه های غرب برای تقویت نقش خود استفاده می کند. این کشور از طریق مشوق هایی مانند سیاست EV ۲۰۲۵، تولید کنندگان چینی (نظیر BYD و GreatWall Motors) را جذب کرده و عملاً به یک «هاب انحراف تعرفه» برای تولید و صادرات EV چین به مناطق دیگر تبدیل شده است. این امر نشان می دهد که سرمایه گذاری های ژئوپلیتیک به جای خروج کامل از آسیا، تنها موجب تغییر مکان جغرافیایی درون منطقه ای شده است.

با این وجود، پیچیدگی قوانین مبدا (Rules of Origin) در توافقات جدید، هزینه های اداری را برای تامین کنندگان افزایش داده است. قوانین سختگیرانه برای جلوگیری از ترانزیت غیرقانونی قطعات از چین از طریق کشورهای آسه آن، مزیت هزینه تولید پایین در این مناطق را تا حدی خنثی می کند و تامین کنندگان را مجبور به سرمایه گذاری سنگین در انطباق و مستندسازی می کند.

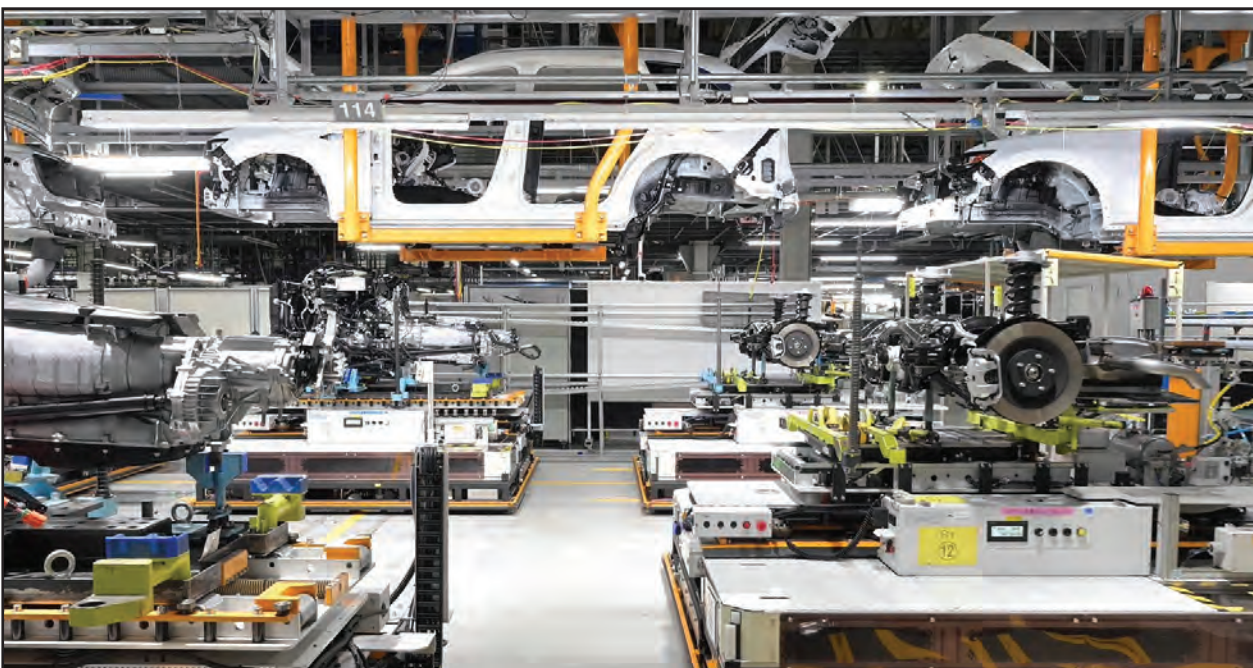
عقب نشینی بازارهای سنتی (ژاپن و کره) در مقابل رشد چین و پویایی آسه آن، بازارهای سنتی آسیا با چالش های ساختاری جدی مواجه اند:

ژاپن: تولید خودرو در ژاپن در مارس ۲۰۲۵ با سقوط ۵۹ درصدی، شدیدترین کاهش از سال ۲۰۲۰ را تجربه کرد. این کاهش عمیق نه تنها ناشی از تعرفه های ۲۵ درصدی ایالات متحده است، بلکه نشان دهنده تسریع یک روند ساختاری است: خودرو سازان ژاپنی مانند هوندا و مزدا تولید خود را به آمریکای شمالی منتقل می کنند تا مقررات USMCA و تعرفه ها را دور بزنند. این انتقال تولید، ثبات سفارشات برای تامین کنندگان بومی ژاپن را به شدت به چالش کشیده است.

کره جنوبی: سنئول در واکنش به تعرفه های آمریکا، استراتژی تنوع بازار را دنبال کرده و توانسته است خلأ ناشی از تحریم های روسیه-ژاپن را پر کند. صادرات خودرو های دست دوم کره به آسیای مرکزی در نیمه اول ۲۰۲۵ با رشد ۷۲ درصدی مواجه شده است. با این حال، تکیه بر بازارهای ژئوپلیتیک شکننده و پر ریسک، آسیب پذیری ساختاری جدیدی را ایجاد می کند.

تنگناهای عملیاتی، لجستیک و سلامت مالی تامین کنندگان

شرایط محیطی در H1 2025 به طور مستقیم سلامت مالی تامین کنندگان (Tier 1) را تحت فشار قرار داده و اجرای



مرکزی برای تحریک تقاضا بود. فیلیپین نیز به لطف رشد قوی GDP (۵٫۵ درصد تا ۵٫۵ درصد در Q1 و Q2 ۲۰۲۵) و کاهش نرخ بهره، شاهد افزایش ۶ درصدی در فروش بود. این ناهمگونی شدید نشان دهنده پدیده «تجزیه منطقه ای» است. موفقیت در آسه آن دیگر یکپارچه نیست، بلکه به عوامل محلی (سیاست های مالیاتی، نرخ بهره و مشوق های داخلی EV) بستگی دارد. این عدم توازن، ایجاد یک شبکه تامین منطقه ای کارآمد را برای شرکت هایی که به دنبال استفاده از آسه آن به عنوان جایگزینی برای چین (China+1) هستند، دشوارتر می سازد.

هند و جنوب آسیا

جنوب آسیا به عنوان یک محور رشد جدید در حال تثبیت است. پیش بینی ها حاکی از افزایش ۱۳ هزار واحدی تولید خودروی سبک در سال ۲۰۲۵ در این منطقه (شامل هند) است که از مشوق های مالیاتی داخلی (مانند کاهش GST) بهره می برد. با وجود اعمال تعرفه های ۵۰ درصدی آمریکا بر برخی قطعات حیاتی خودروی هندی، هند قصد دارد با تنوع بخشیدن به بازارهای صادراتی خود به سمت بریتانیا، اتحادیه اروپا و جنوب شرق آسیا، ریسک های تجاری را مدیریت کند.

نتیجه گیری و راهکارهای استراتژیک: الزامات بقا زنجیره تامین خودروسازی آسیا در نیمه اول ۲۰۲۵ در میان «فشار دوگانه» (The Dual Squeeze) گرفتار شده است: فشار قیمتی نزولی و شدید ناشی از مازاد ظرفیت صادراتی چین و فشار هزینه صعودی ناشی از عوامل ژئوپلیتیک، تعرفه ها و تنگناهای لجستیک (مانند بحران دریای سرخ). تحول به سمت BEV، با وجود تمام تعهدات بلندمدت، در بازارهای غربی کند پیش می رود و این امر تامین کنندگان را در تامین مالی برنامه های تحول خود با مشکل مواجه می کند.

استراتژی های ضروری برای تامین کنندگان آسیایی برای بقا و حفظ مزیت رقابتی در این محیط آشفته، تامین کنندگان آسیایی باید استراتژی های زیر را با قابلیت دنبال کنند:

استراتژی بومی سازی عمیق (Local-for-Local): اتکا به یک شبکه تامین جهانی دیگر مقرون به صرفه یا قابل اطمینان نیست. تامین کنندگان باید تولید و زنجیره تامین خود را بر اساس مناطق مصرفی (چین، اروپا، آمریکا) تقسیم بندی کنند و بسا افزایش عملیات «محلی برای محلی» و وابستگی به مسیرهای حمل و نقل پر ریسک و دوربرد را کاهش دهند. این رویکرد به ویژه در مواجهه با قوانین مبدا سختگیرانه (مانند آسه آن) ضروری است.

رهبری هزینه و بهره وری عملیاتی: تنها راه مقابله با برتری هزینه ای چین، افزایش بهره وری داخلی و کاهش ساختاری هزینه هاست. این امر مستلزم بازنگری در رد پای تولید برای افزایش سهم در «کشورهای با کمترین هزینه» (Best-Cost Country یا BCC) و استفاده حداکثری از اتوماسیون و دیجیتالی سازی (بهینه سازی مبتنی بر هوش مصنوعی) در فرآیندها است. علاوه بر این، باید تسریع در استاندارد سازی فناوری ها و قطعات صنعتی در دستور کار قرار گیرد تا پیچیدگی کاهش یابد و مقیاس پذیری و کارایی هزینه افزایش یابد.

مدیریت نقدینگی و شرکات های استراتژیک: با توجه به ریسک اعتباری بالا و حاشیه سود (۴٫۷ درصد)، تامین کنندگان چاره ای ندارند جز این که به سرعت دارایی های مر تبط با فناوری های موتور احتراق داخلی (ICE Cash Flow Pools) را نقد کنند و آن منابع را به سمت فناوری های کلیدی BEV/SDV هدایت کنند. همچنین، تشکیل شرکات های استراتژیک و ادغام و تملک (M&A) برای دستیابی به مقیاس لازم و نوآوری در حوزه های پر هزینه، یک ضرورت است.

فرمان استراتژیک پایانی: بقا در عصر «رکود-تحول» تنها برای کسانی است که بتوانند هوش ژئوپلیتیک (درک پیچیدگی تعرفه ها و Friend-shoring) را با قابلیت های عملیاتی بی نقص (تسلط بر هزینه و بومی سازی) ادغام کنند. تامین کنندگان آسیایی باید به یاد داشته باشند که تحول تکنولوژیک در نهایت پیروز خواهد شد؛ مدیریت نقدینگی در میان مدت، تعیین خواهد کرد که کدام یک از آن ها تا آن زمان باقی خواهند ماند.

مهندسين نیمه هادی تاتکنسین ها) در سطح جهانی همچنان یک مانع عملیاتی است. عملکرد بازار خودرو های سبک (LV) در آسیا در H1 ۲۰۲۵ به شدت قطعی بود. در حالی که فروش کلی آسه آن تنها ۲ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافت، این رقم ناشی از نتایج بسیار ناهمگون در بازارهای مختلف است.

آسه آن در میانه راه

نقاط ضعف: بازارهای بزرگ آسه آن دچار کندی شدند. تایلند، که بزرگترین قطب تولید خودرو در منطقه است، تولید خود را به ۲۴۶٫۱۵۸ واحد کاهش داد (۴٫۶ درصد کاهش نسبت به ۲۴۴۱۱۰). این کاهش ناشی از تقاضای داخلی ضعیف و کاهش سفارشات صادراتی از چین و اروپا بود. اندونزی و مالزی نیز کاهش جزئی در تولید و فروش را تجربه کردند.

نقاط قوت: در مقابل، بازارهای کوچک تر عملکرد برجسته ای داشتند. ویتنام با رشد ۴۱ درصدی در فروش LV مواجه شد، که عمدتاً به دلیل عملکرد قوی تولید کننده داخلی (VinFast) (EV) و کاهش نرخ بهره توسط بانک

مخاطرات لجستیک و حمل و نقل زنجیره های تامین آسیایی در نیمه اول ۲۰۲۵ با چندین تنگنای عملیاتی مواجه بودند: بحران دریای سرخ: ناامنی های دریای سرخ باعث شد که مسیرهای آسیا به اروپا از کانال سوئز منحرف شده و زمان حمل و نقل تا دو هفته افزایش یابد. این امر هزینه های بیمه و نرخ کرایه حمل را بالا برده، در حالی که شرکت های کانتینری مانند هاپاگ-لوید همچنان سودآوری خود را در این محیط متلاطم حفظ کرده اند. این افزایش هزینه های عملیاتی، فشار بیشتری بر حاشیه سود خودروسازان آسیایی وارد می کند.

ریسک حمل EV: افزایش حوادث آتش سوزی در کشتی های حمل خودرو که به باتری های لیتیوم-یون مر تبط هستند، رنک خطر را برای شرکت های بیمه و حمل و نقل به صدا در آورده است. این امر منجر به افزایش حق بیمه و پیچیدگی لجستیک EV شده است، که سرعت صادرات این خودرو ها را کاهش می دهد.

کمبود نیروی کار ماهر: کمبود ساختاری نیروی کار ماهر (از

استراتژی های تحول را با مشکل مواجه ساخته است. فشار جنگ قیمت چین از یک سو و افزایش هزینه های تولید و لجستیک از سوی دیگر، حاشیه سود تامین کنندگان جهانی را به پایین ترین سطح خود رسانده است. حاشیه سود EBIT متوسط تامین کنندگان جهانی در سال ۲۰۲۴ به ۴٫۷ درصد کاهش یافت، که همچنان ۲ واحد درصد پایین تر از سطح پیش از کووید است.

این فشار مالی، به ویژه با توجه به نرخ های بهره بالا، ریسک مالی را افزایش می دهد. در حال حاضر، بیش از ۴۰ درصد از ۲۵ تامین کننده بزرگ خودرو در جهان دارای رتبه اعتباری «غیر سرمایه گذاری» (Non-investment grade) هستند. این امر منجر به گران تر شدن هزینه تامین مالی و در نتیجه دشوار شدن اجرای استراتژی های پر هزینه ای مانند انتقال تولید به مدل های BEV/SDV یا انجام تملک های استراتژیک (M&A) می شود. این کمبود نقدینگی، شکاف تکنولوژیکی میان تامین کنندگان غربی/آسیایی سنتی و بازیگران چینی با پشتوانه قوی دولتی را عمیق تر می کند.

لیتر افزایش نشان می‌دهد. رکورد بیشترین مصرف نیز در ۲۲ شهریور ثبت شده؛ روزی که میزان مصرف به ۱۵۴.۷ میلیون لیتر رسید. بررسی جزئی‌تر داده‌ها نشان می‌دهد که میانگین مصرف روزانه در تیرماه ۱۳۳.۵ میلیون لیتر، در مرداد ۱۳۷.۷ میلیون لیتر و در شهریور ۱۴۱.۷ میلیون لیتر بوده است. این روند صعودی بیانگر افزایش مستمر تقاضا در اوج فصل سفر است؛ افزایشی که نه تنها ناشی از جابه‌جایی‌های بین‌شهری و استفاده از خودروهای شخصی، بلکه حاصل تعطیلات رسمی و بار ترافیکی درون‌شهری نیز هست. از منظر مقایسه جهانی، سرانه مصرف بنزین در ایران چهار لیتر در روز بر آورد می‌شود؛ در حالی که میانگین جهانی تنها سه لیتر است.

«مهر»: وزارت نفت در گزارشی تازه اعلام کرد که کل مصرف بنزین کشور در تابستان ۱۴۰۴ به حدود ۱۲.۵ میلیارد لیتر رسیده است. بر پایه این آمار، استان تهران با جمعیتی نزدیک به ۱۴.۵ میلیون نفر حدود ۱۵ درصد از کل مصرف تابستانی را به خود اختصاص داده؛ سهمی که نشان‌دهنده رشد فزاینده مصرف سوخت در پایتخت در مقایسه با دیگر استان‌هاست. افزایش تراکم جمعیت، رشد سفرهای تابستانی، تردهای پر حجم بین‌شهری و افزایش شمار خودروهای شخصی، از مهم‌ترین دلایل این وضعیت عنوان شده است. میانگین مصرف روزانه بنزین در تابستان امسال ۱۳۴.۳ میلیون لیتر بوده که نسبت به تابستان گذشته (۱۲۹.۴ میلیون لیتر) بیش از پنج میلیون



تهران صدر نشین مصرف بنزین کشور شد



رئیس پلیس راهور فراجا اعلام کرد:

رشد اسقاط به کمک واردات خودرو



علی زرادنوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«بازار خودرو کشور سال‌هاست که درگیر معضل بزرگی به نام فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل است؛ معضلی که نه تنها بر کیفیت هوای کلان‌شهرها و میزان آلاینده‌گی اثر مستقیم گذاشته، بلکه به‌عنوان یکی از عوامل اصلی کاهش ایمنی ترافیکی و افزایش مصرف سوخت شناخته می‌شود. در این میان، آخرین اظهارات مقامات پلیس راهور و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) نشان می‌دهد که با آغاز دوباره روند واردات خودرو، چرخه اسقاط خودروهای فرسوده شتاب گرفته و می‌تواند در سال‌های آینده بخش قابل‌توجهی از این معضل مزمن را کاهش دهد.

«چشم‌پند صددرصدی آمار اسقاط

سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا، در گفت‌وگوی خبری اخیر خود اعلام کرده است که آمار خودروهای از رده خارج‌شده در سال جاری به واسطه واردات خودرو افزایش چندصددرصدی داشته است. وی تأکید می‌کند که در شرایطی که واردات خودرو طی چند سال متوقف شده بود، نمی‌توان انتظار داشت مالکان خودروهای فرسوده به‌طور گسترده وارد فرایند اسقاط شوند. اما با بازگشایی مسیر واردات و نیاز به دریافت گواهی اسقاط برای شماره‌گذاری خودروهای نو، این روند به‌تدریج شکل گرفته و سرعت گرفته است.

به گفته رئیس پلیس راهور فراجا، اگر دولت اجازه دهد روند واردات خودرو برای دو تا سه سال متوالی ادامه پیدا کند، می‌توان انتظار داشت که درصد بالایی از خودروهای فرسوده از چرخه تردد خارج شوند. این پیش‌بینی، اگر تحقق یابد می‌تواند در کوتاه‌مدت به بهبود چشمگیر وضعیت حمل‌ونقل و کاهش آلودگی هوا منجر شود.

«پیوند سیاست اسقاط با واردات

سیاست الزام واردکنندگان به ارائه گواهی اسقاط برای شماره‌گذاری خودروهای جدید، یکی از ابزارهایی است که دولت برای بهبود وضعیت فرسودگی ناوگان طراحی کرده است. هرچند این سیاست با انتقادهایی در خصوص فشار به واردکنندگان و افزایش هزینه‌های واردات همراه بوده، اما در عمل موجب شده است که چرخه اسقاط دوباره به حرکت درآید. تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که در دوره توقف واردات، عملاً بازار اسقاط نیز متوقف و انگیزه مالکان خودروهای فرسوده برای خروج خودرو از چرخه تردد به حداقل رسیده است.

«معضل پلاک‌های آلوده

رئیس پلیس راهور در ادامه سخنان خود به معضل موسوم به «پلاک‌های آلوده» نیز اشاره کرده است. به گفته وی، این پلاک‌ها مربوط به خودروهایی هستند که تعویض پلاک انجام داده‌اند اما عوارض شهرداری یا بدهی‌های طرح ترافیک همچنان بر روی آن‌ها باقی مانده است. این موضوع، علاوه بر ایجاد نارضایتی برای مالکان جدید، باعث بروز خطا در سامانه‌های شهرداری و آزادراه‌ها شده است. حسینی

اگر دولت اجازه دهد روند واردات خودرو برای دو تا سه سال متوالی ادامه پیدا کند، می‌توان انتظار داشت که درصد بالایی از خودروهای فرسوده از چرخه تردد خارج و وضعیت حمل‌ونقل و آلودگی بهبود یابد



آلودگی هوا و مصرف سوخت در شهرهای بزرگ داشته باشد

تأکید کرد که پلیس راهور به هیچ عنوان اجازه نخواهد داد مبلغی ناحق به نام افرادی که مرکب تخلفی نشده‌اند ثبت شود و اصلاح این مشکل در دستور کار واحد فاوا و سامانه شماره‌گذاری پلیس قرار دارد.

«طرح بازتسجيل موتورسیکلت‌ها

یکی دیگر از اقدامات در حال اجرا، طرح بازتسجيل موتورسیکلت‌هاست؛ طرحی که به گفته سردار حسینی می‌تواند نقش مهمی در کنترل رفتار موتورسواران و افزایش انضباط ترافیکی ایفا کند. موتورسیکلت‌ها، به‌ویژه در کلان‌شهرها، سهم بالایی در بروز بی‌نظمی‌های ترافیکی و تصادفات دارند و بازتسجيل آن‌ها می‌تواند ضمن ساماندهی وضعیت، راه را برای سیاست‌های جدید کاهش آلاینده‌گی نیز هموار کند.

«آمار رسمی از ایدرو

فرشاد مقیمی، رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، پیشتر اعلام کرده بود که در سال گذشته حدود ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد و در نیمه نخست امسال نیز بیش از ۱۰۵ هزار دستگاه از چرخه تردد خارج شده‌اند. این آمار نشان می‌دهد که علاوه بر سیاست‌های پلیس راهور، دستگاه‌های صنعتی و اقتصادی کشور نیز وارد میدان نوسازی ناوگان شده‌اند.

مقیمی همچنین به طرح جایگزینی موتورسیکلت‌های فرسوده اشاره کرده و گفته است تاکنون ۱۲ هزار و ۷۰۰ نفر در این طرح ثبت‌نام کرده‌اند. اجرای این طرح، اگر با حمایت‌های مالی و بانکی همراه شود، می‌تواند نقش مهمی در کاهش

«نوسازی خطوط تولید و ماشین‌آلات

یکی دیگر از نکات مهمی که رئیس ایدرو به آن پرداخته، موضوع نوسازی خطوط تولید و ماشین‌آلات صنعتی است. به گفته وی، در چند استان کشور روند جایگزینی و نوسازی ماشین‌آلات آغاز شده است؛ روندی که علاوه بر کاهش مصرف انرژی، باعث افزایش بهره‌وری نیز خواهد شد. مقیمی تأکید کرده است که در برخی حوزه‌ها از جمله صنایع غذایی و قالب‌سازی، توانمندی بالایی در داخل کشور وجود دارد و می‌توان از تجهیزات ساخت داخل استفاده کرد. این موضوع می‌تواند به توسعه داخلی‌سازی و کاهش وابستگی به واردات در بخش ماشین‌آلات کمک کند.

«چالش تامین مالی و حمایت بانکی

مقیمی در بخش دیگری از سخنان خود یادآور شد که در گذشته بانک‌ها حمایتی از نوسازی خطوط تولید نداشتند و هیچ تسهیلاتی برای این منظور در نظر گرفته نمی‌شد. اما با ابلاغ جواز نوسازی از سوی وزیر صنعت، معدن و تجارت در سال

جاری، بانک‌ها موظف به پذیرش و تامین مالی این پروژه‌ها شده‌اند. این تغییر سیاست می‌تواند مسیر نوسازی صنعتی را هموارتر کرده و به بهبود فضای تولید در کشور بینجامد. بررسی مجموع اظهارات پلیس راهور و سازمان ایدرو نشان می‌دهد که مساله اسقاط خودروهای فرسوده دیگر تنها یک بحث زیست‌محیطی نیست، بلکه به یک موضوع راهبردی در مدیریت صنعت خودرو و نوسازی صنایع کشور تبدیل شده است. استمرار واردات خودرو، شرط اصلی برای حفظ چرخه اسقاط و خروج خودروهای فرسوده از خیابان‌هاست؛ چرخه‌ای که در کنار طرح‌های جایگزینی موتورسیکلت و نوسازی خطوط تولید می‌تواند بخشی از تصویر آینده حمل‌ونقل و کاهش آلاینده‌گی در فصول سرد سال را نمایان کند.

با این حال، تحقق این اهداف نیازمند چند پیش‌شرط اساسی است:

- تداوم سیاست واردات خودرو بدون توقف‌های مقطعی چرخه اسقاط را مختل می‌کند.
 - اصلاح و یکپارچه‌سازی سامانه‌های اطلاعاتی میان پلیس، شهرداری‌ها و نهادهای دیگر برای جلوگیری از بروز مشکلاتی همچون «پلاک‌های آلوده».
 - حمایت واقعی بانک‌ها و نظام مالی از نوسازی خطوط تولید و جایگزینی ماشین‌آلات فرسوده.
 - فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی برای همراهی در فرایند جایگزینی خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده.
- در نهایت، اگر چه آمارهای ارائه‌شده از سوی پلیس راهور و ایدرو امیدوارکننده است، اما تجربه گذشته نشان داده است که هرگونه وقفه در واردات خودرو با ضعف در سیاست‌های حمایتی می‌تواند بار دیگر روند اسقاط و نوسازی را متوقف کند. به همین دلیل، سیاست‌گزاران باید نگاه بلندمدت و پایداری به این موضوع داشته باشند؛ نگاهی که نه تنها سبب کاهش آلودگی و بهبود ایمنی تردد خودروها و روانی هر چه بیشتر ترافیک شود، بلکه در افزایش بهره‌وری صنعتی و به‌طور کلی ارتقای کیفیت زندگی شهری، نقش چشمگیر و قابل‌توجهی داشته باشد.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

شنبه ۱۲ مهرماه ۱۴۰۴، سال یازدهم، شماره ۲۴۰۸

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: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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



«نسل جدید ولوو برای نسل جدید!»

«اواخر سال گذشته میلادی نسخه فیس لیفت ولوو XC90 که از ایمن ترین اس پی وی کراس اوورهای لوکس بازار جهانی به شمار می رود، معرفی شد و کمپانی ولوو در بیلبورد تبلیغاتی خود در مورد این خودرو از عبارت «نسل جدید ولوو برای نسل جدید» استفاده کرد که به معنی بهره گیری از تکنولوژی های سطح بالاتر و به روز تر در XC90 جدید است.

چالش کمبود ایستگاه های شارژ برای خودروهای برقی

«با رشد چشمگیر علاقه به خودروهای برقی در بازار خودرو، یک چالش اساسی بیش از پیش خود را نشان می دهد: کمبود و پراکندگی ایستگاه های شارژ. هرچند این خودروها نوید کاهش آلایندگی و صرفه جویی در مصرف سوخت را می دهند، اما زیرساخت های کشور هنوز تاب هماهنگی با سرعت رشد بازار را ندارند. رانندگان خودروهای برقی اغلب با واقعیتی روبه رو می شوند که برای مالکان خودروهای بنزینی عادی و پیش پا افتاده است: انتظار طولانی در صف شارژ یا عدم دسترسی به ایستگاه در مسیرهای طولانی.

این مشکل تنها محدود به تهران و دیگر کلان شهرهای کشور نیست؛ در مسیرهای بین شهری و جاده های اصلی، کمبود ایستگاه های شارژ به یک تهدید عملی برای استفاده از خودروهای برقی بدل شده است. توسعه زیرساخت ها با تاخیر و بدون برنامه ریزی بلندمدت، مصرف کنندگان را با مشکلاتی مواجه کرده و ممکن است انگیزه خرید خودروهای برقی را کاهش دهد. علاوه بر کمبود ایستگاه ها، زمان شارژ طولانی نیز مانع دیگری است. خودروهای برقی هنوز نمی توانند مانند بنزینی ها در چند دقیقه سوختگیری کنند و نیازمند زمان قابل توجهی برای شارژ کامل هستند. در نبود شبکه گسترده شارژ سریع و هوشمند، حتی رانندگان حرفه ای نیز مجبور به برنامه ریزی دقیق و صرف انرژی و زمان بیشتر می شوند. این وضعیت نشان می دهد که سرمایه گذاری در زیرساخت شارژ باید اولویت اصلی دولت و بخش خصوصی باشد. بر این اساس هرگونه تشویق به خرید خودروهای برقی بدون ایجاد شبکه مناسب، نتیجه ای جز نارضایتی و بی اعتمادی کاربران نخواهد داشت. علاوه بر افزایش تعداد ایستگاه ها، راهکارهایی مانند شارژ سریع، سامانه های هوشمند رزرو و نگهداری و بهره گیری از انرژی های تجدیدپذیر می تواند کارایی شبکه را افزایش دهد. در نهایت، موفقیت خودروهای برقی در کشور نه تنها به عرضه خودرو با کیفیت بستگی دارد، بلکه به برنامه ریزی هوشمند برای زیرساخت، آموزش کاربران و سیاست گذاری بلندمدت وابسته است. بدون این اقدامات، وعده کاهش آلایندگی و صرفه جویی اقتصادی تنها یک شعار باقی می ماند و انقلاب برقی خودروها در کشور به یک مسیر پرچالش و پراسرترس تبدیل خواهد شد.



نهاد علی بیگزاده
روزنامه نگار



نکته آموزشی

مقاوم باز شده و مانند بالش میان سر و بدن سر نشین با بخش سخت خودرو قرار می گیرد. این اتفاق معمولاً در زمانی کمتر از ۰.۳ ثانیه رخ می دهد. انواع مختلفی از ایربگ ها وجود دارد؛ از جمله ایربگ جلو، جانبی، پرده ای (Curtain) و زانوپی. هر یک از این ها برای محافظت از بخش خاصی از بدن طراحی شده اند. به عنوان مثال، ایربگ پرده ای هنگام واژگونی یا برخورد از بغل از ناحیه سر و گردن محافظت می کند.

ایربگ یا کیسه هوا یکی از مهم ترین فناوری های ایمنی در خودروهای امروزی است که نقش حیاتی در کاهش شدت آسیب های ناشی از تصادف دارد. این سیستم در واقع مکمل کمربند ایمنی محسوب می شود و بدون همراهی کمربند، کارایی کامل خود را نشان نمی دهد. عملکرد ایربگ به این صورت است که هنگام برخورد شدید، حسگرهای ضربه (Crash Sensors) فعال می شوند و در کسری از ثانیه، گاز متراکم درون محفظه آزاد می شود. در نتیجه، کیسه ای از جنس نایلون

ایربگ خودرو؛ سپری پنهان برای ایمنی راننده و سرنشینان



ECHO

WWW.LAMARI.IR

