

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

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

سکته زنجیره تامین خودرو در سایه کمبود نقدینگی

برگشت چک‌ها و تاخیر در تامین منابع، حساب قطعه‌سازان را مسدود و پرداخت حقوق و بیمه کارگران را مختل کرده است. مهم‌ترین و نخستین ...
صفحه ۱۴

در نیمه نخست سال جاری رقم خورد:

درآمد ۳,۴ همتی
«سایپا دیزل» همراه
بارشد ۴۸۴ درصدی

صفحه ۵

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

بیمه، موتور نامرئی بازار
خودرو است

بازار خودرو در کشور همواره با نوسانات
قیمتی، سیاست‌های وارداتی متغیر و ...

صفحه ۲

«تسلا» با تمرکز بر نیاز مصرف‌کننده معادلات
رقبای را برهم می‌زند:

پاسخی که «ایلان ماسک»
به بازار چین داد!

شرکت تسلا با معرفی رسمی نسخه ویژه و
جدیدی از شاسی‌بلند پر فروش خود...

صفحه ۶

انجمن واردکنندگان خودرو خواستار بازنگری در سامانه فروش یکپارچه شد:

هشدار نسبت به قفل شدن دارایی‌ها ورکودبازار خودروهای وارداتی

صفحه ۳



خودروهای مونتاژی سرانجام
در بازار ارزان شدند

صفحه ۷

۸ سیلندر با «بامو»
چگونه معنای خود را از دست داد؟

صفحه ۸

کوران تایر

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کوران تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



LUCANO

تحت لیسانس VREDESTEIN هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وردشتاین هلند

UNIVERSE
225/55 R18

new
جدید



YAZD TIRE
www.yric.com



فرآور لاستیک ایساتیس

تولید کننده مواد اولیه لاستیک

شماره ثبت سفارش ۰۹۹۱۲۷۰۳۲۱۹



۰۳۵ - ۳۷۲۷۲۷۱۵ - ۶



۰۳۵ - ۳۷۲۷۲۴۳۶

یزد - شهرک صنعتی - بلوار ابریشم - بلوار صنایع لاستیک یزد - مجتمع صنایع لاستیک یزد - شرکت فرآور لاستیک ایساتیس



سفید و بیمیلدون الهام گرفته‌اند که در فرآیند طراحی نسل جدید برانکو نیز به‌عنوان مرجع استفاده شده بود. نتیجه، یک برانکو مدرن است که با حذف درها، سقف و حتی ستون‌های محافظ، به اصالت ۶۰ سال پیش خود بازگشته است. بیشترین تغییرات در نمای عقب خودرو به چشم می‌خورد. در صندوق عقب که به‌صورت لولایی به کنار باز می‌شود، جای خود را به یک در سفارشی به سبک وانت‌ها داده که روی آن حروف کلاسیک Ford حک شده است. سپرهای فولادی ساده در جلو و عقب و رینگ‌های شرکت F15ten52 که شباهت زیادی به رینگ‌های نسخه هریتیج برانکو دارند، ظاهر کلاسیک آن را تکمیل می‌کنند

فورد به مناسبت ۶۰ سالگی برانکو، کانسپتی خیره‌کننده و بدون سقف و در را معرفی کرد که ادای دینی به نسخه کلاسیک U13 است؛ اما هرگز به تولید انبوه نمی‌رسد. فورد به مناسبت شصتمین سالگرد تولد شاسی‌بلند افسانه‌ای خود، از یک کانسپت منحصربه‌فرد با نام برانکو رودستر رونمایی کرد. این خودرو مفهومی، بازآفرینی مدرنی از نسخه اصلی و کاملاً روبراز برانکو مدل ۱۹۶۶ است که با کد شاسی U13 شناخته می‌شد؛ مدلی که نه سقف داشت و نه در! این کانسپت خاص، ادای دینی مستقیم به یکی از سه تیپ بدنه اصلی برانکو در زمان معرفی است. طراحان فورد برای ساخت این مدل، از یک نمونه کلاسیک خاص به رنگ



تولید برانکو رودستر به مناسبت ۶۰ سالگی در «فورد»

نقدبندی از بازار می‌شود و از ر کود و افت ناگهانی قیمت خودرو جلوگیری می‌کند.»

او گفت: «بیمه نه تنها از مالکان خودرو محافظت می‌کند، بلکه در سطح کلان، مانع بی‌ثباتی اقتصادی و کاهش اعتماد عمومی در بازار خودرو می‌شود.»

جوفی به همکاری روبه‌رشد میان بیمه‌ها، بانک‌ها و خودروسازان اشاره کرد و افزود: «طرح‌هایی نظیر فروش اقساطی خودرو با بیمه بدنه کامل یا ارائه خدمات پس از فروش بیمه‌ای، باعث افزایش اطمینان مشتریان و رشد فروش شده است. بانک‌ها نیز با تکیه بر بیمه، تسهیلات خرید خودرو را با ریسک پایین‌تری ارائه می‌دهند. این همکاری سه‌جانبه به سود همه بازیگران بازار است؛ از مصرف‌کننده تا تولیدکننده.»

وی درباره برخی چالش‌ها اظهار کرد: «ضریب نفوذ پایین بیمه بدنه یکی از نقاط ضعف جدی بازار بیمه خودرو در ایران است. بسیاری از دارندگان خودرو تنها به بیمه شخص ثالث اکتفا می‌کنند و از مزایای بیمه بدنه بی‌اطلاع هستند.»

او افزود: «نبود پایگاه داده مشترک بین شرکت‌های بیمه، پلیس و خودروسازان باعث شده ارزیابی دقیق ریسک و طراحی محصولات نوآورانه دشوار شود.»

این کارشناس بیمه با نگاهی به آینده گفت: «تحول دیجیتال در بیمه خودرو اجتناب‌ناپذیر است. با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، داده‌کاو و اینترنت اشیا، شرکت‌های بیمه می‌توانند نرخ بیمه را بر اساس رفتار رانندگی تعیین کنند. این رویکرد هم‌منصفانه‌تر است و هم باعث افزایش رضایت مشتریان می‌شود.»

وی افزود: «بیمه امروز تنها یک خدمت مالی نیست، بلکه عامل پایداری و اعتماد در بازار خودرو به‌شمار می‌رود.» جوفی در پایان گفت: «بیمه موتور نامرئی بازار خودرو است؛ شاید دیده نشود، اما بدون آن هیچ بخشی از این بازار پایدار نمی‌ماند.»

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

بیمه موتور نامرئی بازار خودرو است



بازار خودرو در کشور همواره با نوسانات قیمتی، سیاست‌های وارداتی متغیر و بی‌اعتمادی عمومی روبه‌رو بوده است. با این حال، کارشناسان بر این باورند که یکی از عوامل کمتر دیده‌شده اما اثرگذار در ثبات این بازار، صنعت بیمه است. پژمان جوفی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در این باره به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بیمه در واقع «ستون امنیتی بازار خودرو» است و هر اندازه پوشش بیمه‌ای گسترده‌تر شود، ریسک مالی خریداران، فروشندگان و حتی خودروسازان کاهش می‌یابد.»

وی افزود: «در سال‌های اخیر، تنوع خدمات بیمه‌ای باعث شده بیمه از یک الزام قانونی به ابزاری برای مدیریت ریسک و حمایت از سرمایه تبدیل شود. بیمه شخص ثالث و بدنه اکنون نه تنها تضمینی برای جبران خسارت، بلکه عاملی برای افزایش اطمینان خریداران در تصمیم‌گیری است.»

او ادامه داد: «هر چه اطمینان مصرف‌کننده افزایش یابد، حجم معاملات بیشتری می‌شود و به‌طور غیرمستقیم تولید خودروسازان نیز رشد می‌کند.» جوفی معتقد است بیمه در بازار خودروهای دست‌دوم نیز نقش کلیدی دارد.

وی گفت: «امروز بیمه معتبر، نشانه سلامت خودرو

صنعت خودرو، قربانی آزمون و خطا و سیاست‌های مقطعی

عمومی و اعتبار صادراتی این صنعت فرو ریخت. امروز اما بحران از سطح گفتار فراتر رفته و به ساختار رسیده است. بازار خودرو مملو از مونتاژ کارانی است که ارزش برای واردات قطعات CKD دریافت می‌کنند؛ اما در حوزه خدمات پس از فروش، پاسخگوی مشتریان نیستند. برخی از خودروهای چینی با کوچک‌ترین تصادف ماه‌ها در تعمیرگاه می‌مانند و صاحبانشان برای تهیه یک آینه یا چراغ، به بازار قاچاق پناه می‌برند. این همان نتیجه‌ای است که از غفلت در سیاست‌گذاری و نبود نظارت واحد حاصل می‌شود.

راه برون‌رفت روشن است؛ ایجاد نهاد واحد سیاست‌گذار که با صدای واحد تصمیم‌گیر و مسئولیت‌پذیرد. در کنار آن، تدوین میثاق‌نامه‌ای قانونی میان دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان ضرورت دارد؛ توافقی که تضمین کند اگر سرمایه‌گذار داخلی هزینه کرد و به هر دلیل سیاست‌ها تغییر یافت، خسارت او بی‌درنگ جبران شود.

صنعت خودرو ایران دیگر تاب آزمون و خطا ندارد. استمرار مسیر ساخت‌داخل و حمایت از تولید ملی، تنها زامانی معنا پیدا می‌کند که تصمیمات، پشتوانه قانونی و تعهد اجرایی داشته باشند. اگر این چارچوب فراهم نشود، بار دیگر سرمایه‌گذاران از میدان می‌گریزند و مونتاژکاری بی‌ریشه جایگزین تولید واقعی خواهد شد.

در عصر تحریم و رقابت جهانی، تکیه بر توان داخلی نه یک شعار، بلکه ضرورتی برای بقاست. احیای برنامه ساخت‌داخل، با ساختار قانونی و حمایت‌الزام‌آور، می‌تواند نه تنها وابستگی ارزی را کاهش دهد، بلکه به بازسازی اعتماد از دست‌رفته فعالان صنعت نیز کمک کند. وقت آن رسیده است که سیاست‌گذاران، شعار را کنار بگذارند و از مسیر قانون و تعهد، اعتماد صنعتگران را دوباره به‌دست آورند.

در دهه‌های اخیر، صنعت خودرو در ایران بیش از هر بخش دیگری طعم سیاست‌زدگی و بی‌ثباتی را چشیده است. برنامه‌هایی که با هیاهوی تبلیغاتی آغاز می‌شوند و در میانه راه، قربانی تغییر مدیران، تغییر رویکردها و نبود نهاد تصمیم‌گیر واحد می‌شوند. یکی از نمونه‌های بارز این بی‌ثباتی، طرح «میزهای ساخت‌داخل» بوده؛ برنامه‌ای که در سال ۱۳۹۸ با هدف کاهش وابستگی ارزی و حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی کلید خورد، اما در سکوت خبری به فراموشی سپرده شد.

این طرح، اگر با تداوم و ضمانت اجرایی دنبال می‌شد، می‌توانست هر سال بیش از یک میلیارد یورو صرفه‌جویی ارزی برای کشور به همراه داشته باشد و مسیر توسعه فناوری در قطعه‌سازی داخلی را هموار کند. اما نتیجه، چیزی جز ناامیدی کارآفرینان و فرار سرمایه از صنعت نبود.

سیاست‌های متناقض، تعهدات بدون ضمانت و اظهارات غیرمسئولانه برخی مدیران، فضای تولید را به میدان ریسک بدل کرده است؛ جایی که سرمایه‌گذار نمی‌داند تصمیم فردا چه خواهد بود و آیا زحمات امروز او اصلاً در سیاست‌های بعدی جایی دارد یا نه.

در کنار این آشفتگی، زخم دیگری نیز بر پیکر صنعت خودرو نشسته است: زخم ادبیات تخریبی. از روزی که برخی مسئولان برای جلب محبوبیت عمومی، محصولات داخلی را با تعبیری چون «ارابه مرگ» یا «تابوت متحرک» توصیف کردند، اعتماد



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

گروه فولکس واگن متولد شده و با حذف لوگوی سنتی چهار حلقه، به دنبال ایجاد هویتی مستقل و نمایش اتکا به نوآوری‌های بومی است. این خودرو برقی روی پلت فرم پیشرفته دیجیتال (ADP) با معماری ۸۰۰ ولتی ساخته شده که امکان شارژ فوق سریع را فراهم می‌کند؛ به طوری که با تنها ۱۰ دقیقه شارژ، می‌توان ۲۷۰ کیلومتر به برد حرکتی آن افزود. نسخه پایه این خودرو که پایونیر نام دارد، محرک عقب است و از باتری LFP با ظرفیت ۷۶ کیلووات-ساعت ساخت شرکت مشترک سایک-CATL، بهره می‌برد که بردی ۶۱۸ کیلومتری ارائه می‌دهد.

برند جدید AUDI با لوگوی جدید، پیش‌فروش استیشن الکتریکی E5 اسپریت‌بک را در چین آغاز کرد. این خودرو با نمایشگر ۵۹ اینچی و پیمایش ۷۷۲ کیلومتر عرضه می‌شود. در حرکتی استراتژیک و غافلگیرکننده، آئودی از برند جدید خود با نام AUDI (با حروف بزرگ) در چین رونمایی و پیش‌فروش نخستین محصول آن، E5 اسپریت‌بک را آغاز کرده است. این استیشن تمام‌الکتریکی که با همکاری سایک‌موتور توسعه یافته، با مشخصات فنی چشمگیر، کابین آینده‌نگرانه و قیمتی رقابتی، بازار خودروهای برقی چین را هدف گرفته است. برند جدید AUDI در راستای استراتژی «در چین، برای چین»



قیمت‌گذاری روی نخستین محصول برند جدید «آئودی»



انجمن واردکنندگان خودرو خواستار بازنگری در سامانه فروش یکپارچه شد؛

هشدار نسبت به قفل شدن دارایی‌ها و رکود بازار خودروهای وارداتی



فروش و تخصیص خودرو، موجب شده که سامانه به جای کاهش نقش واسطه‌ها، به ابزاری برای افزایش سود دلالتان و جهش‌های قیمتی تبدیل شود. انجمن واردکنندگان همچنین به معضل عدم تخصیص ارز برای واردات قطعات یدکی اشاره کرده است. این مساله باعث شده که شرکت‌ها نتوانند خدمات پس از فروش مناسب ارائه دهند و مشتریان خودروهای وارداتی در دریافت قطعات یدکی با مشکلات جدی مواجه شوند. در همین راستا، انجمن پیشنهاد کرده است که ثبت سفارش قطعات یدکی از محل ارزهای حاصل از صادرات

عرضه را کند و پرهزینه کرده است. بر اساس نامه انجمن، این مسائل عملاً به زبان مالی شرکت‌ها و افزایش نارضایتی خریداران منجر شده است. در بخشی از نامه‌ها تاکید شده که نظارت در سامانه فروش عملاً به دخالت تبدیل شده و این وضعیت موجب اختلال در عرضه خودرو و افزایش هزینه‌های زمانی و مالی برای شرکت‌های واردکننده شده است. به باور اعضای انجمن، سامانه‌ای که قرار بود ابزار شفافیت باشد، اکنون به مانعی در مسیر تنظیم بازار تبدیل شده است و شرکت‌ها مجبورند بار مسئولیت‌های اجرایی را بر دوش سامانه بگذارند.

علاوه بر این، انجمن واردکنندگان هشدار داده که قفل شدن دارایی‌ها و تاخیرهای مکرر در عرضه خودرو باعث شده سرمایه شرکت‌ها عملاً در گمرک‌ها و سامانه‌ها متوقف شود. این مساله نه تنها موجب زیان مستقیم مالی شده، بلکه بازار خودروهای وارداتی را در رکود نگه داشته و روند رقابت و کاهش قیمت‌ها را مختل کرده است. در نامه‌ها آمده است که مشکلات سامانه یکپارچه به مواردی چون تصمیمات شبانه‌روزی و تغییرات غیرقابل پیش‌بینی در نحوه فروش، ابهام در مالکیت و راهبری سامانه، عدم اجرای دستور ریاست‌جمهوری برای حذف قرعه‌کشی و حبس سرمایه واردکنندگان و خریداران مربوط می‌شود. همچنین، نبود شفافیت در اعلام آمار



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که بیش از یک سال از اجرای طرح عرضه خودروهای وارداتی از طریق سامانه یکپارچه می‌گذرد، انجمن واردکنندگان خودرو ایران در نامه‌هایی رسمی خطاب به مدیر پروژه واردات خودرو و معاون وزیر صمت و رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نسبت به مشکلات و ناکارآمدی‌های این سازوکار هشدار داده است. این انجمن تاکید کرده که ادامه روند فعلی، نه تنها موجب قفل شدن دارایی‌های شرکت‌های واردکننده شده، بلکه مانع از تنظیم طبیعی بازار و کاهش قیمت خودروهای وارداتی شده است.

در متن این نامه‌ها آمده است که شورای رقابت در جلسه شماره ۷۲۰ مورخ ۲۱ اسفند ۱۴۰۳، تنها خودروهای تولیدی و مونتاژی انتصابی را مشمول قیمت‌گذاری دستوری اعلام کرده و خودروهای وارداتی از شمول این مقررات خارج هستند. با این حال، ورود ستاد تنظیم بازار و اعمال نظارت سازمان حمایت، موجب شده تا عرضه خودروهای وارداتی همچنان تحت سازوکارهای مداخله‌گرانه باقی بماند و سامانه یکپارچه به گلوگاهی پرهزینه و ناکارآمد تبدیل شود.

انجمن واردکنندگان در نامه‌های خود تصریح کرده که فلسفه ایجاد سامانه یعنی کاهش تقلب و افزایش شفافیت در فروش خودرو به فراموشی سپرده شده است. تغییرات مکرر در شیوه فروش، قطعی‌های پی‌درپی سامانه، انتقال مسئولیت ایفای تعهدات شرکت‌ها به سامانه و طولانی شدن فرآیند قرعه‌کشی، از جمله مواردی است که روند

یدکی با استفاده از ارز صادراتی، تهاوت کالا و بدون انتقال ارز انجام شود؛ فرآیند قرعه‌کشی حذف شود و شفافیت واقعی جایگزین آن شود.

به نظر می‌رسد درخواست‌های انجمن فراتر از مسائل صنفی است و در پی بازتعریف نقش دولت در بازار خودروست. کارشناسان اقتصادی بر این باورند که اگر دولت نقش سیاست‌گزار و ناظر را ایفا کند و از تصدی‌گری فاصله بگیرد، فضای رقابت واقعی شکل گرفته و مصرف‌کننده نیز از مزایای قیمت و کیفیت بهتر بهره‌مند خواهد شد.

گزارش‌های میدانی نیز نشان می‌دهد رکود در معاملات خودروهای وارداتی، کاهش عرضه و رشد تدریجی قیمت‌ها را به دنبال داشته است. نبود اطمینان نسبت به زمان تحویل خودروها و تاخیر در تخصیص، باعث شده مشتریان واقعی از ثبت‌نام رسمی منصرف شوند و بازار غیررسمی با حاشیه سود بالاتر فعال شود.

در نهایت، انجمن واردکنندگان از وزارت صمت و نهادهای نظارتی خواسته است ضمن بررسی دقیق عملکرد سامانه یکپارچه، مشکلات اجرایی آن را در تعامل با نمایندگان بخش خصوصی برطرف کنند تا مسیر واردات و عرضه خودروهای خارجی به صورت شفاف و بدون تاخیر ادامه یابد. اصلاح این ساختار نه تنها به نفع شرکت‌های واردکننده است، بلکه منافع مصرف‌کنندگان و تعادل بازار را نیز تضمین خواهد کرد.

اکنون و در آستانه ورود به فصل جدید واردات خودرو، نگاه‌ها به تصمیم‌های آتی وزارت صمت دوخته شده است. کارشناسان بر این باورند که اگر اصلاحات مورد انتظار اجرایی شود، خودروهای وارداتی به مسیر طبیعی خود بازگردند و روند کاهش قیمت‌ها و افزایش رقابت واقعی در بازار آغاز خواهد شد. در غیر این صورت، سامانه یکپارچه همچنان به عاملی برای کندی عرضه، زیان شرکت‌ها و افزایش قیمت‌ها تبدیل خواهد شد.

X5

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



حاکمی از بازدهی ۲۵ درصدی برای سهامداران است. همچنین این نماد در بازه یک‌ساله، رشد ۵۸ درصدی را تجربه کرده که بیانگر روند مثبت و پویای آن در بازار سرمایه است. رشد امروز خسایا بار دیگر نشان داد که نماد خسایا در کنار حفظ اعتماد سهامداران، توانسته نقش پررنگی در تحرک گروه خودرویی بورس ایفا کند.

به گزارش «سایپانیوز» در جریان معاملات امروز بورس، نماد خسایا بار دیگر مسیر صعودی را در پیش گرفت و با رشد ۳ درصدی به کار خود پایان داد. این روند افزایشی، نشان‌دهنده تداوم توجه فعالان بازار به سهام خودرویی‌ها به‌ویژه گروه سایپا است. بر پایه اطلاعات منتشرشده در سامانه کدال، بررسی عملکرد ۹ ماه گذشته سایپا



سبزپوشی دوباره خسایا در بازار سرمایه

پیگیری يك موضوع

Follow up



سعید مدنی

مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا

بازار خودرو با قرعه‌کشی آرام نمی‌گیرد

«در حالی که تازه‌ترین طرح فروش ایران خودرو با هجوم بیش از ۶ میلیون متقاضی همراه بوده، بار دیگر پدیده «تقاضای کاذب» در بازار خودرو ایجاد شد؛ از همین رو سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به بیان نظرات خود در این باره پرداخت:

در تازه‌ترین طرح فروش ایران خودرو بیش از ۶ میلیون نفر شرکت کردند. تحلیل شما از این حجم تقاضا چیست؟

واقعیت این است که چنین حجمی از تقاضا به هیچ عنوان واقعی نیست. مادر کشور ۶ میلیون نفر مصرف‌کننده واقعی خودرو نداریم. بیشتر این افراد به قصد سرمایه‌گذاری وارد قرعه‌کشی‌هایی شوند؛ چرا که تفاوت قیمت کارخانه و بازار، انگیزه برای سوددهی ایجاد کرده است. وقتی خریداری می‌بیند با ثبت‌نام در یک طرح فروش می‌تواند در کوتاه‌مدت ده‌ها میلیون تومان سود کند، طبیعتاً انگیزه برای خرید غیرمصرفی افزایش می‌یابد.

شما به تفاوت قیمت کارخانه و بازار اشاره کردید. از نظر شما راه حل چیست؟

تنها راهکار پایدار، واقعی‌سازی قیمت خودرو است. تازمانی که حاشیه‌سود بین کارخانه و بازار زیاد باشد، تقاضا کاهش نمی‌یابد. باید این فاصله را به حداقل رساند تا انگیزه سرمایه‌گذاری از بین برود. وقتی کسی بداند خرید خودرو هیچ سودی ندارد، صف ۶ میلیونی تشکیل نمی‌شود. اما آزادسازی قیمت باید با تدبیر انجام شود. اگر قیمت‌ها یک‌باره به سطح بازار آزاد برسند، ممکن است فشار زیادی به مصرف‌کننده واقعی وارد شود. بنابراین دولت باید با نظارت هوشمندانه، از خودروسازان بخواهد که درآمد ناشی از آزادسازی را صرف توسعه، تحقیق و نوآوری خطوط تولید کنند.

برخی معتقدند طرح‌های فروش سامانه‌ای و قرعه‌کشی، با هدف کنترل بازار اجرا می‌شود. آیا این شیوه موثر بوده است؟

خیر؛ این روش‌ها عملاً نتیجه معکوس داشتند. قرعه‌کشی با قیمت‌های ثابت کارخانه، نه تنها بازار را کنترل نکرده، بلکه باعث ایجاد تقاضای کاذب و دلالی سازمان‌یافته شده است. در واقع هر بار که این طرح‌ها اجرا می‌شوند، ما همان چرخه معیوب گذشته را تکرار می‌کنیم؛ یعنی تزریق تقاضای غیر واقعی، افزایش التهاب در بازار و بی‌عدالتی در تخصیص خودرو به مصرف‌کننده واقعی.

پشت‌صحنه تقاضای ۶ میلیون و ۳۱۰ هزار نفری برای خرید ۷۳ هزار خودرو!

آیا «ایران خودرو» مقصر است؟



چرا خودروساز و مشتری متضرر هستند؟

نکته این جاست که عموم افرادی که برای دریافت خودرو به قیمت رسمی ثبت‌نام می‌کنند، برای خود درصدی از شانس و از آن مهم‌تر «حق» برای دریافت وسیله نقلیه ارزان قیمت‌تر قائل هستند که اگر این گونه نبود به هیچ عنوان تقاضایی شکل نمی‌گرفت؛ بر این اساس احتمالاً برنده نشدن ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار نفر به نارضایتی و ناخرسندی دست‌کم بخشی از این طیف می‌انجامد؛ حتی اگر متقاضیان از ابتدا آگاه از سیستم قرعه‌کشی و پایین بودن درصد توفیق‌شان باشند. در عین حال سوال این جاست که آیا شهروندان از سیاست سرکوب قیمتی بی‌اطلاع هستند و نمی‌دانند که قیمت اصلی یک خودرو، همان قیمت کارخانه است و بهای آن در بازار آزاد محصول گران‌فروشی است؟ و همین‌طور این که آیا متولیان تعیین نرخ به‌عنوان مسئول و مدافع سرکوب قیمتی (و نه قیمت‌گذاری دستوری) از تبعات اجتماعی و روانی این سازوکار آگاه نیستند و نمی‌دانند که هم خودروساز و هم مصرف‌کننده واقعی در چنین شرایطی متضرر می‌شوند و تنها برنده آن، دلالان و مافیایی است که در فاصله قیمتی اتراق کرده و سال‌هاست از آن اترزاق می‌کند؟

قابل توجهی متقاضی دریافت خودرو باشند؛ اما لزوماً مصرف‌کننده نباشند و صرفاً با نگاه سرمایه‌ای به خودرو و برای کسب سود در این بخت‌آزمایی خودرویی شرکت کنند.

ماه‌هاست خودروسازان به اشکال مختلف اعلام کرده‌اند قیمت‌های تعیین‌شده از سوی وزارت صمت فارغ از مباحث حقوقی، هیچ تناسبی با افزایش ۱۰۰ درصدی قیمت دلار، تورم تصاعدی نهاده‌های تولید و انفجار سایر هزینه‌ها ندارد. اما وزارت صمت به جای اجرای قیمت‌گذاری دستوری بر اساس هزینه تمام‌شده + حاشیه سود، به خودروسازان اجازه داده قیمت‌ها را تنها تا سقف ۱۵ درصد اصلاح کنند. وضعیتی که به معنای تحمیل زیان جدید به خودروسازان است؛ چرا که آن‌ها مکلف هستند محصولات‌شان را به قیمتی پایین‌تر از هزینه تمام‌شده عرضه کنند.

رشد روزانه قیمت دلار در هفته‌های گذشته به معنای رشد حداکثری فاصله قیمت رسمی و آزاد خودروهاست؛ این شرایط سبب شده است از یک طرف طولانی‌ترین صفوف خرید خودرو شکل بگیرد و از سوی دیگر خودروسازان را بیشتر از قبل با چالش‌های مالی ناشی از افزایش هزینه تولید مواجه کند.

«هشتمین دوره فروش محصولات «ایران خودرو» به تشکیل یکی از طولانی‌ترین صف‌های خرید خودرو در سال‌های اخیر منجر شد؛ ۶ میلیون و ۳۱۰ هزار ثبت‌نام و یک درصد شانس برنده شدن برای هر نفر!

چرا که در این دوره فقط ۷۳ هزار خودرو از خانواده محصولات پژو ۲۰۷، تارا، سورن، دنا و رانا پلاس در چارچوب فروش فوری با موعد تحویل ۳۰ روزه، فروش فوق‌العاده با موعد تحویل ۹۰ روزه و پیش‌فروش با موعد تحویل حداقل ۴ ماه عرضه خواهد شد.

بر اساس آمار، کشور ما سالانه به حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو نیاز دارد؛ اما چرا چهار برابر میزان تقاضای سالانه فقط در یک طرح فروش نام‌نویسی شد؟ پاسخ این سوال به هیچ عنوان دشوار نیست؛ زیرا سیاست تعیین سقف قیمتی برای خودرو یا همان «قیمت‌گذاری دستوری» باعث شکاف قیمتی میان بهای کارخانه‌ای خودرو و بازار آزاد می‌شود و هر قدر این فاصله بیشتر باشد، و سوسه‌کننده‌تر خواهد شد؛ به زبان ساده فاصله قیمت رسمی و بازار آزاد سبب شده است طیف

نگاه View



سعید احمد حسینی

رئیس اتحادیه

فروشنده‌گان لوازم‌یدکی خودرو تهران

تامین ارز واردات؛ چالش عمده بازار لوازم‌یدکی

«طی سال‌های گذشته، به‌ویژه در دو سال اخیر، به دلیل شرایط پرریسک سیاسی و اقتصادی کشور، بخش قابل توجهی از فعالان اقتصادی و کسب‌وکارها دچار رکود شده‌اند و صنعت لوازم‌یدکی نیز از این وضعیت مستثنی نبوده است. چالشی که در یک سال گذشته شدت گرفته، توزیع ناعادلانه ارز و تخصیص نامناسب آن از سوی وزارت صمت است؛ به گونه‌ای که تولیدکنندگان و بازرگانان واقعی برای تامین ارز مورد نیاز خود با مشکلات جدی مواجه هستند. از اردیبهشت‌ماه ۱۴۰۲ و با اجرای قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز، تامین ارز و واردات صرفاً باید از طریق تخصیص ارز رسمی انجام شود. بر اساس این قانون، افراد دیگر مجاز به تامین ارز به صورت شخصی نیستند و در صورت انجام این کار، اقدام آن‌ها قاچاق محسوب می‌شود. در مقابل، یارز به فعالان واقعی تخصیص داده نمی‌شود، یا فرآیند دریافت آن به قدری طولانی است که تولیدکنندگان و واردکنندگان ماه‌ها در صف انتظار می‌مانند. حال در این میان، تریخی کاران و کسانی که کار آن‌ها صرفاً واردات (غیر تخصصی) است و به صورت تخصصی واردات انجام نمی‌دهند و احتمالاً به برخی از رانت‌ها نیز متصل هستند، به راحتی می‌توانند ارز مورد نیاز خود را دریافت کنند که این ارز با قیمت مبادله‌ای به آن‌ها داده می‌شود و بسیاری از کالاها و قطعات بی‌کیفیت و تقلبی توسط همین افراد وارد می‌شود که در بازار وجود دارد و با قیمت کالاهای باکیفیت در بازار به فروش می‌رسند و سود تفاوت قیمت ارز آن به حدی زیاد است که قابل تصور نیست. دولت در برخی حوزه‌ها خود نقش نگاهدار را ایفا می‌کند و همین امر موجب شکل‌گیری بازارهای نابرابر و غیر رقابتی شده است. در حالی که برخی فروشگاه‌های بزرگ تسهیلات چندصد میلیاردری دریافت می‌کنند و کالا را به صورت اقساطی عرضه می‌کنند، اصناف از دسترسی به چنین تسهیلاتی محروم هستند. در صورت ایجاد شرایط برابر، اصناف نیز می‌توانند نقش موثرتری در بازار ایفا کرده و با تامین سرمایه به موقع، از کمبود قطعات و لوازم‌یدکی مورد نیاز مردم جلوگیری کنند. این شرایط نشان می‌دهد که بانک‌ها نیز وارد عرصه بنگاهداری شده‌اند و خدمات بانکی واقعی به اصناف و فعالان بخش خصوصی ارائه نمی‌شود؛ در حالی که همین تسهیلات در قالب‌های کلان به فروشگاه‌های بزرگ و غیر تخصصی پرداخت می‌شود.

زاپاس

Spare Tire

تاکید «سایپا یدک» بر توسعه خدمات نوین است



علیشاهی افزایش رضایتمندی مشتریان از سطح کیفی خدمات را از اهداف کلان سایپا یدک دانست و تصریح کرد: «تمام اقدامات این شرکت باید با رویکرد تقویت و تثبیت برند و بهبود تجربه مشتری انجام شود.» وی در پایان با اشاره به ضرورت استفاده از فناوری‌های نوین و دیجیتال‌سازی در فرآیندهای خدمات پس از

فروش گفت: «توسعه شبکه آپشن شامل دیتیلینگ و اکسسوری، در کنار توجه به خواسته‌های مشتریان، می‌تواند حس همراهی و وفاداری نسبت به برند سایپا یدک را تقویت کند. به همین منظور، تمام برنامه‌ریزی‌ها باید آینده‌نگر و بر پایه نیازهای واقعی مشتریان تدوین و اجرا شود.»

«به گزارش «سایپانیوز» رحیم علیشاهی مدیرعامل سایپا یدک در نشست شورای معاونان و مدیران شرکت سایپا یدک با تأکید بر لزوم تقویت شبکه خدمات پس از فروش گفت: «افزایش سهم سایپا یدک از بازار قطعات یدکی و ایجاد تجربه‌ای یکپارچه برای مشتریان با استفاده از روش‌های نوین، رعایت اخلاق حرفه‌ای و

ارتقای سطح خدمات در دستور کار قرار دارد.» وی رعایت اخلاق حرفه‌ای را عامل موثر در ارتقای بهره‌وری سازمانی دانست و افزود: «سبک مدیریتی آینده باید مشارکتی و حمایتی باشد؛ زیرا تحقق برنامه‌ها و موفقیت پایدار زمانی امکان‌پذیر است که بر تخصص جمعی تکیه شود.»

«پیکاپ» هستند که با طراحی جعبه‌ای و سرسخت خود، به شدت یادآور جیب رانگلر هستند. در کنار آن‌ها، دو شاسی‌بلند دیگر با نام‌های Vision.X یا طراحی اسپرت و Vision.S با ظاهری آفرودی‌تر، طیف وسیعی از سلاقی را هدف گرفته‌اند. تمام این مدل‌های مفهومی روی پلت‌فرم جدیدی به نام NU.IQ ساخته شده‌اند. این یک معماری انعطاف‌پذیر است که برای پشتیبانی از انواع پیشران‌ها شامل بنزینی، دیزلی، هیبریدی و کاملاً برقی طراحی شده است. این پلت‌فرم نه تنها از نظر فنی تطبیق‌پذیر است، بلکه با پشتیبانی همزمان از چیدمان فرمان چپ و راست، جاه‌طلبی‌های مایهندرا برای حضور پررنگ در بازارهای صادراتی را نشان می‌دهد.

«مایهندرا با رونمایی از چهار شاسی‌بلند کانسپت، آینده جسورانه خود را به نمایش گذاشت که روی پلت‌فرمی همه‌کاره ساخته شده و از سال ۲۰۲۷ به تولید می‌رسند. مایهندرا، غول خودروسازی هند با رونمایی همزمان از چهار شاسی‌بلند کانسپت جدید، چشم‌انداز خود برای آینده را به تصویر کشید. این چهار مدل که پیش‌نمایشی از محصولات تولیدی سال ۲۰۲۷ این شرکت هستند، بر اساس یک پلت‌فرم کاملاً جدید و انعطاف‌پذیر ساخته شده‌اند که قابلیت پشتیبانی از انواع پیشران‌های بنزینی، دیزلی، هیبریدی و تمام‌برقی را دارد. در این بین، چشمگیرترین کانسپت‌ها دو مدل Vision.T (شاسی‌بلند آفرودی) و Vision.SXT

ایده‌های جدید «مایهندرا» برای شاسی‌بلند سواری



توئیتر!

خودروهای منطقه آزاد مازندران تازمستان وارد می‌شوند



«استاندار مازندران در جلسه شورای اداری این استان گفت: «خط قرمز ما گرانی بی‌ضابطه است و خودروهای منطقه آزاد مازندران هم تازمستان وارد می‌شوند.» مهدی یونسی رستمی به فعالیت منطقه آزاد تجاری - صنعتی مازندران اشاره کرد و گفت: «واردات خودرو با هدف نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و تسهیل خدمات، نخستین گام در بهره‌برداری از ظرفیت‌های منطقه آزاد است.»

دیگه چه خبر؟

تولید خودروسازان بزرگ در نیمه نخست امسال کاهش یافت



«بررسی وضعیت تولید سه خودروساز بزرگ ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در سامانه کدال نشان می‌دهد این سه خودروساز از ابتدای امسال تا پایان شهریورماه در مجموع ۴۰۴ هزار و ۴۶۱ دستگاه خودرو تولید کردند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با کاهش ۱۲ درصدی روبه‌رو بوده است. این خودروسازان در مدت مشابه سال گذشته ۴۶۰ هزار و ۷۶۳ دستگاه خودرو تولید کرده بودند.

ویژه‌ها

افزایش ۱۶ درصدی واردات خودرو در نیمه اول امسال



«براساس تازه‌ترین آمارها، طی ۶ ماه نخست امسال بیش از ۲۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶ درصد افزایش داشته است. ارزش این میزان واردات خودرو به میزان ۵۵۷ میلیون دلار بود که به لحاظ ارزش نیز بیش از ۲۷ درصد رشد را نشان می‌دهد. گفتنی است واردات خودرو سواری در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۳ معادل تعداد ۲۲ هزار و ۲۵۳ دستگاه و به ارزش ۴۳۸ میلیون دلار بوده است.

در نیمه نخست سال جاری رقم خورد؛

درآمد ۳،۴ همتی سایپا دیزل همراه بار شد ۴۸۴ درصدی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت سایپا دیزل که با نماد «خکاوه» در بازار سرمایه فعالیت دارد، یکی از تولیدکنندگان اصلی خودروهای سنگین از جمله کامیون و کامیونت در کشور به‌شمار می‌رود. با توجه به این که سال مالی سایپا دیزل منتهی به پایان اسفندماه است، این شرکت طبق روال هر سال در شهریور علاوه بر گزارش ارائه‌شده در سامانه کدال، سایپا دیزل منتشر می‌کند. براساس گزارش ارائه‌شده در سامانه کدال، سایپا دیزل در شهریورماه امسال موفق به ثبت درآمدی معادل ۴۵۲ میلیارد تومان شده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته که ۲۱۶ میلیارد تومان بود، رشد قابل توجهی معادل حدود ۱۰۹ درصد را نشان می‌دهد. همچنین بررسی عملکرد ۶ ماهه شرکت حاکی از آن است که خکاوه در این دوره در مجموع ۳ هزار و ۴۴۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی کسب کرده است؛ در حالی که در مدت مشابه سال قبل این رقم تنها ۵۸۹ میلیارد تومان بوده است. بر این اساس، درآمدهای عملیاتی شرکت در نیمه نخست سال نسبت به سال گذشته رشدی در حدود ۴۸۴ درصد را تجربه کرده که بیانگر جهش چشمگیر فعالیت‌های تولیدی و فروش سایپا دیزل در سال جاری است. افزایش فروش در شرکت سایپا دیزل به‌عنوان یکی از تولیدکنندگان اصلی خودروهای سنگین کشور، آثار مثبت متعددی بر عملکرد مالی و



جایگاه رقابتی این مجموعه بر جای گذاشته است. رشد فروش نه تنها منجر به افزایش درآمدهای عملیاتی و بهبود سودآوری شرکت شده، بلکه توان نقدینگی و ظرفیت سرمایه‌گذاری آن را نیز ارتقا داده است. با بالا رفتن حجم فروش، هزینه‌های ثابت در میان محصولات بیشتری توزیع می‌شود و در نتیجه حاشیه سود خالص افزایش می‌یابد. این امر باعث شده سایپا دیزل از جریان نقدی قوی‌تری برخوردار شود و توانایی بیشتری برای پرداخت بدهی‌ها، مدیریت هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای جدید داشته باشد. از سوی

دیگر، رشد فروش نشان‌دهی از افزایش تقاضا و رضایت مشتریان از محصولات شرکت است. این موضوع موجب تقویت جایگاه سایپا دیزل در بازار خودروهای سنگین و افزایش سهم آن از بازار شده است. افزایش تیراژ تولید نیز زمینه تحقق صرفه‌های مقیاس را فراهم کرده و به کاهش بهای تمام‌شده هر دستگاه کمک کرده است؛ عاملی که در نهایت قدرت رقابت شرکت را در برابر سایر تولیدکنندگان داخلی و خارجی افزایش می‌دهد. افزایش فروش تاثیر مثبتی بر بازار سرمایه نیز داشته است. گزارش‌های مالی مطلوب و رشد درآمدی چشمگیر، موجب افزایش اعتماد سهام‌داران و تقویت ارزش بازار سهام شرکت با نماد «خکاوه» شده است. این روند نشان‌دهنده ثبات و چشم‌انداز مثبت فعالیت‌های تولیدی شرکت در ماه‌های اخیر است. در کنار آثار مالی و بازار، رشد فروش امکان سرمایه‌گذاری بیشتر در حوزه تحقیق و توسعه را نیز فراهم کرده است. سایپا دیزل با استفاده از منابع حاصل از افزایش درآمد، می‌تواند در طراحی محصولات جدید، ارتقای فناوری و بهبود استانداردهای کیفی گام‌های موثرتری بردارد. بهبود روابط تجاری با تامین‌کنندگان و ارتقای اعتبار شرکت در زنجیره تامین از دیگر نتایج افزایش فروش به‌شمار می‌رود. عملکرد قوی و پایداری مالی موجب می‌شود شرکت بتواند قراردادهای مطلوب‌تری با شرکای صنعتی و بانکی منعقد کند و از شرایط پرداخت بهتر و تخفیف‌های خرید عمده بهره‌مند شود. در مجموع افزایش فروش سایپا دیزل را در مسیر رشد پایدار، توسعه ظرفیت تولید و تقویت موقعیت رقابتی در صنعت خودروهای سنگین کشور قرار داده است؛ مسیری که در صورت تداوم و مدیریت موثر منابع، می‌تواند جایگاه این شرکت را در بازار داخلی و حتی منطقه‌ای بیش از پیش تثبیت کند.



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

ایران خودرو دلایل افزایش قیمت‌ها را اعلام کرد
«حاضر جواب: بالاخره آبی‌پوشان جاده‌مخصوص اعلام کردند که چرا قیمت‌ها بالا رفته؛ چون همه چیز بالا رفته! از قیمت پیچ تا قیمت پیچ گشتی. البته انصافاً شفاف گفتند، فقط نفرمودند اگر قرار بود پایین بیاید، دلایلش را هم اعلام می‌کردند یا نه؟ به‌هر حال در این روزها، افزایش قیمت خودرو مثل مزد دست‌ساز بری است؛ همه می‌دانند باید بخشی، ولی هیچ‌کس نمی‌کشد!

اعتراض تند واردکنندگان خودرو به سامانه فروش یکپارچه

«حاضر جواب: انجمن واردکنندگان در اعتراض به سامانه فروش گفته‌اند این سامانه «پیرا دارد». ما هم با آن‌ها همدردیم؛ چون سامانه‌ای که صبح باز نشود، ظهر هنگ کند و عصر پیام دهد «کد ملی معتبر نیست»، فقط با طنز قابل تحمل است. تازه واردکنندگان محترم خواسته‌اند خودشان خودرو بفروشند؛ به‌احتمال زیاد برای این که مشتری بدانند با چه کسی باید چت کنند وقتی خودرو تحویل داده نمی‌شود!

افزایش ۱۶ درصدی واردات خودرو در نیمه اول سال
«حاضر جواب: آمار رسمی می‌گوید واردات خودرو ۱۶ درصد بیشتر شده. یعنی به ازای هر صد خودرو سال قبل، امسال شانزده تا بیشتر آمده؛ البته روی کاغذ. در واقعیت هنوز بعضی‌ها منتظرند خودروی شان از گمرک بیاید، گمرک منتظر است مصوبه بیاید و مصوبه منتظر است اینترنت وصل شود. به نظر می‌رسد خودروها در مرزها دارند پازل بازی می‌کنند تا تکلیفشان روشن شود

نیسان روش جالبی برای جلب مشتریان خودروهای برقی دارد

«حاضر جواب: نیسان گفته دیگر همه چیز را المسی نمی‌کند و داخل ماشین ساده و سراسر است. به‌یه! یعنی بالاخره کسی فهمید که راننده باید رانندگی کند، نه دنبال منوی «تنظیمات نور صفحه لم‌س فرمان سمت راست» بگردد. ما هم پیشنهاد می‌دهیم نسخه ایرانی این ایده اجرا شود: ماشین‌هایی با دکمه روشن خاموش واقعی، نه دکمه‌ای که هر بار باید از سیستم بپرسد «مطمئن می‌خواهی استارت بزنی؟»

شانس برنده شدن ایران خودرو در طرح مادران چقدر است؟

«حاضر جواب: در طرح قرعه‌کشی مادران، استقبال آن قدر زیاد بود که به گفته کارشناسان، اگر این انرژی در خط تولید تزریق می‌شد، صادرات خودرو به مریخ هم انجام می‌گرفت. خوشبختانه این بار نیازی به بلوکه کردن پول نبود؛ یعنی اولین باری است که مردم برای نخریدن خودرو هم صف می‌کشند! البته هنوز نتایج کامل اعلام نشده؛ ولی ظاهر احتمال برنده شدن، چیزی بین احتمال بارش برف در مرداد و پیدا شدن تاکسی خالی در باران است.

افت ۱۲ درصدی تولید سه خودروساز بزرگ کشور
«حاضر جواب: سه خودروساز بزرگ گفته‌اند تولیدشان ۱۲ درصد افت کرده. با این حساب، اگر افت ادامه پیدا کند، سال بعد احتمالاً تولید به مرحله «تامین» می‌رسد؛ یعنی فقط روی تابلوی کارخانه می‌نویسند «این جا روزی خودرو تولید می‌شد». البته شاید هم بخواهند کیفیت را بالا ببرند؛ چون وقتی چیزی تولید نشود، قطعاً عیب ندارد!

رشد درآمد شرکت صنعتی «محور سازان ایران خودرو»

میزان درآمد
شهریورماه
1.145
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۶ ماهه
35%

میزان درآمد ۶ ماهه
میلیارد تومان
3.443

شرکت صنعتی محورسازان ایران خودرو در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳ هزار و ۴۴۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

گواهی اسقاط خودروهای دست‌دوم راه چاره است

«وی با اشاره به افزایش مصرف گواهی اسقاط خودروهای وارداتی دست‌دوم نسبت به مدل‌های نو تصریح کرد: «در صورت جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای سواری خارجی با دو سال کارکرد تا ۵۰ درصد و با ۵ سال کارکرد تا ۱۰۰ درصد به‌میزان مصرف گواهی اسقاط آن‌ها اضافه خواهد شد.»

چرا؟

لزوم افزایش مصرف گواهی اسقاط خودرو

«محمود مشهدی‌شریف یادآور شد: «از آن جا که ممکن است واردات خودروهای نو به کشور پرهزینه باشد، پیشنهاد ما در کنار واردات خودروهای نو، ورود خودروهای دست‌دوم با استاندارد آلایندگی یورو ۴ و ۵ به کشور است تا بتوانیم با تخفیف قابل توجهی که این خودروها نسبت به خودروهای نو دارند، نسبت به افزایش محل مصرف گواهی اسقاط اقدام کنیم.»

چند تلتد؟

چالش جدی اسقاط خودروهای فرسوده

«رئیس انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده کاهش محل مصرف نسبت به‌عرضه گواهی اسقاط را از چالش‌های جدی در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده برشمرد و گفت: «یکی از مسیرها برای ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضای گواهی اسقاط، افزایش مصرف گواهی از محل واردات خودرو است.»



SE. گام مهمی در مسیر برقی سازی محصولات خود برداشت. این مدل با حفظ پیشرانه V8 توفین توربو محبوب خود و افزودن یک موتور الکتریکی، به قدرت ترکیبی خیره کننده ۸۰۰ اسب بخار دست یافت. این قدرت، اوروس SE را به یکی از قوی ترین شاسی بلندهای بنزینی هیبریدی جهان تبدیل کرده و نشان می دهد لامبورگینی در عصر جدید نیز قصد کوتاه آمدن ندارد. کیت ویزن شسرت 1016 Industries چیزی فراتر از چند قطعه فیبر کربن است. این مجموعه که با فناوری جدیدی ساخته شده، قطعاتی سبک تر، مقاوم تر و با نصب آسان تر ارائه می دهد. این کیت شامل تغییرات گسترده در تمام بخش های بدنه، از سپرهای تهاجمی تر گرفته تا گلگیرهای عضلانی و دیفیوزر جدید است.

شرکت 1016 Industries از نخستین کیت تیونینگ وایدبادی برای لامبورگینی اوروس SE، شاسی بلند هیبریدی ۸۰۰ اسب بخاری رونمایی کرد. هنوز جوهر معرفی رسمی لامبورگینی اوروس SE خشک نشده که دنیای تیونینگ برای این شاسی بلند قدرتمند آستین بالا زده است. شرکت 1016 Industries به عنوان یکی از اولین ها، از کیت بدنه پهن جدید خود با نام ویزن برای این شاسی بلند پلاگین-هیبریدی رونمایی کرد. این مجموعه که یک تحول کامل برای پیشرفته ترین شاسی بلند جهان توصیف شده، فعلا با استفاده از تصاویر کامپیوتری دیجیتال معرفی شده؛ اما به زودی شاهد نصب آن روی خودروهای واقعی خواهیم بود. لامبورگینی در اردیبهشت ۱۴۰۳ (آوریل ۲۰۲۴) با معرفی مدل اوروس



کیت تیونینگ ۱۰۱۶ برای لامبو «اوروس» هیبرید

جیلی «امگرد» وارد نسل پنجم شد



مدتی پس از انتشار چند تصویر از بدنه و فضای داخلی نسل پنجم جیلی امگرد، اکنون این خودرو به نمایندگی های جیلی وارد شده است. البته جیلی همچنان قصد دارد به انتشار تصاویر تبلیغاتی از این محصول ادامه دهد، چراکه فعلا فروش این مدل را آغاز نکرده است. با توجه به تصاویر می توان دریافت که نسل پنجم جیلی امگرد در واقع نسخه درونسوز از جیلی استارشاین ۶ است، که با پیشرانه پلاگین-هیبرید به فروش می رسد. با وجود شباهت کامل بین این دو مدل، جزئیاتی مثل طراحی سپر جلو و جلوپنجره، اجزای داخل چراغ های جلو و حاشیه کرومی خروجی های اگزوز با استارشاین ۶ تفاوت دارد. ابعاد بدنه جیلی

امگرد در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸۱۵، ۱،۸۸۵، ۱،۴۸ و ۲،۷۵۵ متر اعلام شده، که در تمام جهات از مدل فعلی امگرد بزرگتر است. در فضای داخلی جیلی امگرد جدید هم با طراحی جدید داشبورد، پوشش داخلی درها و فرمان مواجه هستیم که طبیعتا به استارشاین ۶ شباهت دارد. البته برخلاف همتای هیبرید، اهرم گیربکس این خودرو در کنسول میانی قرار دارد. دو نمایشگر دیجیتال مجزا، تعدادی کمه فیزیکی و کیفیت بالاتر متریال نسبت به مدل فعلی امگرد، از دیگر ویژگی های قابل ذکر به شمار می آید.

«سوزوکی» هم به نشان تخت روی آورد



برای هماهنگی با عصر شبکه های اجتماعی و تلفن های هوشمند، برندهای مختلف هم به نوسازی نشان های خود مشغول هستند. جدیدترین برندی که نشان سه بعدی و درخشان خود را به یک لوگو تخت و ساده تبدیل کرده، یکی از خودروسازان ژاپنی یعنی سوزوکی است. سابقه نشان فعلی این برند به سال ۲۰۰۳ بازمی گردد. البته از سال ۱۹۵۸ تاکنون، طرح شمشاتیک حرف S در نشان سوزوکی دیده می شود، اما در لوگوی جدید می توان نرمی خطوط را تشخیص داد. رنگ درخشان کرومی هم با نقره ای تعویض شده، که یادآور یکی از متریال محبوب تریم خودروها یعنی آلومینیوم مات است. سوزوکی

همچنین از این تغییر به عنوان نشانه ای از سازگاری بیشتر با محیط زیست یاد می کند. کارشناس طراحی معتقدند که ساده سازی لوگوها با فرم دوبعدی، در نمایشگرهای کوچک که امروزه مردم بیشتر با آن ها تعامل دارند، بهتر دیده می شود. در طول سال های گذشته، تعداد زیادی از شرکت های خودروسازی شامل فولکس واگن، آئودی، نیسان، مزدا، بامو، مینی، ولوو، کیا، اوپل، رنو، پژو، استون مارتین، بنتلی، لوتوس، جگوار، بیوک و لامبورگینی با پیروی از فلسفه جدید طراحی مدرن، تغییراتی را در نشان خود اعمال کرده اند.

«تسلا» با تمرکز بر نیاز مصرف کننده معادلات رقبا را برهم می زند؛

پاسخی که «ایلان ماسک» به بازار چین داد!



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

شرکت تسلا با معرفی رسمی نسخه ویژه و جدیدی از شاسی بلند پر فروش خود تحت عنوان Model Y L توجه بازار خودرو الکتریکی چین را به خود جلب کرد. این رونمایی بدون برگزاری مراسم پرزرق و برق صورت گرفت و مستقیما در وبسایت رسمی تسلا چین ظاهر شد؛ امری که نشان دهنده نوعی اطمینان تسلا به جذابیت محصول جدیدش بود. مدل Y L که به مثابه پاسخ مهندسی شده به نیاز خانواده های چینی و هم زمان مقابله با پیشروی رقبا بومی طراحی شده، به وضوح نمایانگر تغییر در رویکرد محصول مدار تسلا، تنوع بخشی به سبد محصولات و گسترش استراتژی های محلی برای بقا و رشد در دشوارترین بازار خودرو برقی جهان است.

مدل Y L و دغدغه خانوادگی بازار چین یکی از اصلی ترین تحول ها در بازار چین طی سال های اخیر، تغییر سبک زندگی نسل متوسط شهری و افزایش تمایل به خودروهای خانوادگی جادار بوده است. برندهایی مانند Li Auto با مدل هایی چون Li i8 و NiO با Onvo L90 از سال ۲۰۲۳ به بعد، بازار خودروهای ۶ نفره و ۷ نفره را قبضه کردند؛ محصولاتی که با آپشن هایی مثل صندلی ماساژور، یخچال کوچک، صفحه نمایش بزرگ عقب و سیستم صوتی فوق تخصصی، فرهنگ سفرهای خانوادگی و اردوهای آخر هفته را هدف گرفته اند.

تسلا با Model Y L سعی کرده تا نه تنها برتری اصلی خود در زمینه عملکرد فنی را حفظ کند، بلکه با افزایش رفاه و فضای صندلی ها و به ویژه تسهیل استفاده روزمره (مانور آسان در شهر و فضای صندوق قابل توجه) به این نیاز پاسخ دهد. طراحی صندلی های ردیف دوم به سبک کاپیتان، تنظیم پذیری برقی، تردد ساده به ردیف سوم، در پیچه های تهویه مستقل و ایمنی بیشتر، مجموعه ای کامل برای خانواده هایی است که دنبال راهکاری بین برطرفداری تسلا و کاربردپذیری خودروهای خانوادگی چینی هستند

خبر News

رکوردزنی در ابعاد شاسی بلندها با «نیو ES8»

نیو ES8 اولین بار در سال ۲۰۱۸ معرفی شد. دومین نسل این خودرو نیز در سال ۲۰۲۲ و با پلتفرم جدید NT2.0، به بازار آمد. بنابر اطلاعات D-Auto، تعداد ۱۰۹۰ دستگاه از نسل فعلی نیو ES8 در جولای ۲۰۲۵ به فروش رسید. نسل سوم نیو ES8 با افزایش ابعاد از کلاس میان ساینز بزرگ به بزرگ مهاجرت کرده و بنابر اعلام سازنده به بزرگترین شاسی بلند برقی ساخت چین تبدیل شده است. ابعاد بدنه این خودرو در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۵،۲۸، ۲،۰۱ و ۱،۸۰ متر اعلام شده است، که نسبت به مدل فعلی، به ترتیب ۱۸۱، ۲۱، ۵۰ و ۶۰ میلی متر افزایش نشان می دهد.



طراحی بدنه نیو ES8 تحت تاثیر زبان طراحی Design for Success شکل گرفته است. دیالیت باریک در لبه کاپوت، چراغ های جلو داخل سپر با قابلیت HDPL با رهگیری خطوط جاده، دستگیره های مخفی شونده، برف پاک کن عقب مخفی، چراغ نواری عقب با ۶۰۰ چراغ LED و رینگ های ۲۲ اینچ با تایرهای پی زیرو ساخت پیرلی، از مهمترین ویژگی های ظاهری نیو ES8 به شمار می آید. نسل سوم نیو ES8 همچون سدان ET9 براساس پلتفرم جدید NT ۳۰۰ با ساختار الکتریکی ۹۰۰ ولت طراحی شده و به دو موتور برقی مجهز شده است. موتور جلو، ۲۴۵ اسب بخار و موتور عقب، ۴۶۲ اسب بخار قدرت تولید می کند تا در مجموع، ۷۰۷ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار نیو ES8 قرار بگیرد. نسل قبلی این خودرو، ۶۵۳ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون متر گشتاور در اختیار داشت. شتاب صفر تا صد نیز، ۲،۹۷ ثانیه اعلام شده است. نیو ES8 به مجموعه باتری ۱۰۲ کیلووات ساعت مجهز شده است، که برد حرکتی ۶۳۵ کیلومتر (بر مبنای CLTC) را فراهم می کند. به لطف فناوری شارژ 5C با پشتیبانی از حداکثر جریان ۶۰۰ کیلووات، نیروی لازم برای پیمایش ۲۵۰ کیلومتر در ۵ دقیقه فراهم خواهد شد.

اول، مرزهای سنتی میان خودروهای آمریکایی و برندهای بومی را محو می کند و نشان می دهد که برندهای خارجی توان انطباق سریع و ارائه راه حل های دقیق برای سلیقه مصرف کننده چینی را به دست آورده اند. دوم، به واسطه قیمت گذاری رقابتی و گسترش امکانات خانوادگی، برندهای چینی دیگر ناچار هستند برای بقا، نوآوری ها را سریع تر وارد خطوط تولید کنند و سراغ مدل های هوشمندسازی پیشرفته تر بروند.

سوم، بازار خودروهای ۶ نفره الکتریکی وارد فاز جدیدی شده؛ این رقابت نه فقط در باره فناوری، بلکه در باره تحول در سبک حمل و نقل خانوادگی است. گسترده گی شبکه صادرات گیگافکتوری شانگهای و قابلیت سفر شری سازی بالای تولید به تسلا امکان نفوذ و تثبیت جایگاه در سایر بازارها را نیز می دهد. چهارم، فشار بر ساختار قیمت و خدمات پس از فروش را بیشتر کرده و برندهای سنتی را مجبور می کند برای وفادار سازی مشتریان استراتژی های جدید خلق کنند. از جهت جغرافیایی، علاوه بر شهرهای مرکزی، توجه به بازار مناطق روستایی و غرب چین نیز راهبردی است؛ چرا که سرانه خودرو در این مناطق پایین است و ظرفیت رشد بسیار بالایی دارد.

افزایش سهم تسلا در این بازارها به افزایش ساختار صادراتی و بهروری تولید کارخانه شانگهای نیز منتهی خواهد شد.

مدل Y L گواه این امر است. طبق آمار رسمی، فروش تسلا در چین طی فصل دوم سال ۲۰۲۵ کاهش شد؛ اما در ماه شهریور با معرفی مدل Y L، روند رشد مجدداً آغاز شد؛ به طوری که مدل Y L سهم ۲۰ درصدی از ثبت نام های تسلا طی هفته پایانی سپتامبر پیدا کرد و تمامی ظرفیت تولید ماه اکتبر آن پیش فروش شد.

استراتژی تسلا شفاف و هدفمند است: نخست، به جای رقابت صرف قیمتی، بر تصویر برند و کیفیت تجربه کاربری تمرکز می کند.

دوم، ترکیبی از ویژگی های بازار محور (مثلا فضای خانوادگی، مصرف اقتصادی، آپشن های بومی شده) و مزیت های فنی شناخته شده تسلا (رهیابی پیشرفته، دستیار صوتی ساخت تسلا، شبکه سوپر شارژرها) را ارائه می دهد. سوم، با استفاده از گیگافکتوری مدرن شانگهای که قادر است هر ۴۰ ثانیه یک خودرو تولید کند و مرکز صادرات به آسیا، اروپا و آمریکای جنوبی است، هزینه تولید و زمان تحویل را تا حد زیادی کاهش داده است.

این کارخانه، علاوه بر عرضه مدل های جدید، به خاطر اعطاف در خط تولید، امکان تولید نسخه های مختلف بر اساس فناوری های روز و سلیقه محلی را می دهد؛ مزیتی که بیشتر خودروسازان سنتی از آن بی بهره هستند.

پیامدهای ورود Model Y L بر بازار خودرو برقی چین عرضه Model Y L از منظر رقابت، چند پیامد کلان دارد.

ارتقای توان جتور شانهای «T1» از سوی «چری»

است. کف اتاق، ۱۹۰ میلی متر از سطح زمین فاصله دارد که ۳۰ میلی متر از جتور T2 کمتر است. مشتریان چینی فقط به تیپ بنزین سوز جتور T1 دسترسی دارند، که به پیشرانه ۱ لیتری توربوشارژر مجهز شده است. ۲۴۵ اسب بخار قدرت و ۳۷۵ نیوتون متر گشتاور حاصل از این پیشرانه از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهار چرخ محرک به هر دو محور منتقل خواهد شد. شتاب صفر تا صد و حداکثر سرعت جتور T1 به ترتیب ۸،۶ ثانیه و ۱۹۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. ظاهرا چری قصد دارد تیپ دیگری از جتور T1 با پیشرانه ۱،۵ لیتر توربوشارژر با ۱۷۰ اسب بخار قدرت و ۲۷۰ نیوتون متر و گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه را نیز به زودی در روسیه عرضه کند.

جتور T1 به عنوان جوان ترین محصول این برند، براساس شاسی مونوکوک و تحت تاثیر زبان طراحی جتور شکل گرفته است. جتور T1 به عنوان جوان ترین محصول این برند، از اواخر ۲۰۲۴ با پیشرانه هیبرید در چین عرضه شد. تیپ بنزین سوز هم از اوایل ۲۰۲۵ با نام فریدام (Freedom) وارد بازار شد. ظاهرا این دو تیپ به واسطه طراحی جلوپنجره از یکدیگر متمایز می شود، چراکه در مدل هیبرید، نور LED در تیپ بنزینی، نام Jetour در این بخش نصب شده است. فرم جعبه ای بدنه جتور T1 به محصول دیگر یعنی T2 شباهت دارد. به رغم شباهت ظاهری، ابعاد بدنه جتور T1 با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۱،۹۶۷، ۱،۸۴۳ و ۲،۸ متر، در تمام جهات به جز فاصله بین محورها از جتور T2 کوچکتر





آخرین فرصت برای خرید فورد «جی تی»



دوران تولید یکی از نمادین ترین سوپر اسپرت های آمریکایی به پایان خود نزدیک می شود. فورد پر فور منس اعلام کرد سومین و آخرین سری از فورد GT Mk ۱۷، نسخه مخصوص پیست این خودرو برای فروش عرضه شده و این آخرین فرصت برای علاقه مندان است تا مالک بخشی از تاریخ صنعت خودرو شوند. در حالی که تولید نسخه جاده ای فورد GT چند سال پیش متوقف شد، نسخه مسابقه ای آن به حیات خود ادامه داد؛ اما اکنون، این شرکت در حال پذیرش سفارش برای تعداد محدودی از این خودرو است که با همکاری شرکت مالتی متیک توسعه یافته است. علاقه مندان برای ثبت سفارش خود تنها تا ۲۴ مهر ۱۴۰۳ (۱۵ اکتبر) فرصت دارند. قلب تپنده این

هیولای مسابقه ای، یک پیشرانه ۳.۸ لیتری توین توربو V6 کوپوست است که توسط شرکت معروف Roush-Yates تقویت شده و قادر است بیش از ۸۲۰ اسب بخار قدرت تولید کند. این نیروی عظیم از طریق یک گیربکس ۶ سرعته مسابقه ای به چرخ ها منتقل می شود؛ اما قدرت تنها ویژگی برجسته این خودرو نیست. GT Mk ۱۷ به یک کیت بدنه آپرودینامیک بسیار تهاجمی مجهز شده که شامل اسپلیتر غول پیکر جلو، کاناردها، دیسک های آپرودینامیکی روی چرخ ها و یک بال عقب عظیم است. این مجموعه قادر است در سرعت ۲۴۰ کیلومتر بر ساعت، بیش از ۱۰۹۰ کیلوگرم داون فورس تولید کند که چسبندگی فوق العاده ای را در پیچ ها فراهم می کند.

قیمت گذاری خودرو باز هم به بن بست رسید!

خودروهای مونتاژی سرانجام در بازار ارزان شدند



قیمت گذاری خودرو خبر داد. نتیجه این اختلافات، تعویق دوباره اعلام قیمت های رسمی و تداوم وضعیت نامطمئن در بازار خودرو است.

در شرایطی که این ناهماهنگی ها ادامه دارد، بازار خودرو به شدت از تحولات بیرونی تاثیر می پذیرد. فعالان بازار می گویند طی روزهای اخیر با افزایش نرخ ارز و تشدید انتظارات تورمی، قیمت خودرو در بازار آزاد مجدداً صعودی شده است. فاصله قیمت کارخانه و بازار برای بسیاری از مدل ها به بیش از ۶۰ درصد رسیده و همین موضوع زمینه ساز بازگشت واسطه گران و خریداران سوداگر شده است. از سوی دیگر عدم اعلام رسمی قیمت های جدید، موجب سردرگمی متقاضیان و توقف تصمیم گیری خریداران واقعی شده است. در مجموع، روند اخیر نشان می دهد سیاست گزار خودرو به جای حرکت به سوی همگرایی و استفاده از ابزارهای کنترلی برای کاهش التهاب بازار، همچنان بر مواضع سخت گیرانه خود پافشاری می کند.

توقف مصوبه جدید شورای رقابت به دلیل ایرادات حقوقی، ورود مجلس به پرونده قیمت گذاری و هشدار سازمان حمایت به خودروسازان، همگی حاکی از آن است که نه تنها چالش ها در نظام قیمت گذاری بر طرف نشده، بلکه با ورود نهادهای متعدد، پیچیدگی تصمیم گیری در این حوزه بیش از گذشته افزایش یافته است.

نوسان قیمت در بازار خودرو ادامه دارد

روز گذشته خودروهای مونتاژی در بازار افت بهای ۲۰ تا ۵۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دیگینتی پرستیژ (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کی ام سی T9 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۹۱۰ میلیون تومان، کی ام سی T8 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان، کی ام سی J7 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان، کی ام سی X5 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۲۰ میلیون تومان و ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، کیا سونت (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان و جی ای سی امکو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید.

در حالی که بازار

خودرو در پی تحولات سیاسی و افزایش نرخ ارز دوباره وارد مسیر صعودی شده و التهاب به معاملات خودرویی بازگشته، روند

تعیین قیمت بار دیگر به بن بست رسیده است. در روزهای گذشته مدیرعامل ایران خودرو در نامه ای رسمی به سازمان بورس اطلاع داد که «قیمت نهایی جدید محصولات این شرکت به زودی اعلام خواهد شد.» این اطلاعیه در حالی منتشر شد که مصوبه اخیر شورای رقابت در خصوص دستورالعمل جدید قیمت گذاری، خودروسازان را مکلف کرده است تا قیمت های پیشنهادی خود را به سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان ارسال کنند تا پس از بررسی کارشناسی در مهلتی یک ماهه، تایید نهایی اعلام شود.

مشخص است که این نامه ایران خودرو در واکنش به اطلاعیه رسمی سازمان حمایت بوده است؛ اطلاعیه ای که محتوای آن نشان می دهد اجرای مصوبه جدید شورای رقابت متوقف شده است. در این اطلاعیه آمده است که «سازمان حمایت اقدامات کارشناسی خود را در چارچوب مصوبه شماره ۵۴۳ شورای رقابت و اصلاحات آن انجام داده و آماده اعلام نتیجه نهایی در مهلت مقرر به شرکت ایران خودرو بوده است؛ لیکن در تاریخ ۱۳ مهرماه ۱۴۰۴ و پیرو مکاتبه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی، دستور توقف اقدامات بر اساس مصوبه اخیر و ادامه فرآیند بر مبنای ویرایش قبلی تا زمان رفع ابهامات صادر شده است.» بر این اساس، سازمان حمایت اعلام کرده که نتایج محاسبات خود در خصوص قیمت محصولات ایران خودرو را بر مبنای دستورالعمل قبلی شورای رقابت به وزارت صمت ارسال کرده است. همچنین در نامه ای به تاریخ ۱۵ مهرماه، این سازمان به ایران خودرو هشدار داده که هر گونه تغییر یا اعلام قیمت های جدید باید صرفاً با هماهنگی مراجع ذی ربط انجام شود تا از تبعات قانونی احتمالی جلوگیری شود.

این موضع گیری در حالی صورت می گیرد که ایران خودرو در آستانه اجرای دورنهم فروش محصولات خود قرار دارد و با تکلیفی در اعلام قیمت نهایی می تواند فرآیند عرضه را با اختلال مواجه کند. به این ترتیب، چرخه اختلاف میان شورای رقابت، سازمان حمایت و وزارت صمت دوباره فعال شده و تعیین قیمت خودرو به گره ای چندلایه تبدیل شده است. از یک سو شورای رقابت با هدف کنترل بازار در پی اعمال دستورالعمل جدید است و از سوی دیگر سازمان حمایت و مجلس نسبت به نحوه محاسبه قیمت ها و آثار آن بر بازار تردید دارند؛ این در شرایطی است که دستگاه قضا نیز چندی پیش از ورودش به حوزه



احسان ناصر یابی

e.naseri@autoworld.ir

توضیحات «ایران خودرو» درباره ضرورت اصلاح قیمت محصولات



ایکوپرس: گروه صنعتی ایران خودرو با صدور بیانیه ای خطاب به مردم شریف ایران، توضیحاتی در خصوص ضرورت اصلاح قیمت محصولات به دلیل شرایط اقتصادی ارائه کرد.

متن این بیانیه به این شرح است:

«بسم الله الرحمن الرحیم

ملت شریف و بزرگوار ایران،

ایران خودرو، همان گونه که از نامش پیداست، فرزند این خاک و زاده اراده و همت ایرانی است. ما در این شرکت، با وجود همه دشواری ها و موانعی که در ماه های اخیر پیش رو داشته ایم، همچنان بر عهد خود با مردم و میهن پایبند مانده ایم؛ عهده ای برای تولید، پیشرفت و حفظ نام نیک صنعت ملی. بدیهی است، هیچ تغییر قیمتی برای ما خوشایند نیست، اما شرایط اقتصادی امروز، افزایش بهای مواد اولیه، ارز تاملینی و هزینه های تولید، ما را ناگزیر ساخته تا با کم ترین میزان افزایش و صرفاً برای حفظ تداوم تولید و جلوگیری از زیان به سهام دولتی، عمومی و خصوصی و سرمایه های ملی و مردمی وار تقای کیفیت و نوسازی خطوط، نرخ های جدید را اعمال کنیم.

از هم میهنان عزیز می خواهیم این تصمیم را نه به عنوان حرکتی سودجویانه، بلکه تلاشی برای بقای تولید داخلی و پاسداری از «حق الناس» بدانند.

اکنون در پاسخ به اظهارات اخیر سازمان حمایت، نکات زیر را به استحضار ملت عزیز می رسانیم: ایران خودرو، بر پایه بند ۱-۳ ذیل ماده ۳ مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت و اصلاحات بعدی آن تا تاریخ ۱۱/۰۶/۱۴۰۴، طی نامه شماره ۱۴۰۴۴۱۶۲۴۷ مورخ ۱۸/۰۶/۱۴۰۴، مستندات و محاسبات واقعی قیمت تمام شده محصولات خود را به سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان ارسال کرده است.

-طبق همان مصوبه، سازمان حمایت مکلف بود حداکثر ظرف یک ماه نسبت به بررسی و اعلام نظر درباره قیمت ها اقدام کند.

در صورت عدم پاسخ در مهلت مقرر، قانون صراحت دارد که سکوت سازمان به منزله تایید قیمت های پیشنهادی عرضه کننده تلقی می شود.

-با این حال، سازمان محترم حمایت طی نامه شماره ۶۲۲۹۳۲۸ مورخ ۱۵/۰۷/۱۴۰۴ پاسخی ارائه کرده که از منظر حقوقی و قانونی، فاقد وجاهت است؛ چراکه با مفاد بند ۵ ماده ۵۸ و ماده ۹۲ قانون اجرای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و نص صریح مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت و اصلاحات بعدی آن در تعارض است.

بنابراین هیات مدیره شرکت ایران خودرو با احترام به قانون و در اجرای دقیق مصوبات شورای رقابت و با توجه به عدم اظهار نظر قانونی سازمان حمایت در مهلت مقرر، اقدام به اعمال تغییرات کرده است. هدف ما روشن است: پایداری تولید ملی، ارتقای کیفیت خودرو ایرانی و رعایت قوانین و مقررات و حفظ منافع مردم و سهام داران که همگی از دارایی های عمومی کشورند.

ایران خودرو، خود را نه تنها تولید کننده خودرو بلکه خدمتگزار مردم ایران می داند.

پاینده باد ایران و ایرانی»

مدیرعامل پارس خودرو در حاشیه بازدید از نمایشگاه بین المللی خودرو تبریز: «پارس نوا» آماده ورود به بازار خودرو شد

برنامه ریزی، نسخه های مجهز به گیربکس اتوماتیک در تیپ های هاچ بک، کراس اوور و کارگو نیز تولید خواهند شد.

وی از اخذ مجوز شماره گذاری این خودرو خبر داد و افزود: «برنامه تولید پارس نوا در سال جاری سه هزار دستگاه است.»

مدیرعامل پارس خودرو گفت: «پارس نوا با بهره گیری از توان متخصصان داخلی، به روزرسانی خطوط مونتاژ و ساخت قالب های جدید تولید می شود و تولید انبوه آن در روزهای آینده آغاز خواهد شد.»

وی در ادامه درباره برنامه های جدید شرکت پارس خودرو گفت: «با حمایت معاونت خودرویی وزارت صمت و تسهیل واردات محصولات با کیفیت، مذاکرات سه جانبه ای میان سایپا، پارس خودرو و شریک تجاری خارجی انجام شده و بر اساس آن، خودرو 421P به صورت SKD در پارس خودرو در حال تولید است.»

مدیرعامل پارس خودرو تاکید کرد: «به دلیل تحریم های ظالمانه علیه کشورمان شریک قدیمی پارس خودرو همکاری با این شرکت را قطع کرد و تمام این موفقیت ها با استفاده از توان متخصصان داخلی و به روزآوری خطوط مونتاژ و تولید قالب های جدید حاصل شده است.»



«به گزارش «سایپانیوز» بهمن حسین زاده در حاشیه بازدید از بیست و نهمین نمایشگاه بین المللی خودرو تبریز گفت: «مسال گروه سایپا با تنوع بیشتری از محصولات در نمایشگاه حاضر شده و شرکت های سایپا، پارس خودرو، زامیاد و سایپا سیترون، مجموعه ای از محصولات تولیدی و مونتاژی خود را در معرض دید بازدید کنندگان قرار داده اند که مورد توجه مردم قرار گرفته است.» وی افزود: «گروه خودروسازی سایپا با دارا بودن دو کارخانه بزرگ و چندین شرکت قطعه سازی در استان آذربایجان شرقی، نقشی مؤثر در اقتصاد این استان ایفا می کند.»

مدیرعامل پارس خودرو در ادامه با اشاره به تلاش های صورت گرفته برای نهایی سازی پروژه «پارس نوا»، محصول جدید این مجموعه اظهار کرد: «پس از آغاز به کار تیم مدیریتی جدید در گروه سایپا، تمام توان و سرمایه گذاری شرکت پارس خودرو برای اتمام این پروژه به کار گرفته شد و با همکاری تامین کنندگان و قطعه سازان، این پروژه به سرانجام رسیده است.»

وی تصریح کرد: «با حمایت مدیرعامل گروه سایپا و همکاری مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا، شرکت مگاموتور و سازه گستر، خودرو پارس نوا بر پایه پلت فرم تندر ۹۰ با امکانات و آپشن های متعدد آماده ورود به بازار شده و تمامی استانداردهای لازم را اخذ کرده است.»

حسین زاده گفت: «پارس نوا در مرحله نخست با گیربکس دنده ای عرضه می شود و بر اساس



اتمسفر یک قلب تپنده این رودستر جموش باواریایی را تشکیل می‌دهد. این موتور با نام M62 معرفی می‌شود که به لطف تکنولوژی ساخت بامو دارای حداکثر قدرت ۳۸۱ اسببخار در ۵۸۰۰ دوری ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۵۱۰ نیوتون متر در ۵۱۰۰ دوری ام است. در این نسخه از Z8 شاهد نصب گیربکس ۵ سرعته سوئیچ-تروئیک هستیم که قدرت و گشتاور را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. بر این اساس حداکثر سرعت رسمی این رودستر جموش باواریایی ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت است.

بامو Z8 از جمله خودروهای اسپرتی بود که در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی بسیار با استقبال خوبی مواجه شد. این خودرو در نسخه خاص تر با نام آلپینا رودستر وی-۸ معرفی می‌شود. این خودرو از نظر طراحی همان Z8 است که با کاپوت کشیده و خطوط شارپ و گلگیرهای عضلانی همراه است که استایل بسیار جذابی به این خودرو می‌بخشد. اما از نظر مشخصات فنی آلپینا رودستر وی-۸ زیر کاپوت کشیده خود یک موتور پرتوان حجیم را جا داده است. به عبارت دیگر موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴۸۲۷ سی‌سی با ساختار



موتور پرتوان و حجیم رودستر «بامو»

«S63»؛ شاهکار مهندسی مکانیک به سبک باواریایی

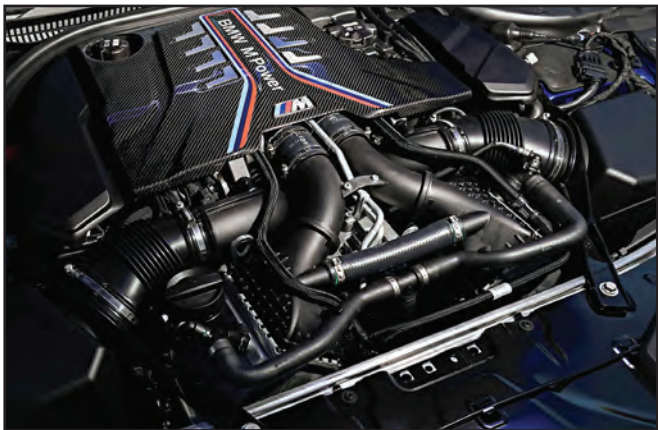
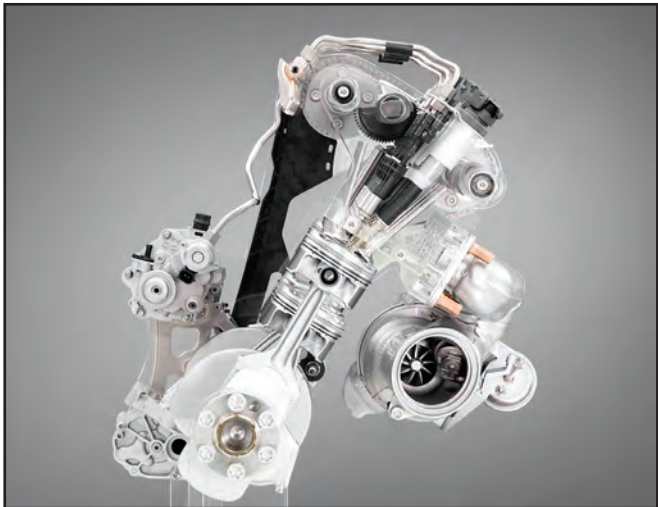
۸ سیلندر با «بامو» چگونه معنا می‌شود؟



رادر دور موتور ۲۷۰۰ دوری ام (دور در دقیقه) به بالاتر به سیلندرهای رساند. همچنین از سیستم تایمینگ متغیر هوشمند منحصر به فرد بامو یعنی ولوترونیک (ونوس‌های دوبل) با سیستم پاشش مستقیم سوخت داخل سیلندرها پر خوردار بوده که توان و گشتاور بالاتری را ارائه می‌دهد. به لطف تغییرات در الگوریتم پروگرامینگ ECM نیز نسبت به N63 حدود ۱۰۰ اسببخار و حدود ۱۰۰ نیوتون متر گشتاور بالاتر نیز فراهم می‌آورد. در موتور S63 از سنسورهای متعددی طراحی شده که سیستم ونوس‌های دوبل، عملکرد توربوهای دوقلو و باز و بسته شدن سوپاپ‌ها را به ECM گزارش می‌دهد تا بر اساس آن، باوالانس و ریتادر کردن و کاهش یا افزایش پوست توربو توان و گشتاور چشمگیری را به وجود آورد.

هماهنگی با موتور الکتریکی و ساختار هیبریدی

جالب است بدانید که بامو موتور S63 را با تغییرات زیاد و البته کویل شدن با موتور الکتریکی از سال ۲۰۲۲ میلادی به بعد، به تولید رسانده که نام آن را S68 گذاشته است. در نسل جدید سوپرسدان سریع جیسور بامو یعنی M5 G90 از موتور S68 که دارای ساختار فنی ۸ سیلندر با آرایش وی-شکل و حجم موتور ۴۳۹۵ سی‌سی با تکنولوژی تویین-توربوشارژ است، بهره گرفته شده است.



را نیز داشته باشد. در نهایت یک سال پس از طراحی و تولید نخستین مدل N63 یعنی در سال ۲۰۰۹ میلادی موتور ۸ سیلندر با آرایش وی-شکل دارای زاویه ۹۰ درجه‌ای را ساخت. این موتور از ساختار بلوک (بدنه) سیلندر و سرسیلندر تمام آلومینیومی، پیستون، شاتون و میل لنگ فورج بر خوردار است. موتور S63 که نسخه‌های-پرفورمنسی N63 است، تنها در یک حجم موتور یعنی ۴۳۹۵ سی‌سی به تولید رسیده است.

موتور S63 دارای پارامترهای فنی از جمله طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر (در مجموع ۳۲ سوپاپ)، مکانیزم دومیل سوپاپ و DOHC، قطر سیلندر ۸۹ میلی‌متری، کورس پیستون ۸۸،۳ میلی‌متری، مکانیزم منحصر به فرد سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌های بامو ولوترونیک (ونوس‌های دوبل)، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها و استفاده از سیستم پرخوران منحصر به فرد بامو (تویین-اسکرول-توربو) است.

بر این اساس این مدل توانایی تولید قدرت از ۵۴۷ اسببخار در ۶۰۰۰ دوری ام (دور در دقیقه) تا ۶۱۷ اسببخار قدرت در ۶۷۰۰ دوری ام را دارد. همچنین می‌تواند گشتاور ۶۸۰ نیوتون متری در ۵۶۵۰ دوری ام (دور در دقیقه) تا ۱۷۵۰ دوری ام در ۵۸۰۰ دوری ام تولید کند. در مدل بامو M5 CS موتور S63 در چهار نسخه S63B44T0، S63B44T2، S63B44T4 و S63B44T4 روی محصولات های-پرفورمنسی و تمام اسپرت بامو نصب شده است. ناگفته نماند که نسبت تراکم در مدل S63B44T0 به دلیل طراحی محفظه احتراق ایده‌آل و کاهش فضای احتراق به ۱۰ به یک



و یادر نسخه S63B4400 به ۹،۳ به یک رسیده است. همچنین در هر دو مدل نامبرده شده پوست توربو (فشار اضافی هوا ورودی به سیلندر) ۱،۳ تا ۱،۵ بار (bar) است. همچنین در تمام مدل‌های S63 حداکثر سرعت موتور با ردا لاین بین ۱۶۸۰ دوری ام تا ۱۷۵۰ دوری ام (دور در دقیقه) است.

تکنولوژی خلاصه شده باواریایی در S63

آن چه موتور S63 بامو را در کلاس ۸ سیلندرهای وی-شکل متمایز می‌سازد، ابتدا حجم موتور آن یعنی ۴،۴ لیتری و در نهایت بهره گرفتن از تکنولوژی پرخوران توربوهای دوقلو است. به عبارت دیگر دو رقیب هموطن باواریایی‌ها یعنی مرسدس بنز و آئودی از پیش‌رانه ۸ سیلندر ۴ لیتری بهره می‌گیرند؛ اما محصولات اسپرت بامو از موتور ۸ سیلندر ۴،۴ لیتری تویین-توربو برخوردار است. موتور S63 دارای تکنولوژی تویین-اسکرول-توربو است که یک توربو کوچک تر وظیفه دارد تا در دور موتورهای ۱۰۰۰ تا ۲۷۰۰ دوری ام (دور در دقیقه) میزان هوای پرخوران را به سیلندرها برساند. در این تکنولوژی از یک توربوشارژر بزرگ تر نیز بهره گرفته شده که هوای پرخوران فشرده

بامو در زمینه طراحی و تولید موتورهای احتراق داخلی

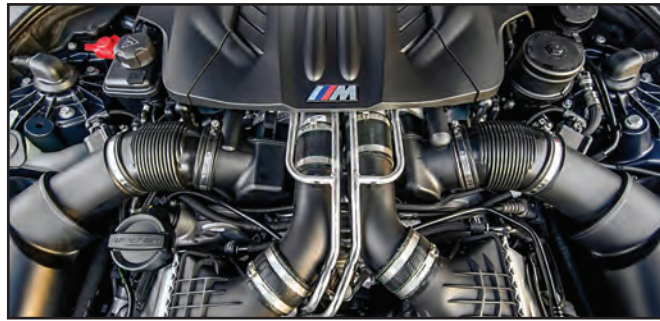
بنزینی همواره زبانزد بوده است. چرا که موتورهای ۴،۶ و ۸ سیلندر این کمپانی هر ساله در فهرست

بهترین موتورهای جهان حضور داشته‌اند. موتور S63 یکی از معروف‌ترین و پرتوان‌ترین پیش‌رانه‌های ۸ سیلندر در خودرو سازی است که تکنولوژی خلاصه شده در آن منجر به ایجاد چنین جایگاهی برای آن شده است. در ادامه با ما همراه باشید تا به صورت تخصصی و فنی ساختار موتور S63 را بررسی کنیم.



آغاز S63 با N63

موتور N63 که از سال ۲۰۰۸ میلادی توسط مهندسان بامو طراحی و ساخته شد، دارای ساختار ۸ سیلندر با آرایش وی-شکل در دو حجم موتور ۳۹۸۲ سی‌سی و ۴۳۹۵ سی‌سی است. قطر سیلندر در این موتور ۸۹ میلی‌متر و کورس پیستون ۸۰ میلی‌متر و ۸۸،۳ میلی‌متری است. نکته بسیار مهم این که موتور N63 دارای بلوک (بدنه) و سرسیلندر تمام آلومینیومی بوده و زاویه قرارگیری پیستون‌ها ۹۰ درجه‌ای است. از سوی دیگر این پیش‌رانه در سال‌های ۲۰۱۲، ۲۰۱۶ و ۲۰۱۸ میلادی دستخوش تغییرات و به‌روزرسانی توسط مهندسان قوای محرکه بامو قرار گرفت. در سال ۲۰۱۲ به‌روزرسانی فنی N63TU و N63TU2 منجر به تولید مدل N63B4401 و N63B4402 شد. این به‌روزرسانی شامل افزودن سیستم ولوترونیک (ونوس‌های دوبل)، تغییرات و اصلاحاتی در



توربوشارژ، طراحی سوپاپ OCV جدید، پیستون‌های سبک‌وزن، شاتون و میل لنگ فورج شده، اضافه شدن سیستم بازگشت روغن از ناحیه سرسیلندر و قالبیاق سوپاپ، طراحی جدید نشست سوپاپ دود در جایگاه طراحی خود، اصلاحات سیستم سوخت‌رسانی و اضافه شدن یک مبدل خنک‌کننده دوم برای موتور و گیربکس می‌شود. به‌روزرسانی فنی دوم در سال ۲۰۱۶ میلادی صورت گرفت تا در نهایت منتج به تولید دو موتور N63TU2 و N63B4402 شد. تغییراتی که در این دو موتور اعمال شده، استفاده از توربوشارژرهای دوقلو (تویین-اسکرول-توربو)، مبدل حرارتی نسل جدید برای خنک‌کاری بهتر روغن موتور و توربوشارژر و خنک‌کننده جدید در میان سیلندرها به شکل ۷ جهت افزایش طول عمر موتور است. جدیدترین و سومین به‌روزرسانی فنی روی این مدل در سال ۲۰۱۸ انجام شد. در نهایت دو مدل N63B44M3 و N63B44T3 به تولید رسید. در هر دو مدل سیستم خنک‌کننده توسط روغن برای میل لنگ و سرسیلندر دستخوش تغییرات قرار گرفت و منجر به بهبود خنک‌کاری موتور نیز شد؛ همچنین سیستم جرقه‌زنی و سیستم سوخت‌رسانی کمی با تغییرات مواجه شدند. در مدل N63B44T3 سیستم سوخت‌رسانی با فشار بالا یعنی ۵ هزار psi، انژکتورهای جدید، توربوهای دوقلو بزرگ (تویین-اسکرول-توربو) بزرگ تر، باز طراحی مانیفولد ورودی هوا و به‌روزرسانی سیستم خنک‌کننده و رادیاتور موتور ارتقا یافته‌اند تا رانندمان موتور را افزایش و استهلاک را به خوبی کاهش دهد. ناگفته نماند که موتور N63 و نسخه‌های-پرفورمنسی آن S63 نخستین پیش‌رانه ۸ سیلندر بامو هستند که دارای سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر هاست.

اولین طراحی منحصر به فرد توسط بامو

بامو در موتور N63 انقلابی در زمینه طراحی موتورهای با آرایش وی-شکل انجام داد. آن هم استفاده از طرح hot-vee است. این طرح برای نخستین بار توسط فراری برای موتور خودروهای مسابقه‌ای این خودرو ساز مطرح شد. اما بامو نخستین کمپانی خودرو ساز بود که این طرح جذاب را به خودروهای جادامی آورد. موتور hot-vee این منظور است که یک موتور توربوشارژر با آرایش وی دارای یک یا چند توربوشارژر بین سیلندرها یا قسمت وی دیف سیلندر هاست. به عبارت ساده‌تر موتور وی-شکل دارای یک فضای خالی است. در موتور با طرح hot-vee توربوشارژر در این بخش قرار می‌گیرد و این طراحی به دلیل کوتاه‌تر شدن مسیر ورودی هوا به توربوشارژر و کاهش لگ یا تاخیر توربوشارژر است. زیرا در این نوع ساختار موتور وی مسیر هوای کوتاه‌تر از توربوشارژر از طریق یک اینتر کولر تامین و منجر به کاهش تاخیر در توربو نیز می‌شود. به‌طور کلی موتور وی با طرح hot-vee از طریق دو اینتر کولر هوا به آب خنک می‌شود؛ زیرا این اینتر کولرها نسبت به اندازه شان، نسبت به یک اینتر کولر بزرگ هوا به هوا، راندمان بیشتری دارند. در واقع این ایده برای جانمایی بهتر و عملکرد دقیق تر موتور در نظر گرفته شده که مزایای بسیاری نیز دارد. همچنین جالب است بدانید که مانیفولد ورودی در موتورهای ۸ سیلندر وی اتمسفریک فاقد ساختار hot-vee در فضای خالی وی قرار گرفته و مانیفولد خروجی در خارج نصب می‌شود. اما در موتور وی-شکل با ساختار hot-vee مانیفولد آگزوز و توربوشارژر بین ریف‌های سیلندر در داخل موتور یعنی فضای خالی وی تعبیه شده و مانیفولد‌های ورودی در خارج موتور قرار گرفته‌اند. این طرح در حقیقت عرض موتور را کاهش و طول مسیر آگزوز را از خروجی مانیفولد آگزوز تا توربوشارژر کم می‌کند. همچنین در این طرح باید از اینتر کولرهای هوا به آب استفاده شود؛ بر این اساس در پیچه گاز نیز عملکرد بهتری خواهد داشت.

ساختار فنی موتور S63 بامو

بامو برای این که بتواند با رقبای سرسخت خود همچون مرسدس بنز، پورشه، آئودی، دوج و فورد به رقابت بپردازد، نیاز داشت تا یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل‌های-پرفورمنسی (با عملکرد بالا)

است. هرچند که اضافه شدن دورنگ بدنه و رنگ مشکی پینوئی ستون A دوگانه جذابیت بصری را در این خودرو دوجندان کرده است. پوزه با حجم نسبتاً زیاد رویه جلو و چراغ‌های کشیده با گرافیک D شکل LED درون آن چهره تهاجمی برای ID.Buzz به ارمغان آورده است. ناگفته نماند که چراغ‌های کشیده که در میان آن LED نواری افقی در کنار لوگوی بزرگ فولکس واگن تعبیه شده، دقیقاً حس و حال تایپ ۲ را القا می‌کند. در نمای عقب شاهد یک طراحی بسیار مدرن و چشم‌نواز هستیم. چراغ‌های پیوسته با گرافیک LED و اسپویلر الحاقی نمای بسیار جذابی به این مینی‌ون چابک داده است.

هدف طراحی و تولید از ID.Buzz کامل کردن سبک محصولات تمام‌الکتریکی فولکس واگن است که به منظور سهم بیشتر بازار خودروهای تمام‌برقی به تولید رسیده است. از نظر طراحی المان‌هایی در این مینی‌ون جذاب وجود دارد که آن را به یک خودرو کلاسیک اما مدرن بدل کرده است. با نگاهی به پروفیل بدنه ID.Buzz شاهد یک طراحی ساده اما بسیار جذاب بر پایه پلتفرم MEB فولکس واگن هستیم. زیرا خط تیز برجسته افقی شانه با مجموع سسطوح تخت و انحنای ویژه روی گل‌گیرهای جلو و عقب و سبیل رنگ‌های ۱۸ و ۱۹ و ۲۰ اینجی کاراکتر فوق اسپرتی به این مینی‌ون جذاب آلمانی بخشیده

نگاهی به طراحی ون جذاب «فولکس واگن»



«دنیای خودرو» ستاره جدید جاده‌ها را بررسی کرد؛

«ستراتاپ کلاس»، برنده جایزه اتوبوس سال ۲۰۲۶

فرآیند انتخاب برنده جایزه «اتوبوس سال ۲۰۲۶» طی تست‌های جاده‌ای گسترده‌ای تحت عنوان Coach Euro Test انجام شد



فرآیند انتخاب: آزمونی سخت برای بهترین‌ها
فرآیند انتخاب برنده جایزه «اتوبوس سال ۲۰۲۶» طی تست‌های جاده‌ای گسترده‌ای تحت عنوان Coach Euro Test انجام شد. در این تست‌ها، داوران از کشورهای مختلف عملکرد اتوبوس‌ها را در شرایط واقعی بررسی کردند.
معیارهای ارزیابی شامل شتاب، ترمز، پایداری در سرعت‌های بالا، کیفیت تجربه مسافران، عملکرد سیستم‌های ایمنی، هزینه‌های عملیاتی و نوآوری‌های فنی بود. سترتا تاپ کلاس در تمامی این معیارها امتیازات بالایی کسب کرد. داوران به‌ویژه از طراحی داخلی لوکس و فناوری‌های ایمنی این مدل تمجید کردند. یکی از داوران در مصاحبه با مجله Bus & Coach Buyer اظهار داشت که سترتا تاپ کلاس نه تنها یک اتوبوس، بلکه یک تجربه کامل سفر است که استانداردهای جدیدی را در صنعت کوچ تعریف می‌کند.

اهمیت جایزه: تأییدی بر نوآوری سترتا
کسب این جایزه برای سترتا تنها یک افتخار تجاری، بلکه تأییدی بر سال‌ها نوآوری و تعهد این شرکت به کیفیت است. این موفقیت نشان‌دهنده توانایی سترتا در پاسخگویی به نیازهای در حال تغییر بازار حمل‌ونقل، به‌ویژه در زمینه راحتی و پایداری است. برای صنعت حمل‌ونقل، این جایزه پیامی روشن دارد: آینده متعلق به اتوبوس‌هایی است که تجربه‌ای لوکس را با مسئولیت‌پذیری محیط‌زیستی ترکیب می‌کنند. موفقیت سترتا تاپ کلاس می‌تواند الهام‌بخش دیگر سازندگان برای سرمایه‌گذاری در فناوری‌های سبز و طراحی‌های نوآورانه باشد.

تأثیر بر بازار جهانی: فراتر از اروپا
سترتا تاپ کلاس عمدتاً برای بازار اروپا طراحی شده، اما تأثیر آن فراتر از این قاره خواهد بود. بازارهای آسیا، خاورمیانه و استرالیا، که تقاضای روبه‌شدی برای اتوبوس‌های لوکس دارند، می‌توانند از این مدل استقبال کنند. شرکت‌های مسافری که به دنبال ارائه خدمات VIP و تورهای لوکس هستند، احتمالاً سترتا تاپ کلاس را به عنوان گزینه‌ای ایده‌آل انتخاب خواهند کرد. این موفقیت همچنین می‌تواند به افزایش فروش و تقویت جایگاه دایملر تسراک در برابر رقبای کمک کند. انتظار می‌رود که این مدل در سال‌های آینده به یکی از پر فروش‌ترین اتوبوس‌های لوکس در اروپا تبدیل شود.

Busworld 2025 ویتربین نوآوری‌های حمل‌ونقل
نمایشگاه Busworld 2025، که از ۴ تا ۱۹ اکتبر در بروکسل برگزار شد، بزرگ‌ترین رویداد جهانی در حوزه اتوبوس و کوچ بود.
این نمایشگاه نه تنها میزبان اعلام برندگان جوایز اتوبوس سال بود، بلکه فرصتی برای نمایش جدیدترین فناوری‌های حمل‌ونقل فراهم کرد.
از اتوبوس‌های الکتریکی Solaris و Iveco گرفته تا مدل‌های هیدروژنی و هیبریدی، Busworld 2025 نشان داد که آینده صنعت اتوبوس‌سازی در دستان فناوری‌های سبز است. غرفه سترتا در این نمایشگاه با استقبال گسترده‌ای مواجه شد و بسیاری از اپراتورهای حمل‌ونقل قرار دادهای اولیه برای خرید تاپ کلاس امضا کردند.

اتوبوس تمام‌الکتریکی مسافری دوربرد گام بعدی سترتا
با توجه به موفقیت سترتا تاپ کلاس، انتظار می‌رود که این مدل به عنوان معیاری برای اتوبوس‌های لوکس در سال‌های آینده شناخته شود. در عین حال، فشارهای جهانی برای کاهش انتشار کربن ممکن است سترتا را به سمت توسعه نسخه‌های تمام‌الکتریکی این مدل سوق دهد. دایملر تسراک اعلام کرده که در حال سرمایه‌گذاری روی فناوری‌های الکتریکی و هیدروژنی است و احتمالاً نسخه‌های سبب‌تر تاپ کلاس در آینده معرفی خواهند شد. این تعهد به نوآوری، سترتا را در خط مقدم صنعت حمل‌ونقل نگه خواهد داشت.

در بخش پیش‌رانه، سترتا تاپ کلاس از موتورهای دیزلی پیشرفته Mercedes-Benz بهره می‌برد که با استانداردهای آلایندگی Euro VI یا Euro 6d سازگار هستند. موتور اصلی OM470LA با حجم ۱۰.۷ لیتر و قدرت ۳۲۵ تا ۳۴۵ اسببخار (۲۴۶ تا ۲۶۸ کیلووات) عرضه می‌شود، در حالی که گزینه قدرتمندتر OM473LA با حجم ۱۲.۸ لیتر تا ۱۴۲۱ اسببخار (۳۱۰ کیلووات) قدرت تولید می‌کند. گشتاور موتور بین ۱۴۰۰ تا ۱۸۰۰ نیوتون‌متر است که شتاب نرم و قدرتمند را در سربالایی‌ها فراهم می‌آورد.
سیستم انتقال قدرت شامل گیربکس اتوماتیک 8-Speed PowerShift GO250 یا 8-Speed GO280 با ۸ دنده است که تعویض دنده را بدون وقفه و با مصرف بهینه انجام می‌دهد. برای پایداری بیشتر، گزینه‌های هیبریدی ملایم (Mild Hybrid) با سیستم ۴۸ ولتی موجود است که بازافت انرژی ترمز را تا ۱۰ درصد بهبود می‌بخشد. مخزن سوخت استاندارد ۴۴۰ لیتر (با گزینه تا ۶۰۰ لیتر) و مخزن AdBlue ۲۳ لیتری، برد عملیاتی بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر را بدون توقف طولانی تضمین می‌کند، در حالی که مصرف سوخت متوسط حدود ۲۵ تا ۳۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر (بسته به بار و شرایط جاده) است. ظرفیت سرنشینان و بار یکی از نقاط قوت سترتا تاپ کلاس است. مدل S516 HDH می‌تواند تا ۵۹ مسافر (به اضافه راننده) را در صندلی‌های لوکس Voyage Plus جای دهد، با گزینه‌های چیدمان ۲+۲ یا ۲+۱ برای افزایش راحتی. فضای بار (luggage compartment) یکی از بزرگ‌ترین در کلاس خود است و تا ۱۲.۵ مترمکعب حجم دارد، که برای تورهای طولانی ایده‌آل است. سیستم تهویه مطبوع با واحدهای مستقل برای جلو و عقب، ظرفیت خنک‌کنندگی ۴۵ کیلووات و گرمایشی ۳۰ کیلووات را ارائه می‌دهد و با فیلترهای HEPA، کیفیت هوای داخلی را حفظ می‌کند. سیستم صوتی و سرگرمی شامل نمایشگرهای ۱۵.۶ اینچی لمسی برای هر صندلی (در گزینه لوکس)، اتصال بلوتوث و وای‌فای دوبنده با سرعت یک گیگابیت است.

ایمنی فنی سترتا تاپ کلاس با استانداردهای پیشرفته‌ای مانند MirrorCam (دوربین‌های جایگزین آینه) و سیستم‌های ADAS (کمک‌راننده پیشرفته) برجسته است. ترمزهای دیسکی هیدرولیکی با EBS و ABS، نیروی ترمز بیش از ۷۰ درصد وزن وسیله را در شرایط خشک فراهم می‌کند، در حالی که سیستم پایداری الکترونیکی (ESP) و کنترل کشش (ASR) از لغزش در جاده‌های لغزنده جلوگیری می‌کنند. ویژگی‌های اضافی شامل ترمز اضطراری خودکار (AEB)، هشدار خروج از خط (LKA)، تشخیص عابر پیاده و دوچرخه‌سوار و نظارت ۳۶۰ درجه با ۸ دوربین است. شاسی فولادی با جوشکاری رباتیک، مقاومت ضربه‌ای بالایی (تا ۸۰ درصد بیشتر از استاندارد) دارد و شیشه‌های لمینیت ضد گلوله در گزینه‌های امنیتی موجود است. سیستم مدیریت ناوگان (Fleetboard) با اتصال telematics، داده‌های واقعی زمان ماندن مصرف سوخت، موقعیت GPS و وضعیت فنی را ردیابی می‌کند.

از نظر الکتریکی و الکترونیکی، سترتا تاپ کلاس با باتری ۲۴ ولتی (دو باتری ۱۸۰ آمپر ساعت) و ژنراتور ۲۸۰ آمپر، قابلیت اطمینان بالایی در سیستم‌های برقی ارائه می‌دهد. سیستم روشنایی کاملاً LED با مصرف ۳۰ درصد کمتر از هالوژن، شامل چراغ‌های adaptive برای شرایط مه‌آلود است. برای دسترسی، درهای پنوماتیک با عرض ۱.۲ متر و رمپ هیدرولیکی برای معلولان (بازاویه ۶ درجه) تعبیه شده. هزینه‌های نگهداری پایین با فواصل سرویس ۶۰ هزار کیلومتری و دسترسی آسان به اجزا، TCO (هزینه کل مالکیت) را تا ۱۵ درصد کاهش می‌دهد.

تجربه راننده: راحتی و تمرکز در کابین
کابین راننده در سترتا تاپ کلاس به گونه‌ای طراحی شده که راحتی و تمرکز راننده را در اولویت قرار می‌دهد. داشبورد دیجیتال با نمایشگرهای بزرگ، سیستم ناوبری پیشرفته و کنترل‌های ارگونومیک، رانندگی را به تجربه‌ای لذت‌بخش تبدیل کرده‌اند. سیستم‌های کمک به رانندگی نیز خستگی راننده را در سفرهای طولانی کاهش می‌دهند و به او امکان می‌دهند با تمرکز بیشتری رانندگی کند. این توجه به جزئیات، چه در بخش مسافران و چه در بخش راننده، نشان‌دهنده رویکرد جامع سترتا به طراحی است.

در نمایشگاه بین‌المللی Busworld 2025 که در بروکسل برگزار شد، سترتا تاپ کلاس عنوان معتبر «اتوبوس سال ۲۰۲۶» را از آن خود کرد. این جایزه که توسط هیات داوران مستقل متشکل از روزنامه‌نگاران و کارشناسان برجسته صنعت حمل‌ونقل اروپا اهدا می‌شود، یکی از معتبرترین افتخارات در حوزه اتوبوس‌های مسافری است. سترتا تاپ کلاس با ترکیبی بی‌نظیر از طراحی لوکس، فناوری پیشرفته و تعهد به پایداری، رقبای قدرتمندی مانند MAN، Scania و VDL را پشت سر گذاشت و استانداردهای جدیدی را در این صنعت تعریف کرد. در این مقاله، ویژگی‌های برجسته این اتوبوس، اهمیت جایزه، فرآیند انتخاب و تأثیرات آن بر آینده حمل‌ونقل جاده‌ای بررسی می‌شود.



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

تاریخچه جایزه اتوبوس سال
جایزه «اتوبوس سال» از سال ۱۹۸۹ به عنوان یکی از مهم‌ترین افتخارات صنعت اتوبوس و کوچ در اروپا شناخته می‌شود. این جایزه که در ابتدا به صورت دوسالانه اهدا می‌شد، اکنون هر سال در نمایشگاه Busworld به برترین مدل‌های اتوبوس و کوچ در دسته‌های مختلف اعطا می‌گردد. هیات داوران، متشکل از نمایندگان رسانه‌های تخصصی حمل‌ونقل از کشورهای مختلف اروپایی، اتوبوس‌ها را بر اساس معیارهای سخت‌گیرانه‌ای مانند طراحی، ایمنی، راحتی مسافران، کارایی سوخت و پایداری محیط‌زیستی ارزیابی می‌کنند. برای سال ۲۰۲۶، رقابت در دسته کوچ‌های لوکس که برای سفرهای طولانی طراحی شده‌اند، به اوج خود رسید. سترتا تاپ کلاس در این رقابت توانست با ویژگی‌های منحصر به فرد خود توجه داوران را جلب کند و به عنوان برنده اعلام شود.

سترتا تاپ کلاس، شاهکاری از مهندسی و طراحی
سترتا، زیرمجموعه شرکت دایملر تسراک، سال‌هاست که به عنوان پیشگام در تولید اتوبوس‌های لوکس و باکیفیت شناخته می‌شود. مدل تاپ کلاس که برای سال ۲۰۲۶ به روزرسانی شده، تجسمی از تعهد این شرکت به ارائه تجربه‌ای بی‌نقص برای مسافران و رانندگان است. فضای داخلی این اتوبوس به گونه‌ای طراحی شده که حس یک هتل لوکس را به مسافران القا می‌کند. صندلی‌های ارگونومیک با قابلیت تنظیم پیشرفته، فضای پای وسیع و سیستم‌های سرگرمی مدرن مانند نمایشگرهای لمسی شخصی و اتصال وای‌فای پرسرعت، تجربه‌ای بی‌نظیر از سفرهای طولانی را فراهم می‌کنند. نورپردازی محیطی LED و پنجره‌های پانورامیک نیز به جذابیت بصری کابین افزوده و محیطی آرامش‌بخش برای مسافران ایجاد کرده‌اند.

مرووری بر مشخصات فنی و ویژگی‌های بهترین اتوبوس مسافری دنیا در سال ۲۰۲۶
سترتا تاپ کلاس بر پایه پلتفرم TopClass 500 ساخته شده و گزینه‌های متنوعی برای تطبیق با نیازهای مختلف اپراتور فراهم می‌کند.
ابعاد و ساختار بدنه سترتا تاپ کلاس بر اساس مدل‌های مختلف S516 HDH، S515 HDH و S517 HDH تنظیم شده تا انعطاف‌پذیری بالایی در استفاده‌های شهری و بین‌شهری ایجاد کند. طول کلی اتوبوس از ۱۲.۵ متر در مدل پایه (S515 HDH) شروع می‌شود و تا ۱۴.۲ متر در مدل برتر (S517 HDH) می‌رسد. مدل برنده جایزه، S516 HDH، با طول ۱۳.۳ متر، تعادلی ایده‌آل بین مانورپذیری و ظرفیت ارائه می‌دهد. وزن خالص وسیله نقلیه (GVW) بین ۱۸ تا ۲۲ تن بسته به پیکربندی متغیر است، در حالی که محورهای سه‌گانه (در مدل‌های طولانی‌تر) توزیع وزن را بهینه کرده و پایداری در سرعت‌های بالا را افزایش می‌دهد. طراحی آیرودینامیک بدنه با ضریب درگ (Cd) حدود ۰.۲۸، مقاومت هوارا به حداقل رسانده و به کاهش مصرف سوخت کمک می‌کند.



تأمین کنندگان به بازارهای غیر رسمی و واسطه‌ها متوسل شوند؛ امری که نه تنها هزینه مالکیت را بالا برده، بلکه ریسک استفاده از قطعات تقلبی را نیز افزایش داده است. در چنین شرایطی، خودروهای میلیاردی که قرار بودند رفاه و کیفیت باشند، به تدریج به دغدغه خریداران تبدیل شده‌اند. کارشناسان معتقدند اگر دولت به جای تمرکز بر آمار واردات، به ایجاد نظام نظارتی برای خدمات پس از فروش و تأمین قطعات توجه نکند، این بازار لوکس نیز به سرنوشست بازار داخلی گرفتار می‌شود؛ بازاری پر هزینه، بی‌اعتماد و بی‌ثبات.

بازار خودروهای وارداتی در حالی این روزها رونق گرفته که خریداران این محصولات لوکس با چالشی جدی‌تر از قیمت روبه‌رو هستند؛ کمبود خدمات پس از فروش و دشواری تأمین قطعات یدکی، بسیاری از خودروهای میلیاردی جدید، توسط شرکت‌هایی وارد شده‌اند که شبکه خدمات رسمی یا نمایندگی معتبر در کشور ندارند. در نتیجه، دارندگان این خودروها برای کوچک‌ترین تعمیر یا تأمین قطعه، ناچار به پرداخت هزینه‌های سنگین و زمان‌بر هستند. تحریم‌ها، محدودیت نقل و انتقال مالی و ممنوعیت واردات قطعات اصلی، باعث شده



چالش مالکان خودروها وارداتی بانبود خدمات و قطعه

بازار خودرو در آستانه جهش جدید؛ عطش خرید و کمبود عرضه

تنها می‌تواند فاصله قیمتی کارخانه و بازار را بیشتر کند و انگیزه واسطه‌گری را بالا ببرد. در مجموع، بازار خودرو در شرایطی ایستاده که کوچک‌ترین شوک ارزی یا خبری می‌تواند آن را وارد مسیر صعودی کند. تقاضای انباشته، کمبود عرضه و نبود اطمینان اقتصادی، سه ضلع مثلثی هستند که فعلاً آرامش را از این بازار گرفته‌اند. اگر سیاست‌گذار این بار به جای قرعه‌کشی، به سراغ اصلاح واقعی برود، شاید بتوان به تعادل در بازار خودرو امیدوار بود.

واردات، محدودیت عرضه در بخش مونتاژی‌ها و ابهام نسبت به آینده قیمت ارز، در واقع، هر بار که چشم‌انداز اقتصادی تیره‌تر می‌شود، خودرو به عنوان کالای سرمایه‌ای دوباره در مرکز توجه سرمایه‌های سرگردان قرار می‌گیرد. تحلیلگران بازار معتقدند اگر سیاست‌گذار نتواند از مسیر افزایش تولید واقعی، تسهیل واردات و تثبیت مقررات قیمتی، عرضه را تقویت کند، احتمال جهش دوباره قیمت‌ها در ماه‌های آینده جدی است. در مقابل، هرگونه تصمیم ناگهانی برای مهار قیمتی بدون تقویت عرضه،

بازار خودرو در هفته‌های اخیر نشانه‌هایی از التهاب دوباره را بروز داده است. افزایش قیمت خودروهای وارداتی، مونتاژی و حتی برخی محصولات داخلی، زنگ هشدار تازه‌ای را برای مصرف‌کنندگان و سیاست‌گذاران به صدا درآورده است. در همین حال، صف ۶ میلیون نفری متقاضیان در طرح فروش ایران خودرو، تصویری روشن از عطش خرید و نبود تعادل میان عرضه و تقاضا را ترسیم می‌کند. این حجم از تقاضای انباشته، ریشه در چند عامل دارد؛ از جمله ثبات نداشتن سیاست‌های



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▼
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▼
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▼
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد و ۵۰	۰	•
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	•
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 ۶۲۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۳۰	۳۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۷۵۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	•
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۸۴۰	۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲۰	▼
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۹۱۰	۰	•
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۰	•
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰	۳۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۰	•
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	۰	•

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۹۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	•
هیوندای المنترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	•
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	•
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۰	•
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	•
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
تویوتا لئوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا - سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	•
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	•
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	•
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	•
نیسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۵۰	۰	•
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	•
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و 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 ۳۵۰	۰	•
هوندا جی‌سی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	•
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	•
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	•

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۸	۰	•
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۳	۰	•
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۶	۰	•
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۵	۰	•
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۹۲	۰	•
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۰	۰	•
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۵	۰	•
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۷۶۶	۰	•
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۱۴	۰	•
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۶۳	۰	•
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۷	۰	•
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۹	۰	•
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۶۰	۰	•
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۰	۰	•
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۷	۰	•
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۱۰	۰	•
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۵۳	۰	•
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۵۵	۰	•
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۹۶	۰	•
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۵۸	۰	•
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۰	۰	•
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۲۰۰	۰	•
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۰	•
کارون (پادارادوکابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	•
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	•
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۶۴	۰	•
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۶	۰	•
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۸۵	۰	•
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۲	۰	•
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۲	۰	•
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۸۵	۰	•
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۱۵	۰	•
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۹۳	۰	•
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۱۹	۰	•
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۶۲	۰	•
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۶۰	۰	•
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۷۰	۰	•
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۰۲	۰	•
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	•
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۴۰	۰	•
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۷۸	۰	•
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۲۵	۰	•
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۲	۰	•
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	•
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۷۵	۰	•

کشف ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در قروه



فرمانده ناحیه مقاومت بسیج سپاه شهرستان قروه بیان کرد: «همکاران در این راستا دو نفر را دستگیر کردند که به همراه پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شدند. «سرهنگ جمالی خاطر نشان کرد: «شهروندان می توانند با مشاهده هرگونه موارد مشکوک با سستاد خبری بسیج ۱۱۴ تماس برقرار کرده و موضوع را به ضابطین قضائی اطلاع دهند.»

فرمانده ناحیه مقاومت بسیج سپاه قروه از کشف حدود ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور و توقیف ۲ دستگاه نیسان در شهرستان خبر داد. به گزارش «مهر» سرهنگ صادق جمالی در گفت و گو با خبرنگاران اظهار کرد: «اطلاعات سپاه شهرستان قروه در راستای اجرای قانون مبارزه با کالای قاچاق ضمن توقیف دو دستگاه نیسان بیش از ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور را کشف و ضبط کرد.»



بازگشت CNG به صحنه انرژی؛

نفس تازه برای سوخت ملی

ایران دوباره به سمت سوختی بازمی گردد که روزی قرار بود ناجی مصرف بنزین باشد؛ CNG یا گاز طبیعی فشرده. بر اساس مصوبه اخیر هیات وزیران، سهم CNG در سبد سوخت کشور که هم اکنون ۱۳.۳۶ درصد است، باید تا پایان برنامه هفتم توسعه به ۱۵.۷۹ درصد افزایش یابد. در ظاهر، عددی کوچک به نظر می رسد، اما در واقعیت، معنای آن حرکت دوباره یک سیاست انرژی فراموش شده است؛ سیاستی که می تواند میلیاردها دلار صرفه جویی ارزی و زیست محیطی برای کشور به همراه داشته باشد. در دهه ۱۳۸۰، ایران یکی از پیشگامان جهانی در استفاده از گاز طبیعی فشرده برای حمل و نقل بود.

در آن سال ها، دولت با برنامه ای گسترده برای تبدیل خودروها به دوگانه سوز، ساخت جایگاه های CNG و پارانه سنگین برای مصرف گاز، توانست طی کمتر از ده سال، مصرف روزانه این سوخت را از صفر به بیش از ۲۵ میلیون متر مکعب برساند. اما طی سال های بعد، به تدریج با افزایش تولید بنزین، کاهش انگیزه برای استفاده از CNG و کمبود سرمایه گذاری در جایگاه ها، سهم این سوخت در سبد انرژی کشور کاهش یافت. اکنون، در شرایطی که ناترازی بنزین دوباره به دغدغه جدی دولت تبدیل شده و واردات سوخت سایه ای سنگین بر بودجه گذاشته است، بازگشت به مسیر CNG اجتناب ناپذیر به نظر می رسد.

طبق آمار رسمی، ایران حدود ۲۵۰۰ جایگاه فعال CNG در سراسر کشور دارد که ظرفیت عرضه آن ها بیش از ۴۰ میلیون متر مکعب در روز است. اما مصرف واقعی، کمتر از

۱۸ میلیون متر مکعب در روز است؛ یعنی بیش از نیمی از ظرفیت سرمایه گذاری شده بلااستفاده مانده است. در شرایطی که افزایش مصرف بنزین به مرز ۱۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده و تولید پالایشگاه ها پاسخگوی نیاز نیست، استفاده از این ظرفیت خالی می تواند معادل چند پالایشگاه بنزین جدید در صرفه جویی ملی موثر باشد. به بیان دیگر، اگر مصرف روزانه CNG تنها ۱۰ میلیون متر مکعب افزایش یابد، معادل جایگزینی حدود ۱۰ میلیون لیتر بنزین در روز خواهد بود؛ صرفه جویی ای معادل بیش از ۳ میلیارد دلار در سال بر اساس قیمت جهانی سوخت. مصوبه اخیر هیات وزیران که در چارچوب برنامه هفتم توسعه تدوین شده، سه محور اصلی دارد:

دولت قصد دارد از طریق بازپرداخت سرمایه گذاری های کارگاهی و تولید کارخانه ای، روند تبدیل خودروها به دوگانه سوز را تسهیل کند.

این سیاست می تواند به ویژه در ناوگان حمل و نقل عمومی شهری، تاکسی ها، وانت ها و خودروهای خدماتی اجرا شود، جایی که مصرف روزانه سوخت بالاست. بسیاری از جایگاه های CNG به دلیل فرسودگی تجهیزات یا نبود صرفه اقتصادی غیرفعال شده اند. دولت در مصوبه جدید خود تاکید کرده است که سرمایه گذاری در ساخت و نوسازی جایگاه ها بازپرداخت می شود و جایگاه داران می توانند با مدل اقتصادی جدید، فعالیت خود را احیا کنند.

تجربه نشان داده است که مصرف کننده ایرانی تازمانی که تفاوت قیمت قابل توجهی بین بنزین و CNG احساس

نکند، انگیزه ای برای استفاده از سوخت جایگزین ندارد. بنابراین، دولت تصمیم دارد با حفظ فاصله قیمتی منطقه ای و تثبیت نرخ گاز در سطحی پایین تر از بنزین، جذابیت مصرف CNG را حفظ و تقویت کند.

افزایش سهم CNG از ۱۳.۳۶ درصد به ۱۵.۷۹ درصد ممکن است از نظر عددی اندک به نظر برسد، اما در مقیاس ملی، معنای بزرگی دارد. هر یک درصد افزایش سهم CNG در سبد سوخت، معادل صرفه جویی روزانه بیش از ۳ میلیون لیتر بنزین است. به این ترتیب، تحقق هدف برنامه هفتم توسعه می تواند تا ۷ میلیون لیتر بنزین در روز صرفه جویی کند؛ رقمی که اگر با قیمت متوسط جهانی هر لیتر بنزین ۰.۸ دلار محاسبه شود، معادل بیش از ۲ میلیارد دلار صرفه جویی ارزی سالانه خواهد بود.

افزون بر آن، هر متر مکعب CNG نسبت به بنزین، حدود ۲۰



درصد آلاینده گی کمتر دارد. بنابراین، افزایش سهم CNG علاوه بر منافع اقتصادی، بهبود کیفیت هوای کلان شهرها را نیز در پی خواهد داشت به ویژه در تهران، اصفهان و مشهد که ناوگان حمل و نقل عمومی آنها به شدت بنزینی است. با وجود جذابیت های این برنامه، مسیر تحقق آن ساده نیست. بسیاری از جایگاه های موجود بیش از ۱۵ سال از عمرشان گذشته و نیازمند نوسازی هستند. هزینه هر جایگاه جدید حدود ۴۰ میلیارد تومان است. به دلیل سود پایین و زمان بازگشت طولانی سرمایه، بخش خصوصی تمایل کمی برای ورود به پروژه های جدید دارد. هنوز فرآیند صدور مجوز و نظارت بر کارگاه های تبدیل زمان بر و پرهزینه است. علاوه بر آن، بخشی از ناوگان خودروهای شخصی فاقد ایمنی لازم برای تبدیل به دوگانه سوز هستند. در حالی که دولت در پی کاهش

ناترازی بنزین است، کارشناسان هشدار می دهند که افزایش مصرف گاز در بخش حمل و نقل ممکن است فشار بیشتری بر شبکه گاز در زمستان وارد کند. تحلیلگران انرژی معتقدند تحقق اهداف برنامه، نیازمند نگاه جامع به سیاست سوخت است و افزایش مصرف CNG، به ویژه در ناوگان حمل و نقل شهری، می تواند یکی از موثرترین ابزارهای کاهش آلودگی هوا باشد. بر اساس مطالعات سازمان محیط زیست، اگر تنها ۲۰ درصد از تاکسی های تهران به سوخت CNG بازگردند، آلاینده گی ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون تا ۱۵ درصد کاهش می یابد. از سوی دیگر، گسترش استفاده از CNG می تواند باعث افزایش اشتغال در حوزه خدمات و تعمیرات تجهیزات گازسوز شود؛ صنعتی که طی سال های اخیر در رکود بوده است. ایران یکی از معدود کشورهایی است که هم ذخایر عظیم گاز دارد و هم شبکه توزیع گسترده در سراسر کشور. با این مزیت ها، CNG می تواند به عنوان سوخت ملی ایران در دوره گذار انرژی شناخته شود دوره ای که جهان در حال فاصله گرفتن از بنزین و گازوئیل است. اگر سیاست های فعلی با ثبات، سرمایه گذاری هدفمند و مدیریت هوشمند همراه شود، می توان تصور کرد که تا پایان دهه ۱۴۰۰، سهم CNG از سبد سوخت کشور به بیش از ۲۰ درصد برسد؛ هدفی که نه تنها صرفه جویی ارزی، بلکه اقتدار انرژی ملی را به همراه خواهد داشت. افزایش سهم CNG از ۱۳.۳۶ به ۱۵.۷۹ درصد، فقط یک عدد در مصوبه دولت نیست؛ نشانه ای از بازگشت تفکر تعادل در سیاست انرژی کشور است. CNG می تواند همان «نفس تازه ای» باشد که در سال های بحران سوخت، به اقتصاد و محیط زیست ایران دمیده می شود. اما تحقق آن، بیش از هر چیز، نیازمند اراده سیاسی پایدار، مشارکت بخش خصوصی و اعتماد مصرف کنندگان است. اگر این سه ضلع شکل بگیرد، طلای سفید ایران، یعنی گاز طبیعی، می تواند بار دیگر موتور محرک حمل و نقل کشور شود بی صدا، اقتصادی و پاک.





محصولات مرسدس بنز را به نمایش می گذارد. همچنین با نگاهی به طراحی داخلی این کوپه جدید ایتالیایی و بررسی جزئیات طراحی داخلی این خودرو، متوجه خواهیم شد که غریبک فرمان گرن تور یسمو با دکمه های روتاری روی آن برای انتخاب حالت های رانندگی، دقیقاً همان طراحی غریبک فرمان مرسدس بنز در سوپراسپرت جذاب آن یعنی SL63 AMG است. اگرچه این تشابه طراحی، ارتباطی به کپی برداری ندارد، اما در طراحی داخلی خودروها، پارامترهای مشترک بسیاری وجود دارد که هر طراح می تواند از آن برای ایجاد یک فضای جذاب و هیجان انگیز استفاده کند.

همواره مازراتی به عنوان یک برند لوکس ایتالیایی شناخته می شود که طراحی محصولات آن بسیار جذاب و هیجان انگیز بوده است. یکی از محصولات محبوب این خودرو ساز ایتالیایی گرن تور یسمو است. نسل جدید این خودرو که در کلاس کوپه قرار می گیرد، اوایل سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد. زبان جدید طراحی مازراتی که پیش تر در سوپراسپرت این خودرو ساز یعنی MC20 منجر به تولید یک خودرو زیبا شده بود، در گرن تور یسمو بسیار جنجالی شد. زیرا پوزه کشیده گرن تور یسمو که در انتهای پوزه با یک حجم پردازی خاص جلو پنجره همراه شده، سبک طراحی

تشابه طراحی «مازراتی» با «مرسدس بنز»



تلگرام

Telegram

ارتقای کیفیت محصولات خودرو سازی در گرو چیست؟

سال ۲۰۲۴ میلادی موسسه معتبر «جی دی پاور» که در زمینه ارزش گذاری محصولات خودرو سازی در سطح جهانی فعال است، ضمن بررسی محصولات جدید خودرو سازان مطرح، فهرستی را منتشر کرد که تقریباً در نیمی از آن به محصولات کمپانی های بامو، مرسدس بنز و آودی اشاره شده بود. در این جا با این سوال مواجهیم که ارتقای کیفیت محصولات خودرو سازان مطرح دنیا متأثر از چه پارامترهایی است و آیا خودرو سازان داخلی نیز می توانند از آن استراتژی بهره بگیرند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

در این رابطه می توان گفت استراتژی خودرو سازان آلمانی ارتقای لحظه ای کیفیت و مهندسی منحصر به فرد در صنعت خودرو است. در عین حال خودرو سازان داخلی نیز با در نظر گرفتن این موارد می توانند در صدارتقای کیفی محصولات خود بر آیند. بنابراین الگوبرداری صحیح از عملکرد خودرو سازان مطرح در این مسیر می تواند تساهل حد زیادی تاثیر گذار باشد.

رجحی

آن چه خودرو سازان آلمانی و سایر خودرو سازان مطرح جهان برای ارتقای کیفی محصولات خود پیوسته به آن توجه دارند، استفاده از متر یال با کیفیت و قابل بازیافت بوده که رضایت حداکثری مشتریان را نیز به دنبال دارد. بنابراین می توان گفت خودرو سازی همچون بامو، مرسدس بنز یا آودی هیچ گاه چنین اصلی را نادیده نمی گیرند و شاید بتوان گفت راز موفقیت خودرو سازان مذکور در بحث طراحی و تولید خودرو، توجه به نیاز مشتری و کسب رضایت وی به شکل حداکثری است. بنابراین خودرو سازان داخلی با الگوبرداری از استراتژی خودرو سازان مطرح می توانند کیفیت محصولات خود را تا حد زیادی ارتقا دهند.

عابدین زاده

Message



صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

قیمت نامتعارف

قطعات خودرو

خودرو کراس اوور مدل ۲۰۱۵ دارم که دارای سنسور فاصله و تشخیص موانع است و چندی پیش برای شست و شوی آن به کارواش مراجعه کردم. اما پس از خروج از کارواش، این قطعه از کار افتاد. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که به دلیل ترک روی سپر، سنسور آسیب دیده و با نفوذ آب به آن، سیستم از کار افتاده است. بنابراین مجبور شدم آن را تعویض کنم. در عین حال برای خرید این قطعه به بازار لوازم یدکی مراجعه کردم و متوجه شدم سنسورهای این سیستم از ۲۰ تا ۷۰ میلیون تومان قیمت دارند ۰۹۱۷*۸۴۱۳*

نظرسنجی

Poll

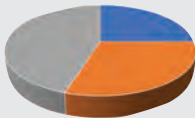
پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۱۴

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

گزینه ۱ ۲۵ درصد

گزینه ۲ ۳۰ درصد

گزینه ۳ ۴۵ درصد



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می تواند سبب کاهش قطعات تقلبی در بازار شود؟

در پاسخ به این پرسش ۲۵ درصد به گزینه یک یعنی نصب کدر هگیری روی قطعات، ۳۰ درصد به گزینه دوم یعنی طرح شناسه کالا و ۴۵ درصد به گزینه سوم یعنی نظارت مستمر بر فعالیت بازار رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۱۵

تاثیر کدام مورد در کاهش تصادفات جاده ای بیشتر است؟

۱- سخت گیری بیشتر پلیس راهور

۲- افزایش نرخ جریمه های الکترونیکی

پیامک

SMS

خرابی سیستم سوخت رسانی

خودرو پژو GLI کار براتوری دارم و بیش از یک هفته است حین وارد کردن فشار روی پدال گاز با هدف شتاب گرفتن، خودرو توانایی و قدرت لازم را ندارد. از سوی دیگر چراغ عقب واستپ خودرو بیم مدام می سوزد و این در حالی است که اخیراً باتری آن را تعویض کردم. همچنین چندی است در سرعت های بالاتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت سروصدای عجیبی از خودرو بیم به گوش می رسد؛ علت چیست؟

عطاملکی-تهران

ممکن است پمپ بنزین خودرو شما با توجه به این که دارای ساختار و ماهیت مکانیکی است، پس از کارکرد مشخصی معیوب شده باشد که در این صورت نیاز به تعویض خواهد داشت.

اما در نظر داشته باشید که صافی بنزین نیز جزو موارد مهم در سیستم سوخت رسانی است و باید وضعیت آن هم بررسی شود. همین طور برای رفع مشکل مذکور، بهتر است کاربراتور خودرو نیز باز و وضعیت آن به دقت بررسی شود. بر این اساس لازم است این سیستم سوخت رسانی مکانیکی به اصطلاح کاملاً شست و شو داده شود و پس از آن باید توسط شخص متخصص یا مکانیک بررسی های روی این قطعه صورت گیرد.

زیرا اگر سوزن ژیکور معیوب باشد، سوخت به اندازه کافی به سیلندر نمی رسد و سبب افت قدرت و کشش خودرو می شود. بنابراین در صورت نیاز و مطابق بررسی های صورت گرفته توسط مکانیک، لازم است این قطعه تعویض شود.

همچنین سیستم جرقه زنی از مهم ترین بخش هایی است که در روند کاری موتور تاثیر گذار است.

با این که سیستم جرقه زنی خودرو شما نسبت به سایر خودرو های هم سطح و هم کلاس کار براتوری خود دارای مکانیزم پیچیده و دقیق تری است، اما خرابی کوئل با توجه به این که این قطعه نیز دارای عمر مفیدی است، در کاهش قدرت جرقه زنی موثر خواهد بود و در این صورت این قطعه باید تعویض شود.

قطعه دیر دلوکو و وایر های مربوطه است. در این حالت در نظر داشته باشید که اگر دلوکو سالم باشد، وایر های مربوطه و به ویژه شمع های موتور نیز به عنوان قطعات مهم در سیستم جرقه زنی، نیاز دارند که تعویض شوند تا مشکل به صورت کامل بر طرف شود.

با توجه به این که شما بیان کردید در دور های بالا چنین مشکلی به وجود می آید، باید این سه پارامتر بررسی شوند؛ در غیر این صورت قطعه مهم سیستم انتقال قدرت یعنی دیسک و صفحه کلاچ نیز نیاز به بررسی دارد تا در صورت نیاز این قطعه نیز تعمیر یا حتی تعویض شود. اما به اصطلاح سوختن زود هنگام لامپ تنها به سوکت و سیم های مربوطه منوط می شود.

زیرا اگر در مدار های مربوطه هر گونه اتصال به وجود آید یا به اصطلاح برق دزدی صورت گیرد، منجر به سوختن لامپ می شود.

بنابراین در این حالت نیاز است که مدار مربوطه چراغ های عقب و استپ ترمز بررسی شود و سوکت و سیم های مربوطه تعویض و مجدداً لامپ نو را نصب کنید.

در پاسخ به بخش پایانی سوال شما نیز باید گفت این ایراد بسیار گسترده است؛ اما به صورت کلی باید گفت سروصدای ایجاد شده در کابین خودرو در سرعت بالاتر از ۵۰ کیلومتر بر ساعت تنها به دلیل خرابی کمک فنرها، عدم بالانس تایرها و لقی میان قطعات سیستم تعلیق است.

بنابراین باید به مکانیکی مراجعه و از شخص مکانیک بخواهید که تایرها را بالانس و سیستم تعلیق و قطعات آن را به صورت کامل بررسی کند تا مشکل خودرو شما بر طرف شود.

کوپه محبوب سامورایی ها با لباس جدید سوبارو «BRZ» جدید چه در چنته دارد؟



اگر از علاقه مندان به دنیای پر هیجان اسپرت هستید، می دانید که تویوتا با GT86 و برادر دوقلوی آن یعنی سوبارو BRZ از بهترین های در یفیت و تخت گاز هستند. پیش رانه ۲ لیتری تخت موسوم به باکسر و عملکرد بالا و طراحی جذاب بدنه از مهم ترین پارامترهایی هستند که چنین جایگاهی را به سوبارو BRZ و تویوتا GT86 می دهد. بر این اساس محبوب ترین کوپه ژاپنی پس از تویوتا سوپرا، سوبارو BRZ است.

بدنه کاملاً اسپرت

پس از گذشت ۸ سال کمپانی سوبارو این کوپه محبوب خود را با ظاهری جدیدتر و قدرت بیشتر به بازار عرضه کرد. جولای سال ۲۰۲۱ میلادی بود که نسل دوم کوپه محبوب سوبارو یعنی BRZ معرفی شد. بعد از مدت ها انتظار، سوبارو BRZ نسل دوم با پیش رانه تنفس طبیعی جدید، قابلیت های فنی ارتقا یافته و شاسی تقویت شده به جهان معرفی شد. نخستین نکته قابل توجه در BRZ جدید، طراحی بدنه آن است. هندسه کلی بدنه با نسل قبل تفاوت چندانی نداشته و قطعا مشترکات پنهان بسیاری با نسخه قبل خود دارد. اما پوسته ظاهری آن مدرن و به روز شده است؛ هر چند در جزئیاتی مانند چراغ ها یا جلو پنجره، شباهت هایی با دوج وایپر و مزدا میا تا دارد، اما بزرگ ترین نکته در طراحی BRZ جدید، فاصله گرفتن از استایل های خشن و عبوس متداول این روز های خودرو های کوپه است. همچنین طراحی نمای عقب و چراغ های کشیده و در صندوق بلند، نمای آشنای دیگر مدل های سوبارو را به یاد می آورد. اما در مجموع ترکیب فرم ها و عضلات نرم با خطوط قدرتمند بدنه و سپر، زیبا، چشم نواز و البته مهیج و تا حدودی متمایز است و به راحتی می تواند مشتریان جوان و طالب هیجان را برای خرید ترغیب کند.



کابین اسپرت با چاشنی هیجان

طراحی فضای داخلی و داشبورد با جهشی چشم گیر نسبت به نسل قبلی، زیباتر، خوش ساخت تر و مدرن تر شده است و توجه به تسلط بیشتر راننده هنگام رانندگی و کار با ادوات و نمایشگر های لمسی داشبورد در طراحی آن کاملاً مشهود است. در مجموع می توان سوبارو BRZ جدید را حاصل یک دگر دیسی محافظه کارانه اما چشم نواز در طراحی، همراه با تغییرات ساختاری و فنی قابل توجه توصیف کرد. ورود آن به بازار آمریکای شمالی چالش جدی برای کوپه ها به وجود آورد.

مشخصات فنی

سوبارو در این مدل از یک موتور ۴ سیلندر ۲،۴ لیتری تخت تنفس طبیعی موسوم به باکسر ۲۲۸ اسب بخاری استفاده کرده که با یک گیر بکس ۶ سرعته دستی با مکانیزم الکترومکانیکی قفل دیفرانسیل و سیستم لغزش محدود LSD عرضه می شود. همچنین پیش رانه های جدید به لطف سیستم های الکترونیکی نسبت به نسل قبلی حدود ۱۷ درصد بهبود یافته اند داشته تا عملکرد خودرو را بهبود بخشد. با این وجود به نظر شما BRZ جدید با موتور ۲۲۸ اسب بخاری و دیفرانسیل LSD می تواند همچنان گزینه ای ایده آل برای دریافت های خیابانی باشد؟ نسخه جدید BRZ به دلیل استفاده از آلومینیوم در سازه سقف، گل گیر های جلو و کاپوت به وزن ۱۳۱۵ کیلوگرم رسیده که عدد قابل توجهی است. طول کلی این مدل در مقایسه با نسل قبل ۳۰ میلی متر بیشتر و ارتفاع آن ۱۰ میلی متر کاهش یافته است. همچنین بد نیست بدانید که کمپانی سوبارو نسخه خاص تر از این خودرو را نیز برای مشتریاناش در نظر گرفته است. این نسخه تحت نام اسپیشال ادیشن SE شناخته می شود که از رنگ های ۲۰ اینچی و کالیپر ترمز ریس خنک شونده سوراخ دار کمپانی برمو استفاده می کند. در این نسخه بدنه سوبارو BRZ نیز دستخوش تغییرات قرار گرفته که مشابه همان نسخه های -پر فور منسی GT86 موسوم به GR است. از نظر قدرت و گشتاور نیز ECM این کوپه محبوب در نسخه اسپیشال ادیشن ریمپ شده و در مقایسه با نسخه قبلی به ترتیب ۲۰ اسب بخار و ۱۵ نیوتون متر قدرت و گشتاور بیشتری را فراهم می آورد. کمپانی سوبارو برای درانه اسپرت خود در بازار ایالات متحده قیمت ۲۸ هزار و ۸۴۵ دلار را در نظر گرفته است.



لاستیک‌های قاچاق به بازار نرسید



رئیس پلیس امنیت اقتصادی از کشف انبار لاستیک قاچاق در جنوب تهران خبر داد. به گزارش «فارس» ۹ هزار و ۳۵۶ حلقه لاستیک سواری قاچاق در انباری در کهریزک کشف و ضبط شد؛ این خبر را رئیس پلیس امنیت اقتصادی پایتخت، سردار مهدی افشاری به رسانه‌ها اعلام کرد. در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقادیری

لاستیک سواری قاچاق خارجی به ارزش ۱۱ میلیارد تومان توسط خودروهای شوئی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل و سپس در انباری در کهریزک دپو شده که فاقد هرگونه اسناد و مدارک گمرکی بوده است که در ادامه با تشکیل پرونده به همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.

دوام و ایمنی بیشتر برای جاده‌های ایران

تایرهایی که در ابعاد نانو صنعت را متحول می‌کنند



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

یک شرکت تولیدی ایرانی با عرضه تایرهایی مجهز به فناوری نانو، نسل جدیدی از لاستیک‌های سواری را روانه بازار کرده است که با بهره‌گیری از نانوذرات، دوام، ایمنی و عملکرد بهتری را در شرایط گوناگون جاده‌ای فراهم می‌کنند.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، یک شرکت تولیدی ایرانی اقدام به عرضه تایرهایی برای خودروهای سواری کرده است که با بهره‌گیری از نانوذرات، دوام، ایمنی و کارایی بیشتری در شرایط مختلف جاده‌ای ارائه می‌دهند. این شرکت، با استفاده از فناوری نانو، کام تازه‌ای در ارتقای کیفیت و کارایی تایرهای نانویی برداشته و محصولاتی را به بازار عرضه کرده است که علاوه بر انطباق با استانداردهای جهانی، ویژگی‌های منحصر به فردی برای رانندگان فراهم می‌سازد.

این تایرها دو دسته اصلی از تایرهای خودرو به شمار می‌روند که هر یک ساختار و کارکرد خاص خود را دارند. این تایرها به واسطه زاویه ۹۰ درجه‌ای نخ‌های لایه داخلی با خط مرکزی تایر، دارای چسبندگی بالا، مقاومت غلتشی پایین و عمر طولانی‌تری هستند.

این تایرها معمولاً با کمربندهای فولادی یا نخی تقویت شده و به صورت تیوبلس عرضه می‌شوند. چنین ویژگی‌هایی آن‌ها را برای رانندگی در شرایط مختلف از جاده‌های شهری گرفته تا بزرگراه‌ها و حتی مسیرهای آفرود سبک، ایده‌آل می‌سازد.

در مقابل، تایرهای دیگر این شرکت با لایه‌هایی از نخ نایلونی طراحی شده‌اند که به صورت ضربدری روی یکدیگر قرار می‌گیرند. این ساختار مورب و سنتی‌تر نیازمند تیوب است؛ اما در عین حال انعطاف‌پذیری قابل قبولی برای برخی کاربردها فراهم می‌آورد. هر دو نوع تایر وظایف مشترکی از جمله تحمل بار، جذب ارتعاشات، انتقال نیروهای ترمزگیری و شتاب‌گیری و همچنین کاهش مصرف سوخت را بر عهده دارند. نوآوری این شرکت در افزودن نانوذرات به آمیزه لاستیکی این محصولات است. نانوذرات به دلیل سطح ویژه بسیار بالا و توانایی برقراری پیوندهای قوی با زنجیره‌های پلیمری، عملکرد تایر را به شکل چشمگیری ارتقا می‌دهند.

این افزودنی‌ها مقاومت سایشی را افزایش داده و موجب کاهش مقاومت غلتشی می‌شوند؛ عاملی که به صورت مستقیم به کاهش مصرف سوخت منجر می‌شود. همچنین نانوذرات باعث بهبود چسبندگی تایر در شرایط جاده‌ای مرطوب و خشک می‌شوند که تاثیر مستقیمی بر ایمنی رانندگی دارد.

برای اطمینان از کیفیت این تایرها، آزمون‌های مرسوم مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی انجام شده است. مجموعه‌ای از پارامترهای کلیدی از جمله ابعاد، کارایی در سرعت بالا، دوام، عملکرد در شرایط کم‌بادی، مقاومت به پنچری، پایداری طوقه، مقاومت غلتشی، صدای عبوری تایر و ترمزگیری در سطح جاده خیس مورد ارزیابی قرار گرفته است.

نتایج نشان داده که تمامی مشخصات این تایرها در بازه استاندارد قرار داشته و کیفیت محصول کاملاً با معیارهای جهانی همخوانی دارد.

این دستاورد نشان می‌دهد که تایرهای نانویی نه تنها در

سواری برای رانندگی شهری و بزرگراهی به کار گرفته شوند. مقاومت سایشی بالا، چسبندگی بهینه و توانایی حفظ ایمنی در شرایط مختلف آب‌وهوایی، از جمله نقاط قوت این محصولات است.

موضوع در شرایط کنونی که دغدغه‌های زیست‌محیطی و پایداری در صنعت خودرو بیش از پیش اهمیت یافته، مزیتی بزرگ به شمار می‌رود. از منظر کاربردی، این تایرها می‌توانند در خودروهای

زمینه دوام و ایمنی، بلکه در کاهش اثرات زیست‌محیطی نیز نقش‌آفرین هستند. کاهش مقاومت غلتشی منجر به کاهش مصرف سوخت و در نتیجه کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شود. این

کوبیر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	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-ساندر واستپ 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-ساندر واستپ 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-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		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۳۰۰,۰۰۰	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-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	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 راو۴-سورنتر 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





امکانات استاندارد بیشتر و برد پیمایش بالاتری بهره می‌برد. برای مثال، نسخه SVPlus مدل ۲۰۲۶ با قیمت ۲۴ هزار و ۲۳۰ دلار عرضه می‌شود که تقریباً ۲ هزار دلار ارزان‌تر از مدل مشابه نسل قبلی است. این استراتژی قیمت‌گذاری تهاجمی، لیف را به یک گزینۀ بسیار و سوسه‌انگیز برای کسانی تبدیل می‌کند که به دنبال ورود به دنیای خودروهای برقی با بودجه‌ای محدود هستند. نیسان برای لیف ۲۰۲۶ دو گزینه پیش‌رانه در نظر گرفته است. تیپ‌های SV+ و Platinum+ به یک باتری بزرگ ۷۵ کیلووات-ساعتی و یک موتور برقی قدرتمند با توان ۲۱۵ اسب‌بخار مجهز شده‌اند. این مجموعه قادر است با یک بار شارژ کامل، مسافتی تا ۴۸۸ کیلومتر را طی کند.

نسل جدید نیسان لیف با قیمت‌گذاری انقلابی، لقب ارزان‌ترین خودرو برقی آمریکا را از آن خود کرد و حتی از نسل قبلی خود نیز ارزان‌تر است. نیسان از قیمت‌گذاری رسمی نسل جدید خودرو برقی محبوب خود، لیف مدل ۲۰۲۶ پرده‌برداری کرد. این خودرو نه تنها با کاهش قیمت چشمگیر نسبت به نسل قبل، معادلات بازار را بر هم زده، بلکه رسماً عنوان ارزان‌ترین خودرو برقی حال حاضر در بازار آمریکا را به نام خود ثبت کرده است. مدل پایه SVPlus با قیمتی کمتر از ۲۰ هزار دلار، یعنی ۲۹ هزار و ۹۹۰ دلار عرضه می‌شود و این تازه شروع ماجراست؛ زیرا قرار است نسخه پایه‌تر S با قیمتی حتی کمتر نیز به‌زودی معرفی شود. این کاهش قیمت در حالی اتفاق می‌افتد که لیف جدید از



کاهش قیمت برای نیسان «لیف» در بازار آمریکا

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

سکته زنجیره تامین خودرو در سایه کمبود نقدینگی

برگشت چک‌ها و تاخیر در تامین منابع، حساب قطعه‌سازان را مسدود و پرداخت حقوق و بیمه کارگران را مختل کرده است

پایین‌تر از نرخ کارشناسی شده تعیین کرد. این تصمیمات نه تنها با اصول قانونی مغایرت دارد، بلکه سال‌هاست به رویه‌ای دائمی تبدیل شده و تمامی فعالان صنعت خودرو با پیامدهای آن آشنا هستند. ادامه این وضعیت، بی‌تردید به تداوم ضرر و بحران در صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی منجر خواهد شد.»

« معطلی چندماهه در بانک مرکزی

این مقام صنفی با اشاره به این که این شیوه قیمت‌گذاری نه تنها باعث زیان انباشته سه خودروساز بزرگ شده، بلکه در عمل منشأ کمبود نقدینگی در کل شبکه تولید خودرو است، تأکید کرد: «برای نجات صنعت، سه اقدام ضروری است؛ نخست، پرداخت دورقم ۲۰ همت و یک‌رقم ۱۰ همت به عنوان نقدینگی فوری به خودروسازان؛ دوم، توقف کامل سیاست قیمت‌گذاری دستوری؛ و سوم، واگذاری واقعی مدیریت گروه خودروسازی سایپا به بخش خصوصی، درست همان‌طور که مدیرعامل ایران خودرو را از بخش خصوصی انتخاب کردند و به این شرکت سپردند. اگر این سه گام اجرایی شود، می‌توان امیدوار بود صنعت خودرو و قطعه‌سازی از بحران فعلی عبور کند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، درباره جدیدترین چالش‌های ارزی و موانع واردات مواد اولیه نیز بیان داشت: «در شرایط فعلی، مشکل تازهای به بحران صنعت اضافه شده که به دو محور مکانیسم ماشه و اختلال‌های ارزی مربوط می‌شود. اکنون برای خرید کالاهای مورد نیاز تولید، اعلام می‌کنند که باید ارز آن از سوی بانک مرکزی تامین شود، اما وقتی پرونده‌ها به بانک مرکزی می‌رود، ماه‌ها معطل می‌ماند و در عمل ارزی تخصیص داده نمی‌شود. در گذشته، زمان تامین ارز حدود ۲۰ روز تا یک ماه بود، اما امروز شاهد تاخیرهایی بین پنج تا ۶ ماه هستیم.» وی در پاسخ به این پرسش که پیشنهاد انجمن برای حل این تاخیرهای ارزی چیست؟ توضیح داد: «پیشنهاد ما این است که اگر بانک مرکزی در حال حاضر ارز در اختیار ندارد، اجازه دهد ما بدون انتقال ارز نسبت به واردات اقدام کنیم؛ یعنی مواد اولیه مورد نیازمان را با استفاده از ارزی که خودمان در اختیار داریم یا از طریق دریافت ارز از صادرکنندگان، تامین کنیم. این اقدام می‌تواند سرعت کار را بالا ببرد و جلوی توقف تولید را بگیرد. بنابراین، ضروری است بانک مرکزی در این زمینه تصمیمی فوری و جدی بگیرد تا این مشکل ارزی از مسیر طبیعی خود حل شود.»

« سایه مکانیسم ماشه بر صنایع کشور

نجفی‌منش درباره تأثیر مکانیسم ماشه بر فعالیت‌های صنعتی گفت: «در حال حاضر، اجرای مکانیسم ماشه بخش‌های مختلف صنعت را تحت تأثیر قرار داده و مسیرهای ورود و خروج کالا را سخت‌تر کرده است. اگر بتوانیم دو مشکل اصلی یعنی نقدینگی و ارز را برطرف کنیم، می‌توانیم از آثار منفی مکانیسم ماشه نیز عبور کنیم و شرایط را به وضعیت عادی نزدیک‌تر کنیم.»

وی به حرکت جدید خودروسازان اشاره کرد و افزود: «در حال حاضر، خودروسازان به دنبال آن هستند که تولید خودروهای هیبریدی را در دستور کار قرار دهند؛ خودروهایی که هم با برق و هم با بنزین کار می‌کنند. این رویکرد به دلیل افزایش شدید مصرف بنزین در کشور ضروری است، چرا که دولت حدود ۴ و نیم میلیارد دلار فقط برای واردات بنزین هزینه کرده است. باید هر چه سریع‌تر فکری اساسی برای تولید خودروهای کم‌مصرف جایگزین کردن آن‌ها با مدل‌های فعلی شود تا مصرف کنترل شود.» این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که آیا قاچاق سوخت هم در این وضعیت تأثیر دارد؟ توضیح داد: «بله، بخش قابل توجهی از بنزین مصرفی کشور به دلیل اختلاف قیمت، قاچاق می‌شود. بنابراین، حتماً باید برای این مسأله نیز تدبیری جدی اندیشیده شود تا علاوه بر کاهش مصرف داخلی، از خروج غیرقانونی سوخت جلوگیری شود.» وی ادامه داد: «به هر حال، همه این‌ها بخشی از مشکلات عمومی است که اکنون گریبان صنعت خودرو و قطعه‌سازی را گرفته است. امیدواریم با تدبیر مسئولان، از دخالت‌های دولتی در قیمت‌گذاری پرهیز شود، مدیریت شرکت‌ها به بخش خصوصی واگذار گردد و مسائل ارزی با واقعیات تولید همسو شود تا بتوانیم از این گرفتاری‌ها عبور کرده و صنعت را به مسیر پایداری بازگردانیم.»



قیمت خودرو، باعث شده شکاف قابل توجهی میان هزینه واقعی تولید و نرخ مصوب فروش ایجاد شود. به عنوان مثال، در حالی که قیمت تمام‌شده یک خودرو حدود ۲۰۰ میلیون تومان است، نرخ تعیین‌شده از سوی دولت تنها ۱۵۰ میلیون تومان اعلام شده و حتی در برخی موارد خودروهایی که هزینه تولید آن‌ها ۱۵۰ میلیون بوده، با قیمت تنها ۱۰۰ میلیون تومان به فروش رسیده‌اند. چنین فاصله غیرمنطقی میان ارزش واقعی و قیمت تحمیلی، امروز به ریشه اصلی بحران نقدینگی و زیان گسترده در صنعت خودرو تبدیل شده است.»

نجفی‌منش افزود: «جالب این جاست که حتی به دستورالعمل شورای رقابت هم عمل نشده است. طبق ضوابط تعیین‌شده از سوی شورا، سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان باید متولی قیمت‌گذاری باشد، اما در عمل، ستاد تنظیم بازار وارد شد و قیمت‌ها را به‌طور قابل توجهی

نامه‌های مفصلی به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال شد و در نهایت این وزارتخانه نامه‌ای به بانک مرکزی ارسال کرد تا به هر یک از خودروسازان، حدود ۲۰ همت تخصیص داده شود؛ این نامه‌نگاری‌ها پانزدهم شهریور انجام شد. این مقام صنفی درباره آخرین وضعیت این مصوبه در بانک مرکزی افزود: «تا بیستم مهر ماه، این نامه و دستورالعمل‌ها در بانک مرکزی در حال گردش است. متأسفانه صنعت خودرو و قطعه‌سازی مثل بیمار بدحالی است که به‌اورژانس برده‌اند و باید فوراً به‌دانش رسید، اما این‌جا آن سرعت و احساس مسئولیتی که در مورد بورس دیدیم، وجود ندارد. برای صنعت خودرو و قطعه‌سازی هنوز اقدام درست و به‌موقع انجام نشده است.»

« قیمت‌گذاری دستوری؛ ریشه همه زیان‌های انباشته نجفی‌منش درباره ادامه پیگیری‌ها برای رفع بحران فعلی قطعه‌سازان اظهار کرد: «ما همچنان در حال پیگیری هستیم و اگر این موضوع به نتیجه برسد، تا حدی می‌تواند از شدت گرفتاری‌های موجود بکاهد و جلوی سکنه در این صنعت را بگیرد. در حال حاضر، قطعه‌سازان ناچار شده‌اند به تعدیل نیرو دست بزنند؛ به گونه‌ای که برخی واحدها ۱۰۰ نفر و بعضی دیگر تا ۳۰۰ نفر از نیروهای خود را کاهش داده‌اند. در حالی که هیچ کدام از آن‌ها تمایل به انجام چنین اقدامی نداشتند، اما برای جلوگیری از تشدید بحران چاره‌ای جز

این باقی نمانده است.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به این سوال که برای بهبود شرایط و جلوگیری از تعطیلی بیشتر واحدها چه اقداماتی باید انجام شود؟ توضیح داد: «برای این که وضعیت بهتر شود، باید همان ۲۰ همتی که از بانک مرکزی تقاضا شده به سرعت تخصیص داده شود. این تزریق نقدینگی می‌تواند از تشدید وضعیت بحرانی جلوگیری کند.» وی درباره راهکارهای اساسی و ریشه‌ای حل بحران نیز به «دنیای خودرو» گفت: «برای حل بنیادی مشکلات صنعت خودرو و قطعه‌سازی، دولت باید از سیاست قیمت‌گذاری دستوری دست بردارد؛ چرا که تمام زیان انباشته فعلی که برآورد می‌شود حدود ۳۱۰ همت باشد، مستقیماً از همین سیاست نادرست ناشی شده است. مداخله دولت در تعیین

وی درباره چرایی شکل‌گیری این بحران توضیح داد: «علت اصلی این وضعیت آن بود که خودروسازان پیش‌فروش‌هایی انجام داده بودند و درست در زمانی که جنگ ۱۲ روزه آغاز شد، بازار به‌طور ناگهانی افت شدید کرد و پولی که باید برمی‌گشت، برنگشت. در نتیجه، چک‌هایشان برگشت خورد و این اتفاق، بحران مالی را به زنجیره قطعه‌سازی منتقل کرد.»

نجفی‌منش به توافقات جدید با خودروسازان اشاره و تصریح کرد: «قولی که داده‌اند این است که از دوازدهم مهرماه دیگر چک‌های این خودروساز دولتی برگشت نخورد و برای چک‌های قبلی هم قرار گذاشته‌اند که به سرعت جایگزین شوند تا این مشکلات دوباره تکرار نشود.» به گفته رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، انجمن برای حمایت از این روند و تامین نقدینگی لازم، اقدامات رسمی انجام داده است، به‌طوری که از طرف انجمن،

مهم‌ترین و نخستین چالش قطعه‌سازان، کمبود نقدینگی و بحران مالی است که گریبان واحدهای تولیدی را گرفته است، ریشه اصلی این بحران به برگشت خوردن چک‌ها و تامین نشدن نقدینگی کافی از سوی خودروسازان برمی‌گردد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

« در میانه ر کودمالی وانبوه چک‌های برگشتی، صنعت قطعات کشور روزهای سختی را پشت سر می‌گذارد؛ صنعتی که با کمبود نقدینگی، قیمت‌گذاری دستوری و بی‌ثباتی ارزی دست و پنجه نرم می‌کند. هر توقف در این زنجیره، به سرعت به کل شبکه خودروسازی سرایت می‌کند و کارگران و تولیدکنندگان را درگیر بحران معیشتی می‌سازد. حال قطعه‌سازان در انتظار تصمیمی جدی‌اند تا چرخ تولید بار دیگر بچرخد و این صنعت از بحران فرساینده رهایی یابد.

« چرخ تولید در بند چک‌های برگشتی

محمدرضانجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، در بیان آخرین وضعیت صنعت قطعه با اشاره به مشکلات جدی مالی و ساختاری که این روزها فعالان این حوزه را درگیر کرده است، به «دنیای خودرو» گفت: «در حال حاضر با مجموعه‌ای از مشکلات عمومی مواجه هستیم که تمامی قطعه‌سازان را تحت تأثیر قرار داده و روز به روز شدت بیشتری می‌گیرد. مهم‌ترین و نخستین چالش، کمبود نقدینگی و بحران مالی است که گریبان واحدهای تولیدی را گرفته است. ریشه اصلی این بحران به برگشت خوردن چک‌ها و تامین نشدن نقدینگی کافی از سوی خودروسازان برمی‌گردد.»

وی با اشاره به مشکلات نقدینگی خودروسازان که به قطعه‌سازان رسیده است، اضافه کرد: «وقتی چک‌های خودروساز برگشت می‌خورد، چک‌های قطعه‌ساز نیز به تبع آن دچار مشکل می‌شود؛ چرا که قطعه‌سازان بابت این چک‌ها در بانک متعهد هستند. با برگشت چک‌ها، حساب بانکی آنان مسدود می‌شود و این اقدام خیلی سریع بر توان مالی آن‌ها برای انجام تعهدات جاری تأثیر می‌گذارد. در نتیجه، پرداخت حقوق کارگران، بدهی‌های مالیاتی، حق بیمه تامین اجتماعی و سایر هزینه‌های روزمره با اختلال مواجه می‌شود. این چرخه معیوب، در حال حاضر بزرگ‌ترین مانع پیش‌روی قطعه‌سازی کشور به‌شمار می‌رود.» نجفی‌منش در پاسخ به پرسشی درباره این که آیا مشکلات فعلی تنها محدود به قطعه‌سازانی است که با خودروساز دولتی همکاری دارند؟ توضیح داد: «خیر، چنین نیست. بحران مالی موجود فقط یک بخش خاص را درگیر نکرده، بلکه به سرعت در کل زنجیره تولید خودرو گسترش یافته است. زمانی که قطعه‌سازانی که طرف قرارداد با خودروساز دولتی هستند، دچار مشکل می‌شوند، اثرات این بحران به سایر فعالان صنعت نیز منتقل می‌شود؛ زیرا بخش قابل توجهی از قطعات میان خودروسازان مختلف مشترک است و اختلال در یک حلقه، به سرعت حلقه‌های دیگر را تحت فشار قرار می‌دهد.»

وی افزود: «در چنین شرایطی، مسدود شدن حساب یا توقف فعالیت یک قطعه‌ساز، فقط همان مجموعه رازمینگیر نمی‌کند؛ بلکه تامین قطعه برای سایر خودروسازان نیز مختل می‌سازد. این وضعیت مانند یک دومینوی اقتصادی است که با سقوط نخستین مهر، تمامی بخش‌های زنجیره تولید خودرو متاثر می‌شوند. در واقع، کوچک‌ترین اختلال در هر نقطه از این شبکه می‌تواند کل صنعت را با بحران مواجه کند و چرخه تولید کشور را مختل سازد.»

« بحران نقدینگی؛ نیازمند زمان فوری و اقدام جدی رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره اقداماتی که انجمن برای حل این وضعیت انجام داده است، بیان داشت: «ما جلسات بسیار زیادی برگزار کردیم؛ شاید چنین حجم و فشرده‌گی جلساتی در عمر فعالیت این مجموعه بی‌سابقه بوده است. گاهی در هر هفته، یک‌بار با مدیرعامل این گروه خودروسازی دولتی جلسه داشتیم تا درباره وضعیت قطعه‌سازان تصمیم‌گیری شود. علاوه بر آن، با وزارت صنعت، معدن و تجارت، قوه قضائیه، مجلس و سایر نهادها نشست داشتیم. در تمام این جلسات درباره بحران مالی، برگشت چک‌ها و مشکلات ناشی از آن بحث شد و تلاش کردیم راه‌حل عملی پیدا کنیم.»

درمانی منتقل شدند و ۱۱ هزار و ۲۵۹ مصدوم نیز در محل از خدمات اورژانس بهره‌مند شدند. توکلی در آخر گفت: «از مجموع ماموریت‌های ثبت‌شده در هفته گذشته، بیش از ۴ هزار و ۹۶۷ مورد حوادث ترافیکی بوده است.»

محمد اسماعیل توکلی، رئیس مرکز اورژانس تهران گفت: «در هفته گذشته در مجموع ۲۵ هزار و ۸۶۶ ماموریت در مرکز ارتباطات ۱۱۵ تهران ثبت شد.» وی افزود: «در پی این ماموریت‌ها ۶ هزار و ۵۳۱ مصدوم به مراکز



سهم قابل توجه حوادث ترافیکی در خدمات رسانی اورژانس



ناوگان اورژانس کشور نیازمند توجه ویژه است



علی علمي

a.elmi@autoworld.ir

پرسنل اورژانس معمولاً در کمترین زمان ممکن برای رسیدگی به وضعیت بیماران، مجروحان و مصدومان ناشی از سوانح و حوادث طبیعی و غیر طبیعی در محل حادثه حضور پیدا می‌کنند. بنابراین در روند فعالیت این گروه متخصص حتی ثانیه‌ها نیز حیاتی است و سر موقع رسیدن به محل حادثه اهمیت بسیار بالایی دارد. به همین دلیل پرسنل اورژانس نیازمند خودروها و موتورسیکلت‌های مجهز و نو و ادوات و تجهیزات مخصوص فوریت‌های پزشکی هستند تا بتوانند خدمات خوب و مناسبی را به متقاضیان ارائه دهند.

قدمت و گستردگی

مجموعه اورژانس کشور سال ۱۳۵۴ ایجاد شد و سابقه فعالیت آن در حال حاضر به ۵۰ سال می‌رسد. فعالیت بیش از ۳ هزار و ۴۰۰ پایگاه اورژانس زمینی، ۵۳ پایگاه هوایی و ۳ پایگاه دریایی در سراسر کشور از گستردگی و اهمیت این بخش امدادی خبر می‌دهد. بر این اساس اورژانس کشور در راستای خدمات‌رسانی هر چه بهتر و موثرتر، برنامه‌هایی را در دستور کار دارد و به‌طور جدی آن را دنبال می‌کند. چالش اصلی اورژانس، فرسودگی آمبولانس‌ها و کمبود نفرت آموزش دیده و کار کشته است. مثل همیشه کمبود

بودجه و تحریم‌های بین‌المللی تأثیر منفی در کار این گروه گذاشته و فشار مضاعفی را به آن‌ها تحمیل می‌کند. در حال حاضر حدود ۳ هزار دستگاه آمبولانس بالای ۱۷ سال عمر دارند و باید از چرخه عملیاتی خارج شوند. بنا به گفته رئیس اورژانس کشور، دکتر جعفر میعادفر بر اساس قراردادهای منعقدشده، پیش‌بینی می‌شود تا پایان نیمه نخست سال آینده، تعداد قابل توجهی آمبولانس نو وارد ناوگان شود؛ از این تعداد، ۷۰۰ دستگاه آمبولانس تا پایان سال وارد چرخه خدمات‌رسانی می‌شوند.

وی به عملکرد نیروهای این سازمان در جنگ ۱۲ روزه اشاره کرد و گفت: «در این مدت، بیش از ۱۳۶ هزار فقره ماموریت انجام شد که ۱۰ هزار و ۵۰۰ ماموریت آن مرتبط با شرایط جنگی بود. ۶ پایگاه کاملاً تخریب شد، ۱۱ آمبولانس آسیب دید و ۱۶ نیروی فوریت‌های پزشکی زخمی شدند؛ هر چند شهیدی نداشتیم.»

رئیس اورژانس ابراز امیدواری کرده که با اختصاص منابع مالی و با اجرای برنامه‌های مصوب در دو تا سه سال آینده، آمبولانس‌های فرسوده به‌طور کامل از چرخه عملیاتی خارج شوند.

کمبود چشمگیر در بخش خدمات‌رسانی

خدمات اورژانس پیش‌بیمارستانی جزو حیاتی‌ترین حلقه‌های نظام سلامت است. بر این اساس هر گونه تأخیر، کمبود تجهیزات یا نیروی انسانی و یا وضعیت نامناسب معیشتی پرسنل می‌تواند منجر به افزایش مرگ‌ومیر، عوارض طولانی‌مدت برای بیماران و کاهش اعتماد عمومی شود. در سال‌های اخیر گزارش‌ها و هشدارهای متعددی درباره وضعیت اورژانس کشور منتشر شده است. از کمبود



خدمات‌رسانی و افزایش شانس بهبود بیمار می‌شود. اما مشکل از آن‌جا شروع می‌شود که نیروی اعزام‌شده با موتورلانس تشخیص می‌دهد فرد بیمار یا مصدوم نیازمند آمبولانس است. در این شرایط او در سامانه‌ای که به این منظور طراحی شده درخواست آمبولانس را ثبت می‌کند و از سوی دیگر زمان نامشخصی طول می‌کشد تا آمبولانس این درخواست را قبول کند و بعد از آن فرآیند رسیدن آمبولانس هم تا حدی زمان‌بر است و به این ترتیب گاهی تا یک ساعت هم فرد بیمار یا مصدوم باید منتظر رسیدن آمبولانس باشد.

یکی از کارشناسان اورژانس در این باره می‌گوید: «اورژانس پیش‌بیمارستانی با دو بحران هم‌زمان دست و پنجه نرم می‌کند؛ یکی کمبود شمار آمبولانس‌ها و دیگری کهنگی بخش بزرگی از ناوگان موجود. در واقع هزاران دستگاه از آمبولانس‌های کشور بالای ۱۵ سال عمر دارند و مستهلک هستند؛ وضعی که زمان رسیدن بر بالین بیمار را طولانی‌تر و هزینه‌ها را سنگین‌تر کرده است.»

این کارشناس ادامه می‌دهد: «در حال حاضر کشور ما با جمعیت بالای ۹۰ میلیون نفر تنها نزدیک به ۶ هزار دستگاه آمبولانس در اختیار دارد که از این تعداد عمر نزدیک به ۳ هزار دستگاه بالای ۱۵ سال است. از سوی دیگر مسئولان از قراردادهایی برای خرید ۵۰۰ تا ۶۲۵ دستگاه آمبولانس جدید خبر می‌دهند؛ در حالی که حجم نیاز آنباشته بخش اورژانس به مراتب بیشتر از آمارهایی است که اعلام می‌شود. براساس آمارهای رسمی تهران حدود ۲۱۰ پایگاه اورژانس دارد و روزانه صدها ماموریت انجام می‌دهد؛ اما وقتی بخش زیادی از خودروها به دلیل فرسودگی در تعمیرگاه هستند یا با ظرفیت کمتر کار می‌کنند، فشار روی واحدهای باقی‌مانده چند برابر می‌شود و طبیعی است که زمان رسیدن تسالین بیمار افزایش یابد.» با توجه به آن‌چه در این گزارش به آن اشاره شد، رسیدگی به وضعیت اورژانس کشور ضروری به‌نظر می‌رسد و مسئولان مربوطه باید در این راستا تمام تلاش خود را به کار گیرند.

آمبولانس به ازای هر ۱۱۲ هزار نفر می‌رسد. البته این در شرایطی است که هیچ‌یک از آمبولانس‌های پایتخت در شهرهای دیگر به کار گرفته نمی‌شوند. از سوی دیگر کمبود نیروی ماهر در اورژانس کشور نیز یکی دیگر از مشکلاتی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

البته در کنار کمبود آمبولانس، موتورلانس‌ها فعال هستند و در حد بضاعت خود توانسته‌اند کمک‌حال سازمان متبوع‌شان باشند. بر اساس سازمان اورژانس کشور وظیفه اصلی موتورلانس‌ها در اورژانس، حضور سریع و به‌موقع نیروهای مجرب اورژانس در کنار بیمار یا مصدوم در کوتاه‌ترین زمان ممکن، به خصوص در ترافیک شهری و انجام اقدامات درمانی اولیه و احیا تا زمان رسیدن آمبولانس است. این موتورها با مانورپذیری بالا در معابر باریک و شلوغ، به‌عنوان پیش‌قراول اعزام شده و امکان ارائه خدمات اورژانس اولیه را قبل از رسیدن آمبولانس فراهم می‌کنند که سبب کاهش قابل توجه مدت‌زمان

آمبولانس و فرسودگی آن گرفته تا کاستی در نیروی انسانی، نارضایتی معیشتی پرسنل، تأخیر در رسیدن به محل حادثه و غیره.

براساس آمارهای رسمی موجود، تعداد آمبولانس‌ها در کلانشهر تهران به ۵۶۰ دستگاه می‌رسد؛ در حالی که این شهر حداقل به ۹۰۰ دستگاه آمبولانس نیاز دارد. اما نکته قابل توجه این‌که درصد بالایی از این ۵۶۰ دستگاه هم مستهلک هستند؛ عددی نزدیک به ۴۷۰ دستگاه. این میزان در کل کشور به ۵ هزار دستگاه می‌رسد که عدد قابل توجهی است و لازم است مسئولان مربوطه نگاه ویژه‌ای به این بخش امدادی داشته باشند تا راندهای کاری و استانداردهای تخصصی بافت مواجه نشود و جان حادثه‌دیدگان به‌خطر نیفتد. بر اساس آمارهای رسمی به‌طور میانگین در کشورهای اروپایی به ازای هر ۱۶ هزار و ۵۰۰ نفر یک دستگاه آمبولانس وجود دارد؛ اما در کلان‌شهری مانند تهران، این عدد به یک دستگاه



فونیکس





افایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



Autoworld.ir

دوشنبه ۲۱ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۵

STATION

ایستگاه

۱۶

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 تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

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



مدل کلاسیک و محبوب مرسدس بنز

نسل اول مرسدس بنز SL موسوم به W198 به دلیل نوع طراحی بدنه و درهای معروف گالوپنگ پس از گذشت بیش از ۶ دهه همچنان جزو محبوب‌ترین کلاسیک‌های جهان به‌شمار می‌رود. در نسخه گالوپنگ SL300 از یک موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری بهره گرفته شده که می‌تواند ۲۴۰ اسببخار قدرت و ۲۹۴ نیوتون متر گشتاور تولید کند. جالب است بدانید در مرسدس بنز SL گالوپنگ نسل اول شاهد به کارگیری سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری هستیم.

هیبریدها و گازسوزها؛ کلید رهایی از وابستگی به واردات بنزین

«این روزها بحث کمبود بنزین دوباره به یکی از چالش‌های جدی اقتصاد و انرژی کشور تبدیل شده است. گزارش‌ها می‌گویند هر روز بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون لیتر در این بخش کسری داریم؛ عددی که نشان می‌دهد مصرف از توان پالایشی کشور بالاتر رفته است. در همین وضعیت، دولت مجوز واردات بنزین سوپر را به بخش خصوصی داده؛ تصمیمی که پرسش‌های زیادی درباره منبع تامین ارز و قیمت نهایی این سوخت در بازار ایجاد و مطرح کرده است.

اما واقعیت آن است که واردات بنزین راه‌حل اصلی نیست، بلکه تنها یک مسکن موقت است. مصرف روزه‌روز افزایش می‌یابد، زیرساخت پالایشگاهی به اندازه کافی توسعه نیافته و بودجه‌های عمرانی صنعت انرژی هم اغلب به دیگر حوزه‌ها منحرف می‌شوند. در چنین شرایطی باید از نگاه صرف به تولید بنزین فاصله گرفت و به کاهش مصرف فکر کرد. یکی از مهم‌ترین مسیرها، توسعه خودروهای هیبریدی (برقی-بنزینی) و خودروهای گازسوز است؛ راهکاری که می‌تواند مصرف روزانه بنزین را تا ده‌ها میلیون لیتر کاهش دهد.

ایران از نظر منابع گاز طبیعی و حتی توان علمی در حوزه خودروهای برقی، ظرفیت‌های قابل توجهی دارد. اگر بخشی از یارانه انرژی صرف حمایت از تولید خودروهای کم‌مصرف یا هیبریدی شود، هزینه واردات و فشار ارزی هم به شدت پایین می‌آید. به جای تخصیص ارز برای واردات سوخت، می‌توان همان منابع را صرف طراحی و تامین زیرساخت شارژ خودروهای برقی، خطوط تولید موتورهای هیبریدی یا نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی گازسوز کرد.

واردات شاید به‌طور موقت عطش بازار را فرو بنشانند، اما آینده سوخت ایران در گرو تغییر رویکرد است؛ از «تامین بیشتر بنزین» به سمت «مصرف هوشمندتر انرژی». اگر امروز به سمت خودروهای هیبریدی و گازسوز حرکت نکنیم، فردا همین کمبود، بحرانی بزرگ‌تر خواهد شد.



حرف آخر

Last Word

میترا شهبازی

روزنامه‌نگار

روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت



کی‌ام‌سی J7
۵ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار ۲ میلیارد و ۳۳۵
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



ام‌وی‌ام آریزو ۵ با ۳ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار یک میلیارد
و ۸۱۲ میلیون تومان ارزش‌گذاری
شد



شاهین اتوماتیک پلاس با
۴ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۴۶۰
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس اتوماتیک با ۶
میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۳۳۱
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کermanموتور



KERMANMOTOR

KME S3

کی‌ام‌سی اس آر ۳



کانالوگ