



سه مدل خودرو محبوب

آلمانی در بازار

استارت

Start



امید محمدی

عضو شورای سردبیری

بنزین، از چالش قیمت تا فرصت اصلاح ساختار حمل و نقل

بازار بنزین در اقتصاد ایران سال هاست که به یکی از مهم ترین محورهای تصمیم سازی و سیاست گذاری تبدیل شده است. سوختی که در ظاهر، تنها یکی ...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ضرورت شفافیت

در تعهدات بیمه گران

صفحه ۲

آغاز طرح ویژه

مشارکت سرمایه گذاری در

تولید «نیسان ترا پیکاپ»

صفحه ۷

لغو برگزاری نمایشگاه

خودرو در تهران

صفحه ۱۰

نگاهی به کمبود پارکینگ در پایتخت:

خودروهایی که سرپناه ندارند!

صفحه ۱۵

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن ملت در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

فرآیند دریافت ارز «مونتاز کاران» زیر ذره بین مجلس است

گزارش هایی دریافت کرده ایم که نشان می دهد برخی «مونتاز کاران» از رانت ارزی برخوردارند؛ به همین دلیل، از وزارت صمت و بانک مرکزی خواستیم گزارشی جامع از ...

صفحه ۳

با توجه به کاهش ۱۰ درصدی در آمد شهریور
نسبت به مردادماه:

زنگ خطر کاهش در آمد «نفت سپاهان» به صدا در آمد

صفحه ۵

نرخ ارز و خودرو همسو شد:

هیوندای کوناد در بازار آزاد به ۴ میلیارد تومان رسید

از نیمه شهریور تاکنون بهای دلاری خودروهای داخلی
به رغم موج تورمی جدید در بازار خودرو و همچنین ...

صفحه ۷

صنعت خودرو به سمت «خرید درون برنامه ای»
حرکت می کند:

مالکیت خودرو یا اجاره دائمی امکانات؟

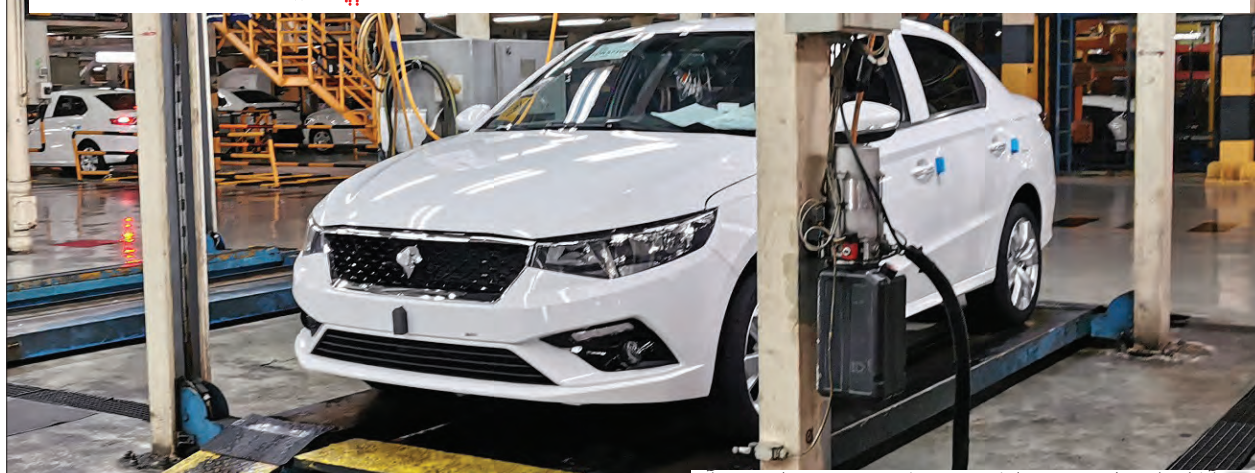
فولکس واگن با راه اندازی یک سرویس پرداختی جدید موسوم
به «PERFORMANCE BOOST» برای خودروهای ...

صفحه ۶

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه سازان مطرح کرد:

ضرورت بازنگری در نقشه اجرای استانداردهای خودرویی

صفحه ۱۴



۱ آغاز طرح فروش مشارکت در تولید خودرو «پارس نوا»

۲ مازندران میزبان بزرگ ترین رویداد خودرویی شمال کشور

TRAZANO®

نماینده انحصاری ترازانو در ایران

coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹



تحت لیسانس **REDESTEIN** 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



کند و نشان دهد که شاهکارهای امروزی نیز می‌توانند با اسطوره‌های قدیمی رقابت کنند. تمام عواید حاصل از این فروش تاریخی، به بنیاد خیریه فراری برای حمایت از پروژه‌های آموزشی و اجتماعی اهدا می‌شود. فراری در ابتدا قصد داشت تنها ۵۹۹ دستگاه از مدل دیتونا SP3 تولید کند که تمام آن‌ها به سرعت توسط مشتریان خاص پیش خرید شدند؛ اما این شرکت، همان‌طور که پیش‌تر برای مدل لافراری انجام داده بود، تصمیم گرفت یک دستگاه اضافه با اهداف خیرخواهانه تولید کند. به همین دلیل این خودرو خاص، «۱+۵۹۹» نام گرفت. این خودرو و صرفاً یک دستگاه اضافه نیست؛ بلکه یک اثر هنری است که توسط بخش شخصی‌سازی فراری، موسوم به Tailor Made خلق شده است.

نمونه تک‌ساخت و ویژه فراری دیتونا SP3 با قیمت ۲۶ میلیون دلار فروخته شد و رکورد گران‌ترین فراری جدید در حراجی‌ها را شکست. در اتفاقی شگفت‌انگیز در حراجی ساتبیز که در جریان هفته اتومبیل‌مونتري برگزار شد، یک فراری تک‌ساخت و مدرن توانست تمام رکوردهای پیشین را جابه‌جا کند. این خودرو و منحصر به فرد که یک دیتونا SP3 سفارشی با نام مستعار «۱+۵۹۹» است، با قیمت ۲۶ میلیون دلار فروش رفت و به گران‌ترین فراری جدید فروخته شده در تاریخ حراجی‌ها تبدیل شد. این فروش یک نقطه عطف مهم محسوب می‌شود؛ زیرا دنیای حراجی‌ها معمولاً تحت سلطه مدل‌های کلاسیک و افسانه‌ای فراری مانند GTO 250 قرار دارد؛ اما این بار، یک اسب سرکش مدرن توانست سنت‌شکنی



حراجی برای «فراری» ۲۶ میلیون دلاری

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

ضرورت شفافیت در تعهدات بیمه‌گران

ندارند. بیمه مرکزی باید با صدور بخشنامه‌ای جدید، این قطعات را به فهرست بیمه بدنه بیفزاید تا مالک خودرو از حمایت کامل برخوردار شود.

حجاززاده همچنین به نیاز روزافزون بازار به بیمه‌نامه‌های نوآورانه اشاره کرد و افزود: «خودروهای جدید مجهز به سیستم‌های برقی و هوشمند هستند و باید بیمه‌نامه‌هایی تدوین شود که علاوه بر خسارت فیزیکی، نوسان قیمت و خرابی قطعات برقی را هم پوشش دهد. برخی شرکت‌ها این طرح‌ها را به صورت آزمایشی اجرا کرده‌اند، اما تا زمانی که پشتوانه مقرراتی قوی نداشته باشند، توسعه آن‌ها دشوار است.»

او تعامل میان بیمه‌گران و قطعه‌سازان را نیز عامل کلیدی دانست و گفت: «اگر تولیدکنندگان قطعات، گارانتی رسمی خود را به صورت شفاف ارائه کنند و بیمه‌ها آن را در ارزیابی خسارت بپذیرند، بخش مهمی از اختلاف‌ها کاهش می‌یابد. همچنین همکاری در ایجاد بانک اطلاعاتی اصالت قطعات می‌تواند مانع ورود کالاهای تقلبی به چرخه بیمه شود.»

این کارشناس در پایان تأکید کرد: «اگر بیمه مرکزی هر چه سریع‌تر مقررات واحد و سامانه‌ای شفاف برای قطعات تدوین کند و شرکت‌های بیمه نیز در تعامل مستقیم با قطعه‌سازان، سازوکار قیمت‌گذاری و پرداخت خسارت را هماهنگ سازند، بیمه قطعات خودرو می‌تواند از وضعیت بحرانی کنونی فاصله بگیرد و دوباره به عاملی اعتمادساز برای رانندگان و صنعت بیمه تبدیل شود.»



بیمه مرکزی باید مقررات واحد و سامانه شفاف برای قطعات تدوین کند. افزایش سرقت قطعات و نوسان شدید قیمت لوازم‌بدنی، بیمه‌بدنه خودرو را در ایران با بحران تازه‌ای روبه‌رو کرده است. کارشناسان می‌گویند اختلاف میان تعهدات شرکت‌های بیمه و واقعیت بازار، به نارضایتی گسترده بیمه‌گذاران منجر شده و بازنگری فوری در مقررات را ضروری کرده است. ایزد حجاززاده، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تأکید کرد: «کوتاهی در تدوین ضوابط مشخص برای پوشش قطعات به معنی تداوم بلاتکلیفی بیمه‌گذاران و اختلاف‌های مکرر میان شرکت‌هاست. بیمه مرکزی باید با راه‌اندازی سامانه‌ای ملی، قیمت و اصالت قطعات را شفاف کند تا پرداخت خسارت بر مبنای واقعیت بازار انجام شود.»

او با اشاره به نوسان شدید قیمت قطعات خودرو گفت: «وقتی قیمت‌ها ظرف چند ماه چند برابر می‌شود، تعهدات بیمه‌گر دیگر با واقعیت تطابق ندارد. از سوی دیگر، تنوع برندها و وارداتی بودن بسیاری از قطعات باعث می‌شود ارزیابی خسارت به فرآیندی پیچیده و گاه سلیقه‌ای تبدیل شود.»

به گفته این کارشناس بیمه، یکی از مشکلات اساسی

بنزین، از چالش قیمت تا فرصت اصلاح ساختار حمل‌ونقل

متوقف می‌شود، بلکه تراز انرژی کشور نیز در معرض خطر قرار می‌گیرد. بورس انرژی می‌تواند با شکل‌دهی بازارهای هدفمند برای بنزین و فرآورده‌های جایگزین، سیگنال‌های روشنی برای تولیدکننده و مصرف‌کننده ارسال کند.

عرضه بنزین سوپر و سایر فرآورده‌ها در بورس انرژی، می‌تواند تا حدودی به بهبود بازار کمک کند. چنین رویکردی می‌تواند الگویی برای کل بازار سوخت باشد؛ بازاری که در آن، قیمت‌ها نه با بخشنامه بلکه با منطق عرضه و تقاضا تعیین شوند. برای اصلاح پایدار نظام سوخت، لازم است دولت نقش خود را از «قیمت‌گذار» به «تنظیم‌گر» تغییر دهد. به بیان دیگر، سیاست‌گذار باید زمینه رقابت سالم و شفافیت اطلاعات را فراهم کند تا خود بازار، سطح بهینه قیمت را تعیین کند. در این مسیر، بورس انرژی ابزارهایی همچون معاملات فیزیکی، گواهی صرفه‌جویی و قراردادهای آتی را در اختیار دارد که می‌تواند به کار گرفته شود تا نوسانات کنترل شده، قابل‌پیش‌بینی و در خدمت تولید باشند. اصلاح بازار بنزین، تنها به معنای افزایش قیمت نیست؛ بلکه هدف، بازآرایی رابطه میان تولید، توزیع و مصرف است. وقتی قیمت‌ها واقعی شود، حمل‌ونقل عمومی از توجیه اقتصادی بیشتری برخوردار خواهد شد، صنایع به سمت بهینه‌سازی مصرف حرکت خواهند کرد و خودروسازان نیز برای تولید محصولات کم‌مصرف انگیزه پیدا می‌کنند. از سوی دیگر، منابع حاصل از این اصلاح می‌تواند صرف توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان و حمایت از اقشار کم‌درآمد شود. اقتصاد ایران به نقطه‌ای رسیده که ادامه سیاست‌های تثبیتی دیگر پاسخگو نیست. راه‌حل نه در شوک‌رمانی است و نه در تثبیت مصنوعی قیمت‌ها، بلکه در پذیرش واقعیت‌های بازار و استفاده از سازوکارهای شفاف است.

بازار بنزین در اقتصاد ایران سال‌هاست که به یکی از مهم‌ترین محورهای تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری تبدیل شده است. سوختی که در ظاهر، تنها یکی از اجزای سبد انرژی کشور است، امداد عمل نقشی تعیین‌کننده در معادلات کلان اقتصادی، بودجه‌ای و صنعتی دارد. با وجود رشد تقاضا در بخش حمل‌ونقل، سیاست تثبیت قیمت بنزین طی سال‌های گذشته نه تنها انگیزه صرفه‌جویی و نوسازی ناوگان را از بین برده، بلکه فشار قابل توجهی را بر منابع مالی دولت و شرکت‌های تولیدکننده و پالایشی تحمیل کرده است. در حالی که بسیاری از کشورها مسیر واقعی‌سازی قیمت سوخت را از طریق بازارهای شفاف انرژی طی کرده‌اند، در ایران همچنان روش‌های اداری و غیربازاری تعیین‌کننده قیمت هستند. این در حالی است که بورس انرژی، ظرفیتی دارد که عرضه و تقاضای سوخت در بستری شفاف و مبتنی بر منطق اقتصادی شکل گیرد؛ بستری که می‌تواند مسیر اصلاحات قیمتی را از تصمیمات پریسک و ناگهانی جدا کند و آن را به فرآیندی تدریجی، قابل پیش‌بینی و قابل نظارت تبدیل سازد. یکی از چالش‌های اصلی صنعت حمل‌ونقل در ایران، عدم تناسب میان هزینه واقعی سوخت و کارایی ناوگان است. خودروسازان داخلی سال‌هاست از نبود تقاضای موثر برای خودروهای کم‌مصرف و پاک رنج می‌برند؛ زیرا سیاست قیمتی موجود، انگیزه تغییر را از مصرف‌کننده گرفته است. در چنین فضایی، نه تنها روند بهینه‌سازی مصرف سوخت



X22 PRO

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



رولزرویس «کالینان» نیز تیونینگ شد



کیوانی، تیونری که سعی دارد به شهرت منصوری برسد، از محصول جدید خود با نام هیولا II رونمایی کرد که تیونینگ روی رولزرویس کالینان II است. این خودرو که هیولا II نام‌گذاری شده، نمایی به‌مراتب متعادل‌تر و در عین حال چشم‌گیر را به‌نمایش می‌گذارد که برخلاف برخی کارهای پیشین کیوانی، ذره‌ای هم به قلمرو خودروهای بدسلیقه قدم نگذاشته است. هیولا II که پسوند II آن نشان‌دهنده تکیه بر نسخه فیس‌لیفت‌شده این شاسی‌بلند لوکس بریتانیایی است، با تغییرات ظاهری گسترده‌ای همراه شده است. یکی از بارزترین این تغییرات، اضافه

شدن فلپ‌های گلگیر است که کالینان را بسیار عریض‌تر از قبل می‌کند. این ظاهر عضلانی با افزودن رکاب‌های جانبی جدید، سپر جلو باز طراحی شده، اسپویلر زیر سپر جلو و یک دیفیوزر چهارپاله در عقب تکمیل می‌شود. ارتفاع خودرو نیز کاهش یافته تا نمایی اسپرت‌تر داشته باشد. با دقت بیشتر به قسمت عقب خودرو، متوجه حضور دو اسپویلر در بالا و یک چراغ ترمز اضافی شبیه به خودروهای مسابقه‌ای در مرکز دیفیوزر جدید خواهید شد. خروجی‌های اکروز نیز با چیدمان عمودی و شکل مستطیلی، از جمله جزئیات خاص هیولا II هستند.

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن خانه ملت در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»؛

فرآیند دریافت ارز «مونتاژ کاران» زیر ذره‌بین مجلس است

گزارش‌هایی دریافت کرده‌ایم که نشان می‌دهد برخی «مونتاژ کاران» از رانت ارزی برخوردارند به همین دلیل، از وزارت صمت و بانک مرکزی خواسته‌ایم گزارشی جامع از وضعیت تخصیص ارز ارائه کنند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران، در بزنگاهی ایستاده که می‌توان آن را دوران بی‌سابقه «رهاشدگی سیاستی» نامید. جایی که نه دولت مالک واقعی میدان است، نه وزارتخانه‌ها مسئولیت روشن‌سازی بر دوش دارند و نه مصوبات قانونی به مرحله اجرا رسیده است. از واردات خودرو برای جانبازان گرفته تا ساماندهی ارز و تعرفه، هیچ کدام از وعده‌های اعلام‌شده، از کاغذ فراتر نرفته است. بازاری که روزگاری تنها با واژه «انحصار» نقد می‌شد، امروز با بحرانی عمیق‌تر روبه‌رو است؛ بحرانی که به تعبیر کارشناسان، از بی‌متولی بودن سیاست خودرو آغاز و به رهاشدن قیمت، ارز و واردات ختم می‌شود. از سوی دیگر، شکاف بین قیمت جهانی خودرو و نرخ فروش داخلی به شکلی بی‌سابقه افزایش یافته است. در همین زمینه برای بررسی وضعیت واقعی واردات خودرو و سرنوشت مصوبات مجلس درباره کاهش تعرفه واردات با «مصطفی پوردهقان اردکانی»، عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو اختصاصی پرداختیم:

متولیان واردات خودرو خبر از واردات چند هزار دستگاهی برای جانبازان می‌دادند؛ اما شنیده‌ها از ورود بیشتر از ۲ هزار دستگاه حکایت دارد. وضعیت این طرح به کجا رسیده است؟

متأسفانه باید بگویم طرح واردات خودرو برای جانبازان عملاً رها شده است. از ابتدای سال تا امروز، به‌جای ۲۵ یا ۲۶ هزار دستگاه خودرو، تنها از این مقدار در صنادی وارد

شده است. وضعیت واردات کاملاً نامعلوم است و هیچ نهاد مسئولی پاسخگو نیست. از سوی دیگر، همان تعداد اندک هم با قیمت‌هایی به‌مراتب بالاتر از ارزش واقعی وارد بازار شده‌اند؛ این یعنی نه نظارتی بر فرآیند واردات، نه کنترل قیمتی و نه شفافیت ارزی وجود دارد.

ظاهراً وزارت صمت سیاست‌گذاری برای واردات خودرو در سال جاری را در اولویت قرار نداده است؛ نظر شما در این خصوص چیست؟

دقیقاً همین‌طور است؛ به‌صراحت باید گفت وزارت صمت و دولت کلاً از فرآیند واردات و بازار خودرو خارج شده‌اند. امروز نه ارزی برای واردات تخصیص یافته و نه برنامه مشخصی برای اجرا وجود دارد. بدترین وضعیت ممکن را داریم؛ نه تنها انحصار همچنان پابرجاست، بلکه کنترل قیمت خودرو در بازار نیز از دست دولت خارج شده است. هیچ‌گاه در بازار خودرو چنین شرایط آشفته‌ای نداشتیم.

مجلس شورای اسلامی در این زمینه چه اقداماتی انجام داده و چه برنامه‌ای برای تغییر این وضعیت دارد؟

در مجلس شورای اسلامی و به‌ویژه در کمیسیون صنایع و معادن، موضوع کاهش تعرفه واردات را به‌عنوان یک راهکار اصلی دنبال کرده‌ایم. متأسفانه در سال گذشته مجمع تشخیص مصلحت نظام مانع اجرای مصوبه مجلس

زنده نگه داریم. واردات خودرو باید تسهیل شود تا بازار از انحصار خارج و رقابت واقعی ایجاد شود.

شما پیش‌تر اشاره داشتید که در تخصیص ارز شفافیت وجود ندارد؛ این موضوع فقط به واردات خودرو منوط می‌شود یا مونتاژ و تولید را نیز در بر می‌گیرد؟

ما گزارش‌های متعددی از منابع رسمی و غیررسمی دریافت کرده‌ایم که نشان می‌دهد برخی «مونتاژ کاران» و بازیگران صنعت خودرو از رانت ارزی برخوردارند. به‌همین دلیل، از وزارت صمت و بانک مرکزی خواسته‌ایم گزارشی جامع از وضعیت تخصیص ارز، قیمت قطعات وارداتی، تعرفه‌ها و نحوه قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی ارائه دهند. برخی از این شرکت‌ها قطعات را از کشورهای همسایه با نرخ‌های متفاوت وارد می‌کنند؛ سپس در داخل کشور مونتاژ و با قیمت‌های چندبرابری عرضه می‌کنند. در واقع، تنها برنده این بازی مونتاژ کاران هستند و مردم متضرر می‌شوند.

آیا کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی برنامه‌ای برای برگزاری جلسه ویژه در این خصوص دارد؟

بله؛ ما در کمیسیون تصمیم گرفته‌ایم یک جلسه ویژه برگزار کنیم تا همه دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت

شورای اسلامی شد؛ اما امسال در بودجه ۱۴۰۵ دوباره این موضوع را با جدیت مطرح خواهیم کرد. حتی اگر بدانیم مجمع تشخیص مصلحت نظام با هم تأیید نکند، ما به‌عنوان نمایندگان مردم وظیفه داریم این مطالبه را



ما گزارش‌های متعددی از منابع رسمی و غیررسمی دریافت کرده‌ایم که نشان می‌دهد برخی «مونتاژ کاران» و بازیگران صنعت خودرو از رانت ارزی برخوردارند؛ در واقع تنها برنده این بازی مونتاژ کاران هستند و مردم متضرر می‌شوند

XS

MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



سایپا برگزار می‌شود و انتظار می‌رود علاوه بر نمایش آخرین دستاوردها و فناوری‌ها، زمینه همکاری‌های تجاری جدید، انتقال دانش فنی و جذب سرمایه‌گذاری‌های محلی و ملی نیز فراهم شود. نمایشگاه‌های استانی موثرترین ابزارها در توسعه اقتصادی و صنعتی مناطق مختلف کشور هستند؛ چراکه علاوه بر معرفی تولیدات محلی و صنایع کوچک و متوسط، زمینه تعامل و شبکه‌سازی میان فعالان صنعتی، سرمایه‌گذاران و مصرف‌کنندگان را فراهم می‌کنند. از این رو برگزاری این نمایشگاه در قائم‌شهر بخشی از راهبرد ایدرو برای گسترش فعالیت‌های تخصصی خارج از پایتخت است.

«به گزارش «سایپانیوز» حمید لیلز مهرآبادی، مدیرعامل شرکت بازرگانی بین‌المللی ایدرو درباره نمایشگاه خودرو و موتورسیکلت گفت: «ایدرو همواره کوشیده است برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی را از تمرکز در پایتخت خارج کرده و در استان‌های مختلف برگزار کند تا فرصت‌های تازه‌ای برای معرفی ظرفیت‌های بومی، ایجاد اشتغال، رونق اقتصادی و ارتقای کیفیت محصولات فراهم شود.» وی ادامه داد: «نمایشگاه قائم‌شهر می‌تواند بستری مناسب برای توسعه صنعت خودرو و موتورسیکلت در کشور فراهم کند.» این رویداد چهار روزه با حضور شرکت‌های بزرگ صنعت خودرو و موتورسیکلت، از جمله گروه خودروسازی



مازندان میزبان بزرگ‌ترین رویداد خودرویی شمال کشور

پیگیری يك موضوع

Follow up

محمود تولانی

رئیس کمیسیون مالیات، کار و تامین اجتماعی اتاق ایران

بررسی کارایی قانون مالیات بر سوداگری در بازار خودرو

«کارشناسان اقتصادی معتقدند دولت باید در کنار اجرای قانون مالیات بر سوداگری و سفته‌بازی در بازارهای مختلف از جمله خودرو، بستر فعالیت‌های مولد و امنیت سرمایه‌گذاری را فراهم کند تا اهدافی همچون کنترل سوداگری و بهبود عدالت مالیاتی محقق شود. حال در این رابطه محمود تولانی، رئیس کمیسیون مالیات، کار و تامین اجتماعی اتاق ایران به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

تجارب بین‌المللی در زمینه مالیات بر عایدی سرمایه حاوی چه تجاربی است؟

در جهان، مدل‌های متعددی از مالیات بر عایدی وجود دارد و کشورها متناسب با شرایط اقتصادی خود از آن‌ها استفاده می‌کنند. باید توجه داشت که اغلب کشورهایی که چنین مالیاتی را اعمال کرده‌اند، با تورم دورقمی مواجه نیستند؛ زیرا در شرایط تورمی، مفهوم عایدی اقتصادی تغییر می‌کند.

آیا اجرای قانون مالیات بر سوداگری در کشور به اهداف خود خواهد رسید؟

به نظر می‌رسد با رویه‌های فعلی مالیات‌ستانی، امکان ادامه موثر وجود نخواهد داشت و لازم است باسترسان اختلال در نظام اقتصادی بر خورد شود. این قبیل قوانین نه تنها به تامین منابع مالی دولت کمکی نمی‌کنند، بلکه ممکن است ساختار اقتصادی کشور را نیز با مشکلاتی مواجه سازند. اگر مبادلات کشور به سمت ارزی شدن پیش رود، هیچ‌یک از سامانه‌های نظارتی و قوانین فعلی کارایی لازم نخواهند داشت؛ این موضوع خطری جدی است که باید مورد توجه دولتمردان و به‌ویژه وزیر اقتصاد قرار گیرد.

هوشمندسازی رویه‌های مالیات‌ستانی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این یک ضرورت است که به سمت استفاده از روندهای هوشمند و نوین برای مالیات‌ستانی برویم. در همین راستا، صدور صورت‌حساب‌ها به‌صورت الکترونیک و فاصله گرفتن از روندهای دستی و ممیزمحور مثبت ارزیابی می‌شود. تلاش باید بر این باشد که طرح‌های مربوط به هوشمندسازی روند دریافت مالیات در کشور به‌درستی اجرایی شود و زمینه برای ثبت و ضبط داده‌ها و مالیات‌ستانی بر اساس اطلاعات به‌خوبی صورت بگیرد. این درحالی است که به‌منظور اعمال روش‌های هوشمند در مالیات‌ستانی نیازمند تقویت زیرساخت‌های الکترونیک کشور هستیم.

تسهیلات بانکی ارزان؛ ضرورت حیاتی برای صنعت خودرو است؛

سرمایه؛ اکسیژن فراموش شده صنعت خودرو

یکی از چالش‌های ساختاری صنعت خودرو،

نبود هماهنگی میان سیاست‌های وزارت صمت، بانک مرکزی، سازمان بورس و نهادهای مالی است



«صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور، صنعتی نیست که فقط با بنزین حرکت کند؛ این صنعت، موتور خود را با «سرمایه» روشن می‌کند. سرمایه مالی، فکری و فناوریانه، سه ضلع رشد این بخش هستند و اگر یکی از آن‌ها دچار کمبود شود، کل سازوکار تولید از نفس می‌افتد. امروز، مساله بزرگ صنعت خودرو نه در نبود ایده یا بازار، بلکه در کمبود منابع مالی و ضعف حمایت‌های ساختاری است؛ حمایتی که باید از مسیرهای هوشمند و پایدار همچون بازار سرمایه و نظام بانکی تخصصی تحقق پیدا کند.

بحران سرمایه در صنعتی با بیشترین اشتغال غیرمستقیم

صنعت خودرو و قطعه‌سازی، به تنهایی حدود ۱۵ درصد از اشتغال صنعتی کشور را در بر می‌گیرد و نزدیک به نیمی از گردش مالی صنایع مادر را به‌خود اختصاص داده است. با وجود این جایگاه، همواره در گیر کمبود نقدینگی، مطالبات معوق و هزینه بالای تامین مالی بوده است.

برآوردها نشان می‌دهد که تنها در بخش قطعه‌سازی، بیش از ۶۰ درصد شرکت‌ها با کمتر از ۷۰ درصد ظرفیت واقعی فعالیت می‌کنند. علت، نه کمبود سفارش داخلی است و نه ضعف فنی؛ بلکه هزینه سنگین تامین مالی، نرخ بالای بهره بانکی و نبود ابزارهای بورسی برای تزریق نقدینگی به‌خطوط تولید است.

در چنین شرایطی، هرگونه سیاست حمایتی باید بر پایه تامین منابع ارزان و شفاف بنا شود. دیگر دوران تزریق بودجه‌های مقطعی یا وام‌های کوتاه‌مدت تمام نشده؛ آن چه صنعت خودرو نیاز دارد، طراحی یک نظام مالی مدرن و پایدار است که بین بازار سرمایه، بانک‌ها و نهادهای صنعتی ارتباط واقعی برقرار کند.

بورس؛ پلی میان سرمایه مردم و صنعت بازار سرمایه در تمام دنیای نقش کلیدی در نوسازی صنایع ایفا می‌کند. در ایران نیز با وجود تجربه‌های موفق عرضه سهام خودروسازان، هنوز بخش عمده تامین مالی این صنعت از طریق شبکه بانکی انجام می‌شود. درحالی که اگر ابزارهای نوین بورسی برای صنعت خودرو فعال شود، امکان تزریق سرمایه مردمی به تولید به‌شکلی شفاف و قابل نظارت فراهم می‌شود.

ابزارهایی مانند صندوق‌های پروژه، اوراق مشارکت تولیدی، انتشار گواهی سپرده کالایی و عرضه قطعات در بورس کالا می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در تامین مالی تزجیره خودرو داشته باشند. این سازوکار نه تنها منابع مالی تازه‌ای جذب می‌کند، بلکه به‌دلیل شفافیت و نظارت عمومی، می‌تواند از انحراف منابع و رانت جلوگیری کند. در بسیاری از کشورها، کارخانه‌های خودروسازی بخشی از سرمایه در گردش خود را از طریق بازار سرمایه تامین می‌کنند و حتی برای توسعه خطوط جدید تولید، اوراق سهام ویژه یا اوراق مشارکت با نرخ سود ترجیحی منتشر می‌کنند. همین الگو قابل پیاده‌سازی در ایران نیز هست؛ به‌ویژه در شرایطی که عطش سرمایه‌گذاری در بازارهای مولد به وضوح دیده می‌شود.

تسهیلات بانکی ارزان؛ ضرورت حیاتی، نه لطف دولتی

بانک‌ها در سال‌های اخیر، بیش از آن که یار تولید باشند، به‌ناچار به‌دلیل ساختار سودمحورشان از تولید فاصله

گرفته‌اند. نرخ سود تسهیلات صنعتی در برخی دوره‌ها حتی به ۲۸ درصد نیز رسیده است؛ رقمی که هیچ صنعت تولیدمحور نمی‌تواند از عهده آن برآید. اگر قرار است صنعت خودرو و قطعه‌سازی بتواند در مسیر رقابت بین‌المللی حرکت کند، باید تسهیلات بانکی با نرخ ترجیحی و بلندمدت در اختیار آن قرار گیرد. چنین سیاستی نه امتیاز ویژه، بلکه لازمه بقاست.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که کشورهای دارای صنایع خودروسازی موفق مانند ترکیه، هند و چین، در مقاطع توسعه صنعتی خود، نظام بانکی خود را موظف به تامین مالی بانرخ‌های حمایتی کرده‌اند. آن‌ها با ایجاد بانک‌های تخصصی صنعت‌خودرو و مکانیزم‌های بازپرداخت مبتنی بر فروش، توانستند ریسک تولید را کاهش دهند و جذابیت سرمایه‌گذاری را بالا ببرند.

در ایران نیز ایجاد خطوط اعتباری ویژه برای تولیدکنندگان قطعه و خودرو، با بازپرداخت بلندمدت و بهره کمتر از نرخ بازار، می‌تواند به پویایی تزجیره ارزش کمک کند. این سیاست در واقع بازگرداندن اعتماد به بخش تولید است؛ بخشی که در سال‌های اخیر تحت فشار نقدینگی و هزینه‌های مالی بالا، فرسوده شده است.

هماهنگی سیاست‌گذار؛ حلقه مفقوده حمایت یکی از چالش‌های ساختاری صنعت‌خودرو، نبود هماهنگی میان سیاست‌های وزارت صمت، بانک مرکزی، سازمان بورس و نهادهای مالی است. هرکدام به‌صورت جزیره‌ای تصمیم می‌گیرند و در نهایت، تولیدکننده در میان این تصمیمات متناقض گرفتار می‌شود.

دولت اگر به‌دنبال حمایت واقعی از صنعت خودرو است، باید نقشه مالی واحدی طراحی کند که همه نهادهای اقتصادی بر اساس آن عمل کنند. به عبارت دیگر، حمایت از این صنعت تنها با دستور یا شعار محقق نمی‌شود؛ بلکه نیازمند هماهنگی سیاست‌های مالی، بانکی و صنعتی است. به‌عنوان مثال وقتی بانک‌ها تسهیلات با بهره ۲۰ تا ۲۵ درصد ارائه می‌دهند و هم‌زمان سیاست‌گذار قیمت‌گذاری دستوری بر خودرو را حفظ می‌کند، نتیجه چیزی جز زیان انباشته و افت سرمایه در گردش نیست. در چنین فضایی، حتی حمایت‌های ارزی و تعرفه‌ای نیز اثر خود را از دست می‌دهد.

نگاه تازه به حمایت: از کمک نقدی تا اصلاح ساختاری

حمایت از صنعت‌خودرو باید از حالت سنتی خارج شود. تجربه نشان داده تزریق منابع بدون اصلاح ساختار مالی، صرفاً به رشد هزینه‌ها و افزایش وابستگی منجر می‌شود. بنابراین حمایت دولت باید چندوجهی باشد:

۱. حمایت مالی: اعطای وام‌های کم‌بهره با اولویت به صنایع

نگاه View

بایک کریم‌خان

عضو هیات مدیره انجمن قطعه سازان کشور

بازار ازبکستان؛ فرصتی برای ارتقای ظرفیت تولید در داخل و افزایش صادرات

«باتوجه به برگزاری نخستین پاپوین قطعه‌سازان ایرانی در نمایشگاه اتومکانیکا تاشکند ازبکستان باید یادآور شد که ظرفیت‌های خوبی در بازار خودرو این کشور وجود دارد؛ از جمله این که تیراژ تولید خودرو در این کشور سالانه ۴۰۰ هزار دستگاه است که در نظر دارند آن را به ۲ برابر میزان فعلی افزایش دهند.

همچنین تمرکز ازبک‌ها بر گسترش قطعه‌سازی و تزجیره‌تامين‌شان است و در این زمینه می‌توان امیدوار بود قطعه‌سازان ایرانی بتوانند کمک‌حالشان باشند.

تامين قطعات خودرو، راهاندازی خطوط تولید، مشارکت در تولید، سرمایه‌گذاری و تولید قطعات مشترک، دیگر موضوعاتی است که می‌توان در همکاری با صنعتگران این کشور مورد مطالعه قرار داد؛ با این حال تحلیل جامع این موارد نیازمند حضور در این نمایشگاه و گفت‌وگو با طرف ایرانی است. هدف اصلی از حضور شرکت‌های ایرانی، شناسایی فرصت‌ها برای توسعه همکاری‌ها و انجام صادرات است و چنان‌چه بتوانیم فرصت‌هایی ایجاد کنیم یا بازدهی‌هایی از شرکت‌های خودروسازی‌شان داشته باشیم، می‌توان مذاکرات بهتر و عمیق‌تری درخصوص نیازمندی‌های آنان داشت و ارتباطات تجاری و تولیدی بیشتری برقرار کرد.

فعالیت عمده قطعه‌سازان کشور با کمتر از ظرفیت واقعی و حضور در بازار ازبکستان فرصتی برای ارتقای ظرفیت تولید در داخل و افزایش اشتغال است. یکی از مواردی که می‌توان مد نظر قرار داد، تاسیس شرکت‌های مشترک ایرانی- ازبکی است تا بتوان بخشی از جریان تجاری را که متاثر از تحریم‌ها بسته یا محدود شده است، فعال و تقویت کرد.

در این زمینه حتی می‌توان نسبت به تاسیس شرکت‌های مستقل اقدام کرد تا از آن طریق مبادلات تجاری را به انجام رساند؛ چراکه نزدیکی دو کشور و برخورداری از امکانات ترانزیت و حمل زمینی و ریلی، یک مزیت ویژه برای شرکت‌های ایرانی در قیاس با دیگر رقبای به‌شمار می‌رود.

در ورود به بازار ازبکستان باید چند استراتژی داشته باشیم و فرصت‌ها را شناسایی کنیم تا بدانیم کدام‌یک برای خروج از بحران و شرایط بد اقتصادی که قطعه‌سازان کشورمان با آن مواجه هستند، بهتر و مفیدتر است.

زاپاس

Spare Tire

آغاز طرح فروش مشارکت در تولید خودرو «پارس نوآ»



در این طرح، متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سایت فروش اینترنتی محصولات گروه خودروسازی سایپا به نشانی <https://saipa.iranecar.com>، بدون نیاز به بلوکه کردن وجه در حساب خود، نسبت به پیش‌ثبت‌نام اقدام کنند. انتخاب‌نهایی متقاضیان نیز از طریق

«به گزارش «سایپانیوز» شرکت پارس خودرو با هدف پاسخگویی به تقاضای مشتریان در کلاس خودروهای سدان، طرح فروش مشارکت در تولید خودرو «پارس نوآ» را از ساعت ۱۴ روز سه‌شنبه ۲۲ مهر ۱۴۰۴ به‌صورت رسمی آغاز خواهد کرد.

نوآ» بر اساس پلت‌فرم محصول تندر ۹۰ توسعه یافته و در مقایسه با نسل پیشین، از نظر راحتی، ایمنی و عملکرد فنی ارتقا یافته است. طراحی جدید بدنه، بهبود سطح کیفیت و افزایش امکانات رفاهی از دیگر ویژگی‌های این محصول جدید پارس خودرو است.

قرعه‌کشی انجام می‌شود. متقاضیان می‌توانند برای تسهیل فرآیند ثبت‌نام، پیش از آغاز طرح، با مراجعه به سامانه فروش نسبت به ثبت یا به‌روزرسانی اطلاعات شخصی و دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند. بر پایه این گزارش، خودرو «پارس

به یادماندنی است. این نوآوری که برای قلب تپنده نسل بعدی مدل‌های قدرتمندی مانند جانشین AMG GT در نظر گرفته شده، پاسخی هوشمندانه به انتقاداتی است که پس از استفاده از موتور ۴ سیلندر در مدل AMG C63 مطرح شد. مرسدس با این پلنت نشان می‌دهد که صدای یک V8 قدرتمند، هنوز هم بخش جدایی‌ناپذیر هویت خودروهای پرچمدار این شرکت است. راز این صدای جدید در طراحی بسیار پیچیده منیفولد‌های اگزوز نهفته است. در اکثر موتورهای V شکل، هر ردیف از سیلندر هاسیستم اگزوز جداگانه خود را دارد؛ اما در این طراحی جدید، مهندسان مرسدس جریان‌ها را با هم تلافی داده‌اند.

مرسدس بنز با ثبت یک حق اختراع جدید، موتور V8 جدیدی طراحی کرده که هدف اصلی آن نه صرفاً قدرت، بلکه خلق یک صدای حماسی شبیه به ماسل کارهای آمریکایی است. مرسدس بنز در اقدامی غافلگیرکننده، پتنتی (حق اختراع) برای یک موتور V8 جدید به ثبت رسانده که به نظر می‌رسد پاسخی مستقیم به دل‌تنگی طرفداران برای غرش‌های اصیل و قدرتمند است. این بار، تمرکز مهندسان آلمانی نه بر افزایش اسپی‌خار یا بهینه‌سازی مصرف سوخت بلکه بر خلق یک شخصیت صوتی جذاب بوده است؛ به زبان ساده، ژرمن‌ها یک موتور V8 طراحی کرده‌اند که وظیفه آن تولید صدایی باشکوه و

نوآوری «مرسدس بنز» روی صدای پیش‌رانه V8



تویتر!

دولت باید قانون ساماندهی بازار خودرو را اجرایی کند



سیدجواد حسینی کیا، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با تأکید بر لزوم توجه به اجرای قانون ساماندهی بازار خودرو از سوی دولت گفت: «اگر قانون در زمینه واردات خودرو اجرا شود، زمینه ارتقای محصولات داخلی فراهم می‌شود. نکته بعد این که قانون مسئولیت تعیین قیمت خودرو را بر عهده شورای رقابت قرار داده است؛ بنابراین هر گونه قیمت‌گذاری بدون مجوز این شورا خلاف قانون محسوب می‌شود.»

دیگه چه خبر؟

موجودی مواد اولیه بخش تولید کاهش یافت



شاخص مدیران خرید کل اقتصاد در شهریور ۱۴۰۴ معادل ۴۵.۳ اعلام شد و برای هجدهمین ماه متوالی زیر محدوده خنثی باقی ماند؛ کاهش تقاضا و محدودیت منابع مهم‌ترین علت رکود است. طبق برآوردهای مرکز پژوهش‌های اتاق بازرگانی ایران، میزان تولید محصول یا ارائه خدمات در شهریورماه، با وجود کاهش ملایم‌تر نسبت به ماه قبل، همچنان برای هجدهمین ماه متوالی کمتر از محدوده خنثی (۵۰) باقی مانده است

ویژه‌ها

صعودی شدن شاخص فروش و تولید صنعت خودرو در شهریورماه



طبق گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در شهریورماه سال ۱۴۰۴، وضعیت فروش عمده صنایع بورسی رشد چشمگیری داشته است. در این ماه، تولید و فروش در عمده صنایع شاخص نسبت به ماه مشابه سال قبل با رشد ۲.۲ و ۱۳.۳ درصدی مواجه شده است. بر این اساس در شهریورماه سال ۱۴۰۴، شاخص تولید و فروش رشته فعالیت خودرو و قطعات نسبت به ماه مشابه سال قبل افزایش ۱۹.۵ و ۲۶.۴ درصدی داشته است

با توجه به کاهش ۱۰ درصدی در آمد شهر یور نسبت به مردادماه؛

زنگ خطر کاهش در آمد «نفت سپاهان» به صدا در آمد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در حالی که شرکت نفت سپاهان طی نیمه نخست سال ۱۴۰۴ توانسته با رشد درآمدی ۱۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته عملکرد مثبتی از خود نشان دهد، درآمد شهریورماه نسبت به مردادماه با کاهش روبه‌رو بوده است. بر اساس این گزارش، درآمد شرکت در ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴ به ۱۴ هزار و ۶۹۴ میلیارد تومان رسیده است؛ رقمی که در مقایسه با ۱۲ هزار و ۴۷۸ میلیارد تومان سال گذشته رشد ۱۸ درصدی را نشان می‌دهد. با این حال، بررسی عملکرد ماهانه شرکت بیانگر کاهش درآمد در آخرین ماه تابستان است. در شهریورماه، نفت سپاهان درآمدی معادل ۲ هزار و ۹۰۲ میلیارد تومان را ثبت کرده؛ در حالی که این عدد در مردادماه ۳ هزار و ۲۴۱ میلیارد تومان بوده است. به این ترتیب، درآمد ماهانه شرکت حدود ۱۰.۴ درصد کاهش یافته است. از سویی، افت درآمد شهریورماه می‌تواند ناشی از چند عامل باشد؛ از جمله کاهش تقاضا در بازار داخلی به دلیل تعدیل فصلی مصرف روغن موتور، افت قیمت‌های صادراتی در بازارهای منطقه‌ای و همچنین نوسانات نرخ ارز که بر قیمت‌گذاری محصولات و حاشیه سود شرکت اثر گذاشته است. آغاز این روند نزولی، در حالی که نیمه نخست سال برای ششپا همراه با رشد بوده، می‌تواند زنگ هشدار برای سرمایه‌گذاران و تحلیلگران بازار سرمایه باشد.

کاهش درآمد شهریورماه شرکت نفت سپاهان، علاوه بر تأثیر مستقیم بر سودآوری کوتاه‌مدت، می‌تواند تبعات منفی متعددی برای عملکرد مالی و جایگاه بازار این شرکت به همراه داشته باشد. در این رابطه، این افت حدود ۱۰ درصدی درآمد ماهانه، در صورتی که در ماه‌های آینده نیز تکرار شود، ممکن است چند پیامد قابل توجه برای شرکت ایجاد کند. نخست حاشیه سود شرکت در معرض فشار قرار می‌گیرد. کاهش درآمد معمولاً به معنای افت فروش یا کاهش نرخ محصولات است که در هر دو حالت، توان شرکت در پوشش هزینه‌های ثابت را کاهش می‌دهد. این مساله می‌تواند باعث افت سود خالص فصلی و کاهش بازده سرمایه در گردش شود. دوم، افت درآمد می‌تواند بر نقدینگی شرکت اثرگذار باشد. نفت سپاهان به عنوان یکی از تولیدکنندگان عمده روغن‌های صنعتی و موتوری کشور، نیازمند سرمایه در گردش بالا برای تأمین خوراک، مواد اولیه و هزینه‌های عملیاتی است. کاهش جریان نقدی ورودی ممکن است موجب افزایش بدهی‌های کوتاه‌مدت یا فشار بر پرداخت‌های دوره‌ای شرکت شود. سوم، در سطح بازار سرمایه، کاهش درآمد ممکن است انتظارات سهامداران را نسبت به سودآوری آتی تعدیل کند. در نتیجه، فشار فروش در نماد «ششپا» می‌تواند افزایش یافته و ارزش بازار شرکت دچار نوسان شود. از منظر راهبردی نیز، افت فروش در ماه پایانی تابستان می‌تواند نشانه‌ای از تغییر الگوی تقاضا یا از دست رفتن بخشی از سهم بازار در حوزه صادرات یا فروش داخلی باشد. در صورتی که مدیریت شرکت نتواند با بهبود کانال‌های فروش، تنوع‌بخشی به محصولات یا افزایش بهره‌وری در تولید این روند را جبران کند، ادامه آن می‌تواند موقعیت رقابتی نفت سپاهان را در صنعت روانکارها تضعیف کند.



اینفوگرافیک

Infophography

افت درآمد شرکت «سایپا شیشه»



شرکت «سایپا شیشه» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۴۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

مخالفتی با واگذاری سهام وجود ندارد

معاون توسعه صنایع حمل‌ونقل ایدرو با اشاره به سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی افزود: «طبق بند «ج» سیاست‌های ابلاغی اصل ۴۴، سهم دولت در شرکت‌های بزرگ (گروه دو) نباید کمتر از ۲۰ درصد باشد. بنابراین، نامه ایدرو مربوط به الزام حفظ این سهم حداقلی است، نه مخالفت با واگذاری.»

چرا؟

واگذاری سهام تودلی خودروسازها همچنان در دستور کار است

سهیل معمارباشی توضیح داد: «همچنان واگذاری سهام تودلی خودروسازان دنبال می‌شود. نامه اخیر فقط ناظر بر حفظ سهم حداقلی قانونی دولت در این شرکت‌ها، آن هم به استناد اسناد بالادستی و قوانین و مقررات مربوط است و ارتباطی با فرآیند واگذاری سهام تودلی ندارد.»

چند تلتد؟

رفع ابهام از خصوصی سازی خودروسازان

در پی انتشار نامه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) خطاب به دبیر هیات دولت مبنی بر درخواست توقف واگذاری باقی‌مانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا، معاون توسعه صنایع حمل‌ونقل ایدرو گفت: «این نامه به هیچ وجه به معنای توقف فرآیند خصوصی سازی شرکت‌های خودروساز نیست.»

زنده يك

First gear



علی زران‌دوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«وقتی خودرو و ارز دست به یکی می‌کنند!»

حاضر جواب: این روزها اگر در خیابان چرخ بزن، متوجه می‌شوی که خودرو در ایران دیگر فقط وسیله نقلیه نیست؛ بلکه تبدیل شده به یک موجود زنده، با خلق و خوی خاص، نوسانات احساسی و حتی علایم حیاتی که مستقیم به نرخ ارز و اخبار سیاسی وصل است. کافی است دلار عطسه کند، خودرو بلافاصله تب می‌کند، دمای موتور بالا می‌رود و از صبح تا شب ۵۰ میلیون تومان «احساس گرانی» می‌کند!

تأمین ارز واردات؛ چالش عمده بازار لوازم‌یدکی

حاضر جواب: بازار لوازم‌یدکی هم حال و روز بهتری ندارد. واردکننده می‌گوید «ارز نیست»، تولیدکننده می‌گوید «اگر هست به ما نمی‌دهند» و مصرف‌کننده هم با شنیدن قیمت لنت ترمز احساس می‌کند ترمز زندگی‌اش بریده؛ در چنین شرایطی، مکانیک‌ها هم وارد دوران طلایی شده‌اند؛ هر بیج و مهره‌ای را با نگاهی عمیق و صدایی فلسفی بررسی می‌کنند و در نهایت جمله جاودان خود را می‌گویند: «داداش، جنس خوب گروته، ولی خیالت راحت باشه دو سال راحتی!»

سکته زنجیره تأمین خودرو

حاضر جواب: از طرفی، زنجیره تأمین خودرو هم دچار سکته‌ای ناگهانی شده. البته نگران نباشید؛ پزشکان صنعتی اعلام کردند بیمار در وضعیت پایدار است، فقط فعلاً «نقدینگی» به بدنش نرسیده. چک‌ها برگشته‌اند، حساب‌ها مسدود شده، اما کارگران با همان روحیه همیشگی می‌گویند: «ما هنوز امید داریم قطعه بعدی برسد!» اگر همین‌طور پیش برود، احتمالاً به‌زودی شاهد اختراع اولین خودرو با سوخت «صبر و دعا» خواهیم بود!

بیمه، موتور نامرئی بازار خودرو

حاضر جواب: در بازار خودرو هم داستان جالب است. کارشناسان می‌گویند بیمه، موتور نامرئی بازار است. درست می‌گویند؛ چون از بس نامرئی است، کمتر کسی دیده‌اش! البته تا زمانی که تصادف نکرده باشی، بیمه شبیه افسانه‌های کودکی است: می‌دانی هست، ولی باورش سخت است. اما به محض اولین ضربه سپر، افسر بیمه از راه می‌رسد یا لبخندی آرام و فرمی سه‌صفحه‌ای که باید با خود کار آبی پر شود، نه مشکلی، چون «سیستم قبول نمی‌کند!»

خودروهای مونتاژی سرانجام ارزان شدند

حاضر جواب: و اما خبر خوش هفته: «خودروهای مونتاژی سرانجام ارزان شدند!» البته ارزان که می‌گویند، یعنی از دو میلیارد و ششصد رسیده‌اند به دو میلیارد و پانصد و پنجاه میلیون تومان. در اقتصاد ما، همین هم «افت محسوس» حساب می‌شود. مردم هم با ذوق می‌گویند: «دیدی؟ ارزون شد!» و بعد با لبخندی قیسوفانه به زندگی ادامه می‌دهند. در واقع، ما ملت شادی هستیم، فقط کافی است خودرو به جای افزایش ۱۰۰ میلیونی، فقط ۵۰ میلیون گران شود تا احساس پیروزی کنیم. روز بعد اما همه چیز عوض می‌شود. خبر می‌رسد: «هایما BS یک‌شنبه ۲۵۰ میلیون تومان گران شد!»



آورده بود، به انتهای مسیر توسعه خود رسید. هنری روس، بنیان گذار شرکت نیاز به یک جانشین شایسته را حس کرد و فانتوم جدید در سال ۱۹۲۵ با مهندسی پیشرفته‌تر متولد شد. نسل اول فانتوم یک الگو را پایه‌گذاری کرد که ارائه یک شاسی متحرک به کارگاه‌های اتاق‌سازی بود تا بدنه‌ای کاملاً مطابق با سلیقه مالک ساخته شود. این سنت به خلق برخی از خارق‌العاده‌ترین خودروهای آن دوران با امکاناتی نظیر گاوصندوق‌های مخفی و میز تحریر منجر شد. فانتوم ۱۱ در سال ۱۹۲۹ با شاسی مستحکم‌تر و عملکرد بهتر عرضه شد و فانتوم ۱۱۱ در سال ۱۹۳۶ با معرفی یک موتور V12 قدرتمند و سیستم تعلیق مستقل جلو، پاسخی به رقابتی آمریکایی خود داد.

رولزرویس در سال ۲۰۲۵، صدمین سالگرد فانتوم، نماد یک قرن تجمل و اشرافیت در صنعت خودروسازی جهان را جشن می‌گیرد. در سال ۲۰۲۵، دنیای خودرو شاهد یک رویداد تاریخی خواهد بود. جشن صدسالگی رولزرویس فانتوم؛ مدلی که نه تنها پرچمدار این برند اشرافی بوده، بلکه برای یک قرن تمام، معیار نهایی تجمل و مهندسی در صنعت خودروسازی محسوب شده است. این خودرو که در سال ۱۹۲۵ با نام فانتوم جدید معرفی شد، در طول هشت نسل تکامل یافته و جایگاه خود را به عنوان نماد بی‌چون‌وچرای رولزرویس حفظ کرده است. داستان فانتوم از جایی آغاز شد که مدل افسانه‌ای سیلور گوست، مدلی که لقب بهترین خودرو جهان را برای رولزرویس به‌ارمغان

رولزرویس «فانتوم» ۱۰۰ ساله شد



به‌روزرسانی سوزوکی «ایکس‌بی» با هدف ارتقای کیفیت



سوزوکی ایکس‌بی (Xbee) در سال ۲۰۱۷ معرفی شد. این مدل ویژه بازار ژاپن در سال نخست عرضه در تعداد بیش از ۳۰ هزار دستگاه به فروش رسید. اما با کاهش متوالی، این رقم به ۱۲ هزار و ۵۹۲ دستگاه در سال گذشته رسید، در حالی که محصول مشابه سوزوکی به نام هاسنتر، توانست فروش ۹۲ هزار دستگاهی را در همین مدت به ثبت برساند. حالا با نسخه به‌روزرسانی شده از سوزوکی ایکس‌بی روبه‌رو هستیم که در طراحی سپرها، رینگ‌ها، جلوپنجره و کاپوت از مدل قبل، متمایز شده است. علاوه بر این‌ها باید به حذف حاشیه کرومی و تغییر جزئیات داخل چراغ‌های جلو، امکان سفارش ترکیب دو-رنگ

برای بدنه و همچنین جزئیات و استیکرهای مختلف، اشاره کرد. ابعاد بدنه سوزوکی ایکس‌بی در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۳،۲۶، ۱،۶۷، ۱،۷۰۵ و ۲،۴۳۵ متر اعلام شده است. کف این خودرو از سطح زمین، ۱۸۰ میلی‌متر فاصله دارد. در فضای داخلی سوزوکی ایکس‌بی هم با طراحی جدید داشبورد، فرمان و دریچه‌های تهویه روبه‌رو هستیم. این دریچه‌ها با فرم مستطیلی در بخش میانی داشبورد، در پایین نمایشگر لمسی قرار گرفته‌اند. این نمایشگر هم نسبت به قبل، ابعاد بزرگتری دارد.

صنعت خودرو به سمت «خرید درون برنامه‌ای» حرکت می‌کند؛

مالکیت خودرو یا اجاره دائمی امکانات؟



سهیل سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

فولکس‌واگن با راه‌اندازی یک سرویس پرداختی جدید موسوم به «Performance Boost» برای خودروهای الکتریکی سری ID خود، امکان ارتقای قدرت و شتاب خودرو را از طریق پرداخت ماهانه یا سالانه فراهم کرد. این رویکرد نوآورانه (یا از نگاه برخی منتقدان، بحث‌برانگیز و حتی خطرناک)، معادلات سنتی مالکیت و کاربری خودرو را به چالش کشید و ابعاد تازه‌ای به مناقشات پیرامون «نرم‌افزاری شدن خودرو» و «مالکیت دیجیتال» بخشید. در مدل پایه به‌عنوان مثال ID.3 Pro، سطوح توان خروجی موتور (۲۰۱ اسب‌بخار) به‌صورت پیش‌فرض فعال است؛ حال آن‌که خودرو در واقعیت فنی از موتور قوی‌تری بهره می‌برد (تا ۲۲۸ اسب‌بخار) که با قفل نرم‌افزاری در واحد کنترل الکترونیک (ECU) محدود شده است.

برای بازگشایی این قدرت افزوده، کاربر می‌تواند از سه روش استفاده کند: اشتراک ماهانه (در بریتانیا ۱۶۵ پوند، سالانه ۱۶۵ پوند) یا خرید دائمی (۶۴۹ پوند). این هزینه‌ها به‌رغم ظرفیت سخت‌افزاری فابریک خودرو و حتی ثبت قانونی قدرت نهایی (۱۷۰ کیلووات یا ۲۲۸ اسب‌بخار)، تنها برای باز کردن قفل نرم‌افزاری پرداخت می‌شود.

سرویس مورد نظر با به‌روزرسانی از راه دور (OTA) فعال می‌شود و مالک می‌تواند هر زمان که بخواهد سرویس را فعال-غیرفعال کند.

به گفته فولکس‌واگن، این افزوده قدرت هیچ‌گونه تأثیر منفی بر شتاب حرکتی، طول عمر باتری یا گارانتی کارخانه‌ای ندارد. نکته جالب این‌که در صورت خرید دائمی، ارتقا به‌شماره VIN خودرو متصل می‌شود و در زمان انتقال مالکیت، فعال باقی می‌ماند.

رشد فروش و رقابت فشرده

بازار خودروهای برقی اروپا در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵ با رشدی انفجاری مواجه بوده است. سهم خودروهای تمام‌برقی از کل فروش اتحادیه اروپا به بیش از ۱۵.۸ درصد

باید بعد از پرداخت ۵۰-۴۰ هزار دلار برای خرید خودرو، برای دسترسی به قدرت واقعی موتور (که سخت‌افزار آن کاملاً نصب شده) باز هم ماهانه پول بپردازم؟

گروهی دیگر معتقدند در بلندمدت مجموع هزینه اشتراک بسیار بیشتر از خرید یک‌مرتب‌بای است و مالک خودرو عملاً از «مالکیت واقعی» صرفاً به دارنده مجوز نرم‌افزاری تبدیل شده است.

در برخی جوامع خاص، به‌ویژه کاربران اهل تکنولوژی یا دیتونیک، این امکان با استقبال متوسط یا مثبت مواجه شده است؛ چون که فعال‌سازی نرم‌افزار رسمی از طریق کمپانی، معمولاً ایمن‌تر و بدون ابطال گارانتی است و در صورت فروش خودرو، ارتقا قابل انتقال به مالک بعدی خواهد بود.

با این حال بررسی داده‌های میدانی ثابت می‌کند که تنها حدود ۱۸ درصد مالکان ID.4 حاضر به تمدید اشتراک‌های ماهانه و دائمی برای آپشن‌های نرم‌افزاری شده‌اند و اکثریت یا استفاده نمی‌کنند، یا به راه‌های غیر رسمی و هک تمایل پیدا می‌کنند. بخش قابل توجهی از انتقادات معطوف به لزوم اتصال دائمی به اینترنت و اشتراک داده‌های لحظه‌ای رانندگی با سروهای کمپانی است.

برخی کاربران بابت نفوذ احتمالی هکرها، رصد مسیر و وضعیت خودرو، یا حتی امکان غیرفعال شدن ناگهانی ویژگی‌های کلیدی در شرایط حساس (مثلاً اتمام اشتراک حین رانندگی) دچار نگرانی شده‌اند.

تسللاً، پیشگام مدل‌های نرم‌افزاری ویژه و ارتقای شتاب خودرو با پرداخت اضافی است. در این شرکت، کاربر می‌تواند با پرداخت مبلغی حدود ۲ هزار دلار (یک‌بار، «Acceleration Boost») را برای مدل ۳ یا ۲ سفارش داده و شتاب خودرو را تا حدود نیم ثانیه کاهش دهد.

نکته مهم تفاوت مدل پرداخت است: تسللاً عمدتاً آپشن‌های عملکردی را به شکل خرید یک‌بار، ارائه می‌دهد و از مدل اشتراکی ریز می‌کند؛ مگر در سرویس‌های پیشرفته هدایت خودکار و ارتباطات اینترنتی.

تسللاً همچنین به‌طور مداوم بهبود نرم‌افزاری ارائه می‌دهد و تجربه کاربری آن معمولاً پایدار و رضایت‌بخش‌تر گزارش شده است؛ گرچه برخی کاربران از قیمت بالا یا محدودیت‌های منطقه‌ای نیز انتقاد کرده‌اند.



تعریف دوباره «مالکیت خودرو» است؛ یعنی خریدار به‌جای دسترسی کامل به سخت‌افزار (ضمن پرداخت کل قیمت)، بخشی از امکانات را عملکرد فنی را صرفاً اجاره کرده و مادامی که «جازه نرم‌افزاری» داشته باشد می‌تواند از آن‌ها استفاده کند.

این رویکرد البته ریسک‌ها و مزایای قابل ملاحظه‌ای دارد: ایجاد جریان نقدی ثابت برای خودروساز، انعطاف برای خریداران، افزایش عمر بازار خودروهای کار کرده اما در مقابل، ترس از کنترل بیش از حد توسط کمپانی‌ها، هشتگ #FreeTheHorse، نگرانی بابت نقض حقوق مصرف‌کننده و حتی امکان هک و بای‌پس کردن قفل‌ها توسط کاربران یا گروه‌های ثالث.

استقبال، تردید یا خشم؟

انتشار این خبر در فضای مجازی و رسانه‌ها، به‌ویژه شبکه‌های اجتماعی اروپا و آمریکا، واکنش تند و عمدتاً منفی کاربران روبه‌رو شد. هشتگ #FreeTheHorse با قدرت ۲۴ ساعت بیش از ۱۲۰ هزار بار بازنشر شد و انتقادها عموماً با عباراتی چون «خاخی نرم‌افزاری»، «کرایه‌داری اسب‌بخار» یا «مالکیت اجاره‌ای» همراه بود. بسیاری از مالکان واقعی با بالقوه سری ID می‌پرند چرا

تلاش‌های اخیر «لی‌اتو» در سگمنت‌های متنوع

شرکت لی‌اتو (Li Auto) که در سال ۲۰۱۵ تأسیس شده، تاکنون چهار کراس‌اور پلاگین-هیبرید با اسامی L9، L7 و L6 را عرضه کرده است. این شرکت به عنوان یکی از موفق‌ترین برندهای چینی، در سال ۲۰۲۴ توانست بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در چین به فروش برساند که ۳۳ درصد بیشتر از سال ۲۰۲۳ است. نخستین تلاش لی‌اتو برای ورود به بازار خودروهای برقی، مینی‌ون مگا بود که به علت قیمت گران و طراحی عجیب، با استقبال مشتریان مواجه نشد. برگ برنده بعدی یعنی لی‌اتو i8 طراحی متفاوتی داشت و توانست انتظارات را برآورده کند به نحوی که یک هفته پس از شروع عرضه، تعداد تیپ‌های آن از سه به یک محدود شد و قیمت آن



هم کاهش یافت. اکنون لی‌اتو با انتشار تصاویری از کابین i6، از عرضه برادر کوچکتر i8 در آینده نزدیک خبر داده است. همچون بدنه، طراحی داخلی لی‌اتو i6 نیز به i8 و البته سایر محصولات این برند شباهت دارد. از مهمترین ویژگی‌های این بخش می‌توان به نمایشگر دیجیتال دو تایی روی داشبورد، نمایشگر سقفی برای سرنشینان عقب، سقف پانوراما و محفظه گرمکن و سردکن در زیر آنجی، اشاره کرد. در این خودرو از نمایشگر نشان‌دهنده خبری نیست و این وظیفه برعهده نمایشگر مجازی روی شیشه قرار دارد. برخلاف لی‌اتو i8 که یک خودروی شش نفره بود، لی‌اتو i6 فقط به صورت ۵ نفره عرضه خواهد شد. ابعاد بدنه لی‌اتو i6 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۱،۹۳۵، ۱،۶۵۵ و ۳ متر اعلام شده که در تمام جهات از i8 کوچکتر است. لی‌اتو i6 در دو تیپ عرضه خواهد شد. مدل پایه به یک موتور برقی روی محور عقب با ۳۴۰ اسب‌بخار قدرت، مجهز شده است. تیپ دوم با دو موتور برقی، ۵۴۴ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارد. بنابر رسانه‌های چینی، هر دو تیپ این خودرو به مجموعه باتری ۸۷.۳ کیلووات ساعت مجهز شده است، که برد حرکتی ۶۶۰ تا ۷۲۰ کیلومتر (برمبنای CLTC) را فراهم می‌کند.

گرمکن نصب شود. از دیگر امکانات رفاهی این خودرو می‌توان به نمایشگر کنترل برای سرنشینان عقب، پرده‌های دستی و یخچال، اشاره کرد. همچون دنزا N9، صندلی‌های ردیف جلو در این مدل نیز با فرم مشهور zero-gravity طراحی شده است. روی داشبورد هم با دو نمایشگر برای راننده، سرنشین جلو، صفحه لمسی میانی، طراحی دو شاخه فرمان، شارژر بی‌سیم، محفظه لوازم، دو جالبوایی و اهرم دنده روی ستون فرمان مواجه هستیم. طراحی ظاهری دنزا N8L با فرم موازی دو چراغ دیلایت در هر طرف، جلوپنجره شش ضلعی در پایین سپر جلو، دستگیره مخفی شونده درها، تزئین ستون‌های B و D و ابعاد بزرگ چراغ‌های عقب، از زبان طراحی این برند پیروی می‌کند.

برند دنزا در سال ۲۰۱۰ و به عنوان جوینت ونچر میان بی‌وای‌دی و مرسدس‌بنز تأسیس شد. سهم خودروساز آلمانی از این شرکت در سال ۲۰۲۱ به فقط ۱۰ درصد کاهش یافت و در سپتامبر ۲۰۲۴، این شرکت به‌طور کامل به پایان رسید. این روزها، سهم اصلی فروش دنزا در بازار چین به مینی ون D9 تعلق دارد، در حالی که دو کراس‌اور N7 و N8 با استقبال چندانی مواجه نیستند. اکنون دنزا امیدوار است که با عرضه محصولات جدید از جمله N8L، اوضاع را بهبود ببخشد. دنزا N8L به عنوان یک خودروی بزرگ شش نفره، به سه ردیف صندلی ۲ تایی مجهز شده است. برای ردیف دوم می‌توان زیرپایی برقی را سفارش داد. مطمئناً سرنشینان ردیف سوم، فضای چندانی در اختیار ندارند اما انتظار داریم که برای این بخش نیز





مهندس سابق فرمولا به سراغ طراحی خودرو رفت



«استیو نیکولز، مهندس افسانه‌ای فرمول یک با یک سوپراسپرت خیابانی سبک‌وزن و کاملاً آنالوگ به نام N1A به دنیای خودرو بازگشته است. در دنیایی که غرق در فناوری‌های پیچیده و امکانات رفاهی است، گاهی نسیمی از گذشته می‌وزد و یادمان می‌آورد که لذت واقعی رانندگی در سادگی و ارتباط بی‌واسطه با جاده است. استیو نیکولز، مهندسی که نامش با یکی از برترین خودروهای تاریخ فرمول یک، یعنی مک‌لارن 4 / MP4 گره خورده، با یک اثر هنری آنالوگ به نام Nichols N1A بازگشته است. این خودرو بریتانیایی که در هفته اتومبیل مونتری به‌نمایش در آمد، یک سوپراسپرت خیابانی است که روح خودروهای مسابقه‌ای کلاسیک را در کالبدی

مدرن زنده می‌کند. این خودرو ادای دینی است به دوران افسانه‌ای رانندگانی چون آیرتون سنا و آلن پراست که با طراحی نیکولز در فصل ۱۹۸۸ فرمول یک، ۱۵ مسابقه از ۱۶ مسابقه را پیروز شدند. N1A یک بارجتا با خودرو و مسابقه‌ای بدون سقف است که برای خیابان رام شده است. قلب تپنده آن یک پیش‌رانه ۷ لیتری V8 تنفس طبیعی است که بر پایه بلوک LS3 جنرال موتورز توسعه یافته؛ اما با قطعات سفارشی مانند پیستون‌ها و شاتون‌ها، کاملاً بازنگری شده است. نتیجه، تولید ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت خالص است که از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. اما برگ برنده اصلی N1A وزن آن است.

نرخ ارز و خودرو همسو شد؛

هیوندای کونا در بازار آزاد به ۴ میلیارد تومان رسید

(تداوم رشد قیمت خودروهای داخلی

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۸۵ میلیون تومان، کوئیک اتومات (۱۴۰۳) با ۱۹ میلیون تومان افزایش ۸۲۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان دوگانه کارون (پادرا دوکابین) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان، هایما ۷X (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، سوزن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۹۷۵ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۳۰ میلیون تومان، هایما ۷X (۱۴۰۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان و کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۱۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، تویوتا bz4x ۶۱۵ پرو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان و نیسان سیلفی E-POWER پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسید.



دلار دارند. بین ۴ محصول مونتاژی مورد بررسی نیز یک محصول بیش از ۲۳ هزار دلار و خودرو دیگر بیش از ۱۵ هزار دلار قیمت دارد. محدوده قیمت دلاری که خودروهای داخلی و مونتاژی در آن قرار گرفته‌اند در حدی است که در بازارهای جهانی خودروهایی با کیفیت بسیار بهتری قرار دارند. درواقع قیمت خودرو در سال‌های اخیر درحالی افزایش یافته که کیفیت آن نتوانسته با به‌پای تغییرات قیمتی حرکت کند. از سوی دیگر اما کاهش ارزش دلاری خودروهای داخلی، توان رقابت آن‌ها در بازارهای صادراتی را محدود می‌کند و ممکن است جذابیت این محصولات را برای سرمایه‌گذاری و تولید مشترک کاهش دهد.

نرخ ارز ۱۳ درصد افزایش یافت که بهای خودرو تنها ۰/۶ درصد افزایش داشته است. بسیاری از کارشناسان اعتقاد داشتند این موضوع نشانگر این است که پیوند سنتی میان دلار و بازار خودرو کاملاً قطع یا حداقل کم‌رنگ شده است. اما این رویه چندان ثباتی نداشت و حالا شاهد هستیم که بازار خودرو و بازار ارز تقریباً هم‌مسیر شده‌اند و هر دو به طور تقریبی با سرعت همسانی حرکت می‌کنند. موضوع قابل توجه دیگری که در بررسی بازار می‌توان به آن توجه کرد این که قیمت دلاری محصولات داخلی و مونتاژی تقریباً به بازارهای جهانی نزدیک شده است. از بین ۶ محصول داخلی که تغییرات بهای دلاری آن‌ها را از نظر گذرانیم، سه محصول بهایی بالاتر از ۱۲ هزار

دلاری خودروهای داخلی رو به کاهش گذاشته بود. اما حالا بازار خودرو نه مثل سال‌های گذشته اضافه‌پرش قیمتی دارد و نه مثل ماه‌های اخیر از تحولات بازار ارز عقب مانده است؛ بلکه تقریباً با به‌پای آن حرکت می‌کند. قیمت انواع خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی از سال ۱۳۹۶ تا سال ۱۴۰۳ به‌طور میانگین رشد ۱۸۴۸ درصدی داشته. این در شرایطی بود که نرخ دلار در این سال‌ها ۱۴۵۲ درصد رشد کرده بود. بنابراین طی هفت سالی که از آن یاد کردیم، تورم در بازار خودرو از تورم عمومی پیشی گرفت. اما از میانه سال گذشته تا اواسط شهریورماه امسال بازار خودرو رفتار دیگری را در پیش گرفت؛ به‌طوری که از ابتدای مردادماه امسال تا هشتم شهریورماه در حالی



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

از نیمه شهریور تاکنون بهای دلاری خودروهای داخلی به‌رغم موج تورمی جدید در بازار خودرو و همچنین رشد محسوس بهای دلار، تقریباً ثابت باقی مانده است. با این حال قیمت دلاری مونتاژی‌ها افزایش یافت.

بررسی بازار خودرو از نیمه شهریورماه سال جاری تا روز گذشته، نشان می‌دهد بهای دلاری خودروهای داخلی به‌رغم موج تورمی جدیدی که در بازار خودرو ایجاد شده و همچنین رشد محسوس بهای دلار، تقریباً ثابت باقی مانده است. با این حال قیمت دلاری خودروهای مونتاژی کمی افزایش را به خود می‌بیند. بررسی‌های انجام‌شده در بازه زمانی ۱۵ شهریور تا اوایل هفته گذشته نشان می‌دهد ارزش دلاری چند محصول داخلی و مونتاژی پرتقاضا با نرخ دلار ۱۰۲ هزار و ۳۰۰ تومان برای ۱۵ شهریور و ۱۱۳ هزار و ۷۵۰ تومان در روزهای گذشته، در بازار با نرخ ارز کاملاً همسو شده است. این بررسی نشان می‌دهد بهای دلاری خودروهای داخلی در این بازه به‌طور میانگین ۱۳۰ دلار (۰.۶ درصد) کاهش پیدا کرده که می‌توان تقریباً آن را ثابت گرفت؛ اما بهای خودروهای مونتاژی به‌طور میانگین ۴۸۷ دلار (معادل ۲۰.۱ درصد) رشد را به خود می‌بیند.

بر این اساس می‌توان گفت بهای خودروهای داخلی در این مدت‌زمان تقریباً با به‌پای نرخ ارز افزایش داشته است. این موضوع به‌نوعی تغییر رفتار بازار خودرو نسبت به گذشته را نشان می‌دهد. در واقع از سال ۹۶ تا سال گذشته خودرو نسبت به ارز نوعی اضافه‌پرش قیمتی داشت؛ اما از میانه سال گذشته تا پیش از موج تورمی جدید، بازار خودرو مسیر خود را تغییر داد و تا حدی نسبت به تغییرات قیمت ارزی بی‌تفاوت شد؛ یعنی رشد نرخ ارز موجب افزایش محسوسی در قیمت خودرو نمی‌شد و به عبارت دیگر بهای

آغاز طرح ویژه مشارکت سرمایه‌گذاری در تولید «نیسان تراپیکاپ»

«گروه پرشیاموبیلیتی (پرشی‌خودرو) از آغاز طرح ویژه مشارکت سرمایه‌گذاری در تولید پیکاپ نیسان ترا خبر می‌دهد. این طرح با قیمت قطعی و مدت‌زمان مشخص، فرصتی مناسب برای علاقه‌مندان به سرمایه‌گذاری در بازار خودرو است.

نوع طرح	مبلغ سرمایه‌گذاری	پیش پرداخت	مدت زمان تحویل	سود مشارکت
طرح ویژه مشارکت سرمایه‌گذاری (قطعی)	۳۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۵۰ روز	۳,۵٪

■ نگاه کلی به پیکاپ ترا

نیسان ترا پیکاپ بر پایه پلت‌فرم نیسان ناوارا ساخته شده و حاصل همکاری دانگ‌فنگ چین و نیسان ژاپن است. این خودرو با طراحی جسورانه و جل‌پنجره بزرگ کرومی، چهره‌ای مدرن و قدرتمند دارد. در داخل کابین از ترمیم لوکس چرم و چوب بارنگ‌های قهوه‌ای و کرم استفاده شده که حس یک خودرو رده‌بالا را منتقل می‌کند. نمایشگر ۱۰ اینچی مرکزی، امکاناتی مانند ترمز پارک برقی، اتوهلد و تغییر حالت رانندگی را در اختیار راننده قرار می‌دهد و نشان از تمرکز بالا بر راحتی و آفرود حرفه‌ای دارد. فاصله محوری ۳۱۵۰ میلی‌متری باعث شده فضای مناسبی برای سرنشینان فراهم شود و در این حال بخش بار کاربردی باقی بماند.

■ شرایط ثبت نام

بازدید از خودرو نیسان ترا پیکاپ و انجام فرآیند ثبت نام به‌صورت حضوری از طریق نمایندگی‌های مجاز گروه پرشیاموبیلیتی (پرشی‌خودرو) در سراسر کشور امکان‌پذیر است. علاقه‌مندان می‌توانند با مراجعه به این مراکز، از نزدیک با طراحی، امکانات و ویژگی‌های فنی این پیکاپ آشنا شده و اطلاعات دقیق‌تری درباره شرایط مشارکت سرمایه‌گذاری و نحوه تحویل خودرو دریافت کنند. کارشناسان فروش در محل،

آغاز طرح ویژه مشارکت سرمایه‌گذاری در تولید نیسان تراپیکاپ



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

021 4591 | www.persiakhodro.ir | Persiakhodro



یک موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری اتمسفریک تشکیل می‌دهد که به لطف تکنولوژی کوپل شدن با موتور الکتریکی و ساختار هیبریدی، می‌تواند حداکثر ۳۴۵ اسببخار قدرت و ۵۴۵ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. نکته بسیار مهم درباره کراون این است که با چنین توانی تنها در هر ۱۰۰ کیلومتر ۴.۲ لیتر بنزین مصرف می‌کند که این عدد در مقابل توان ارائه پیشرفته، بی‌نظیر است. ناگفته نماند که در هر سه نسخه کراون شاهد نصب سیستم خودروان سطح ۲/۵ بهینه‌سازی شده هستیم که آن را در سطح مرسدس بنز S کلاس قرار می‌دهد.

کراون در حقیقت پرند پر میوم لاکچری از تویوتا است که همواره سطح بسیار بالایی از کیفیت و راحتی را در فضای کاملاً لوکس به مشتریان خود ارائه کرده است. از سال ۲۰۲۲ میلادی به بعد تویوتا تصمیم گرفت کراون را در سه کلاس فست‌بک سدان، کراس کوپه و سدان کراس به بازار جهانی عرضه کند. بر این اساس کراون سدان در فهرست بهترین سدان‌های ۲۰۲۵ میلادی قرار گرفته و دلیل برتری این خودرو نیز طراحی بسیار انقلابی و منحصر به فرد، کابین بسیار باکیفیت و نوآورانه و استفاده از پیشرفته‌های هیبریدی فوق قدرتمند است. قلب تپنده کراون سدان را



تویوتا «کراون»
بهترین سدان سال

آیا برقی‌ها ایمن هستند؟

سه مدل خودر و محبوب آلمانی در بازار

نادرست است. بر این اساس با هدف اطلاع‌رسانی و بالا بردن دانش مخاطبان روزنامه در این رابطه، سه مدل خودرو تمام‌برقی آلمانی را با هم بررسی می‌کنیم.

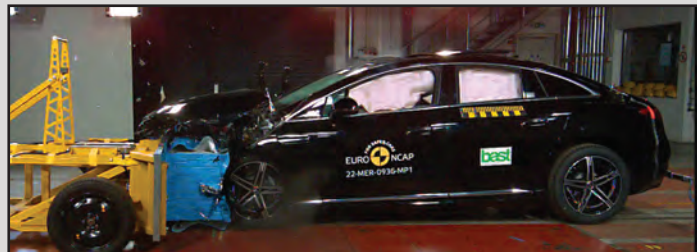
تبدیل به قفس مرگ برای راننده و دیگر سر نشینان خودرو شود. این در حالی است که با در نظر گرفتن نصب سیستم‌های هوشمند الکتریکی روی این مدل خودروها، این موضوع تا حد زیادی

این روزها به رغم رشد طراحی و تولید خودروهای برقی، بسیاری بر این باورند که به دلیل ساختار فنی این مدل خودروها، کابین آن‌ها در صورت بروز نقص فنی و به‌طور کلی در شرایط اضطراری، می‌تواند



مرسدس بنز EQE قیمت پایه: ۷۵ هزار و ۱۰۰ دلار

تمام الکتریکی سایز بزرگ بخشیده است. با قرارگیری در پشت فرمان EQE شاهد یک طراحی مدرن و کاملاً هوشمندانه هستیم. چرا که با طراحی نمایشگر ۱۲.۳ اینچی مقابل راننده، یک هابیراسکرین بزرگ در بخش میانی به سایز ۱۷.۷ اینچی با قابلیت سیستم ارتباط کاربری مرسدس بنز MBUX و یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای سر نشین جلو، فضای کاملاً مدرن و البته هوشمند و پیشرفته‌ای در اختیار سر نشینان قرار گرفته است. مرسدس بنز EQE در نسخه‌های متعددی به بازار عرضه شده است؛ از نسخه‌های تک‌موتور الکتریکی EQE300 تا نسخه‌های قدرتمند دومتور الکتریکی EQE53 AMG در دسترس است. قوی‌ترین نسخه این سدان تمام الکتریکی لوکس مرسدس بنز EQE53 AMG فورماتیک پلاس است که حداکثر می‌تواند ۶۷۷ اسببخار قدرت و ۱۰۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را به ارمان آورد.



کمپانی مرسدس بنز سال ۲۰۲۲ میلادی در موتور شو مونیخ از سدان تمام الکتریکی لاکچری بزرگ خانوادگی سگمنت E خود با نام EQE رونمایی کرد. هدف از طراحی و تولید این خودرو سهم بیشتر مرسدس بنز از بازار الکتریکی‌ها و تکامل بخشیدن به سید محصولات الکتریکی این کمپانی صاحب‌نام است. EQE با زبان جدید طراحی مرسدس بنز همراه است که خطوط نرم و سیال روی بدنه با کمک انحنا و تقاطع‌ها پیگیر جذاب و اسپرتی به این سدان لاکچری تمام الکتریکی بزرگ خانوادگی مرسدس بنز بخشیده است. چراغ‌های جدید با LED به فرم L دو تکه و یک جلو پنجره مشکی رنگ با خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌های درون سپر نیز چهره کاملاً اگرسو (تهاجمی) و پویا به خود گرفته است. در نمای عقب نیز حجم پردازشی کاملاً صریح و استفاده از خطوط نرم و سیال، با طراحی چراغ‌های پیوسته باریک به سبک مرسدس بنز، نمای زیبا و چشم‌نوازی به این سدان لاکچری



در تست‌های یورو انکپ انجام شده از مرسدس بنز EQE. این خودرو در چهار بخش ایمنی سر نشینان، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و ایمنی مبتنی بر سیستم‌های کمکی پیشرفته الکتریکی به ترتیب ۹۵، ۹۱، ۸۳ و ۸۱ درصد از ۱۰۰ درصد را به خود اختصاص داده است. بر این اساس EQE با دریافت ۵ ستاره ایمنی در خشان از موسسه یورو انکپ به عنوان یکی از ایمن‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۲ شناخته می‌شود.

ایمنی

فولکس واگن ID.4 قیمت پایه ۳۸ هزار و ۸۵۰ دلار

سپتامبر سال ۲۰۲۰ بزرگ‌ترین خودروساز جهان یعنی فولکس واگن از اس‌پیوی کراس‌اوور کامپکت تمام الکتریکی خود با نام ID.4 رونمایی کرد. ID.4 بر اساس زبان جدید طراحی این خودروساز و پلتفرم MEB فولکس واگن شکل گرفته است. استایل بدنه با خطوط نرم و موج‌های تخت کراکتر اسپرتی را برای این خودرو به وجود آورده است. در واقع ID.4 برای رقابت با تسلا مدل ۲ پایه عرضه رقابت گذاشته است. این خودرو در دو نسخه تک‌موتور الکتریکی و دو موتور الکتریکی به بازار عرضه می‌شود. نمونه‌های تک‌موتور که موتور در محور عقب تعبیه شده، در دو نسخه تولید شده است؛ ID.4 Pure با باتری لیتیوم-یونی ۵۲ تا ۵۵ کیلووات-ساعتی و حداکثر قدرت ۱۰۹ کیلووات

سپتامبر سال ۲۰۲۰ بزرگ‌ترین خودروساز جهان یعنی فولکس واگن از اس‌پیوی کراس‌اوور کامپکت تمام الکتریکی خود با نام ID.4 رونمایی کرد. ID.4 بر اساس زبان جدید طراحی این خودروساز و پلتفرم MEB فولکس واگن شکل گرفته است. استایل بدنه با خطوط نرم و موج‌های تخت کراکتر اسپرتی را برای این خودرو به وجود آورده است. در واقع ID.4 برای رقابت با تسلا مدل ۲ پایه عرضه رقابت گذاشته است. این خودرو در دو نسخه تک‌موتور الکتریکی و دو موتور الکتریکی به بازار عرضه می‌شود. نمونه‌های تک‌موتور که موتور در محور عقب تعبیه شده، در دو نسخه تولید شده است؛ ID.4 Pure با باتری لیتیوم-یونی ۵۲ تا ۵۵ کیلووات-ساعتی و حداکثر قدرت ۱۰۹ کیلووات



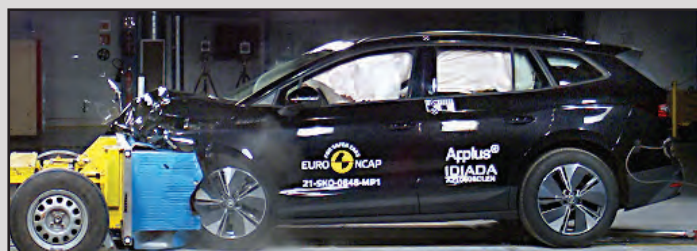
در تست‌های انجام گرفته از فولکس واگن ID.4 در چهار بخش ایمنی سر نشینان، ایمنی عابر پیاده، ایمنی کودک و سیستم‌های ایمنی کمکی، این خودرو به ترتیب ۹۳ درصد، ۷۶ درصد، ۸۹ درصد و ۸۵ درصد از ۱۰۰ درصد را به خود اختصاص داده است و با دریافت ۵ ستاره کامل از موسسه یورو انکپ توانسته به عنوان یکی از ایمن‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۱ و همچنین خودرو تمام الکتریکی ۲۰۲۱ شناخته شود.

ایمنی

اشکودا انیاک iV قیمت پایه ۴۴ هزار دلار

است. همچنین در زیر خودرو اکسل X شکل تعبیه شده که طبق گفته‌های کمپانی اشکودا، این سازه می‌تواند به نیروی سنگین وارده به کابین جلوگیری کند. به‌طوری که سازه X دو ضلع بالایی آن پس از وارد آمدن نیرو جمع شده و نیروی وارده به کابین را حدود ۱۷ درصد کاهش می‌دهد. اشکودا انیاک iV در ۶ نسخه روانه بازار شده است. نسخه پایه با نام ۵۰iV دارای باتری لیتیوم-یونی ۵۲ تا ۵۵ کیلووات-ساعتی با موتور الکتریکی در محور عقب است. این موتور حداکثر ۱۰۹ کیلووات (۱۴۶ اسببخار) قدرت و ۲۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. همچنین با یک بار شارژ تا ۳۴۰ کیلومتر را می‌تواند پیماید. نسخه قدرتمند این اس‌پیوی کراس‌اوور کامپکت با نام RS iV 80 شناخته می‌شود. این نسخه دارای دو موتور الکتریکی (روی محورهای جلو و عقب) است. حداکثر قدرت انیاک RS iV 80 به ۲۲۵ کیلووات (۳۰۱ اسببخار) و گشتاور آن به ۴۶۰ نیوتون‌متر می‌رسد. این نسخه قدرتمند با یک بار شارژ حداکثر تا ۴۶۰ کیلومتر را می‌پیماید.

انیاک iV بر پایه پلتفرم فولکس واگن ID.4 و MEB شکل گرفته است. انیاک iV در اول سپتامبر سال ۲۰۲۱ میلادی به عنوان اس‌پیوی کراس‌اوور تمام‌برقی اشکودا به جهان معرفی شد. سبک و زبان جدید طراحی اشکودا، این اس‌پیوی کراس‌اوور تمام الکتریکی را به یک خودرو زیبا و جذاب بدل کرده است. انیاک iV برای آن دسته از مشتریانی که کمی لوکس‌گرا هستند به تولید رسیده است. زیرا کابین خودرو گویای این قضیه است. نمایشگر ۱۳ اینچی کنسول میانی و ۵ اینچی کلاستر (پشت‌امپر) استفاده از چرم آلکانترانو و نورپردازی LEDهای نواری از جمله ویژگی‌های برجسته کابین انیاک iV هستند. اگرچه بر پایه پلتفرم MEB گروه فولکس واگن شکل گرفته است. تغییرات بسیاری در سازه بدنه اعمال شده است. بر اساس آن چه کمپانی اشکودا اعلام می‌کند، انیاک iV با سازه تمام آلومینیومی بدنه با فریم‌های تقویت شده پلاستیکی مواجه شده است. این سازه طبق آن چه اعلام شده حدود ۷ درصد وزن بدنه را کاهش و حدود ۲۳ درصد ضریب استحکام بدنه را افزایش داده



در تست‌های انجام شده از اشکودا انیاک iV در بخش‌های ایمنی سر نشینان، ایمنی کودک، ایمنی عابر پیاده و سیستم‌های کمکی ایمنی به ترتیب ۹۴ درصد، ۸۹ درصد، ۷۱ درصد و ۸۲ درصد از ۱۰۰ درصد امتیاز را از آن خود کرده است. سازه تمام آلومینیومی و سازه X شکل به رسیدن انیاک iV به ۵ ستاره در خشان ایمنی کمک چشمگیری کرده است. به همین منظور این نماینده تمام‌برقی بلند قامت اشکودا در فهرست ایمن‌ترین خودروهای سال ۲۰۲۵ قرار می‌گیرد.

ایمنی



کامیون «تسلا» با آیرودینامیک بهتر از «بوگاتی»!



«در طراحی کامیون و انواع خودروهای کار و تجاری، طراح با در نظر گرفتن ماهیت این نوع از خودرو، باید توجه ویژه‌ای به پارامترهایی مانند بار، محافظه سر نشین و البته آیرودینامیک داشته باشد. بر این اساس زاویه‌دار شدن ستون‌های A با دماغه و تاج مورب که یکپارچه با پوزه کامیون بوده (البته در نسخه‌های سقف بلند) و حالت فوق آیرودینامیک بخش جلویی دماغه به لطف خطوط تیز کناری و خط نرم و سیال جلومیان دو چراغ ایجاد شده، ضریب درگ این کامیون تمام‌الکتریکی را بهبود بخشیده است. زیرا در خودروهای تمام‌الکتریکی ضریب آیرودینامیک می‌تواند به عملکرد بهتر خودرو

کمک شایانی کند. همچنین طراحی آینه‌های بال‌خفاشی در کنار قرارگیری دوربین‌ها در قسمت تاج، سبب شده است حرکت سیال هوا روی بدنه بهبود یابد و در نتیجه هیچ سیرکولیشن (جریان گردابی) در این بخش بحرانی ایجاد نشود. جالب است بدانید که ضریب درگ کامیون‌های با پیش‌رانۀ احتراق داخلی دیزلی معمولاً بین ۰.۶۵ تا ۰.۷۰ هستند که طراحان تسلا با به کارگیری خطوط تیز و سطوح انحادار و نقاط‌ها توانسته ضریب درگ را به ۰.۲۶ برسانند. برای درک این عدد کافی است به طراحی هایپر کار بوگاتی یعنی شیرون نگاهی بیندازید که ضریب درگ این هایپر کار خارق‌العاده ۰.۳۸ است.

فرانسوی‌ها به دنبال تغییر در حمل و نقل؛

«رنو مستر» ۲۰۲۵ کسب و کارها را متحول می‌کند

رنو مستر همواره توانسته رضایت مالک خود را به دست آورد. بر این اساس در نظرسنجی‌ها، تنها ۸ درصد از صاحبان این ون از مشکلات فنی گزارش داده‌اند که عمدتاً به سنسورهای الکترونیکی مربوط می‌شود



LED آن را برطرف کرد. گارانتی پایه ۳ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر، در حد کلاس متوسط است، اما امکان تمدید تا ۵ سال وجود دارد. در مقایسه با ون‌های ارزان‌تر که مشکلات الکترونیکی مکرر دارند، رنو مستر انتخابی مطمئن برای کسب و کارهایی است که به پایداری نیاز دارند.

ایمنی: حفاظتی که آرامش می‌آورد

رنو مستر ۲۰۲۵ در بخش ایمنی، گواهی ۵ ستاره یورو NCAP را کسب کرده است. سیستم‌های پیشرفته مانند ترمز اضطراری خودکار (فعال در سرعت‌های بالا)، هشدار خروج از خط یا تصحیح فرمان، تشخیص عابر پیاده و دوچرخه‌سوار و کروز کنترل هوشمند، خطر تصادف را تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهند. شش ایربگ استاندارد، شامل ایربگ زانو برای راننده، حفاظت کاملی فراهم می‌کنند.

دوربین ۳۶۰ درجه با سنسورهای اولتراسونیک، پارک در فضاهای تنگ را آسان می‌کند. قفل‌های ضد سرقت، ردیاب GPS و سیستم immobilizer، بار و خودرو را از سرقت محافظت می‌کنند. ساختار بدنه از فولاد با استحکام بالا، در تست‌های تصادف، ضربه را به خوبی جذب می‌کند و سرنشینان را ایمن نگه می‌دارد. این ویژگی‌ها برای رانندگانی که در جاده‌های پرچالش کار می‌کنند، فزاینده‌تر از یک آپشن، یک ضرورت است.

مقا به بار قی: چرا رنو مستر برنده است؟

در مقایسه با فورد ترانزیت، رنو مستر ارزان‌تر است و مصرف سوخت کمتری دارد، در حالی که راحتی بیشتری ارائه می‌دهد. مرسدس اسپرینتر لوکس‌تر است، اما قیمتش تقریباً دو برابر است. فولکس‌واگن کراfter عملکرد مشابهی دارد، اما شعاع گردش ضعیف‌تری ارائه می‌کند. ایویکودیلی ظرفیت باری بیشتری دارد، اما کابینش راحتی کمتری دارد.

نسخه‌الکتریکی E-Tech با برد ۳۰۰ کیلومتر، گزینه‌ای سبز برای شهرهای شلوغ است، در حالی که مدل‌های هیبرید ملایم نیز به زودی معرفی می‌شوند. این تنوع، مستر را برای بازارهای آینده‌نگری که به سمت پایداری حرکت می‌کنند، آماده نگه می‌دارد.

آینده رنو مستر در حمل و نقل جهانی

با رشد تجارت الکترونیک، لجستیک و نیاز به تحویل سریع، تقاضا برای ون‌های کارآمد روز به روز افزایش می‌یابد. رنو مستر ۲۰۲۵ با توانایی حمل بار تا ۳.۵ تن و حجم بارگیری تا ۱۴.۸ متر مکعب، نیازهای متنوعی را پوشش می‌دهد. تولید این مدل در کشورهای با هزینه‌های رقابتی، امکان دسترسی به بازارهای مختلف را فراهم می‌کند. این ون با ترکیب نوآوری، کارایی و اقتصادی بودن، آماده است تا ستون فقرات ناوگان‌های تجاری در سراسر جهان باشد.

رنو مستر ۲۰۲۵ چیزی بیش از یک ون است؛ نمادی از نوآوری فرانسوی که راحتی، ایمنی و سودآوری را در هم آمیخته است.

جادار است که حتی رانندگان قدبلند - بالای ۱۹۰ سانتی‌متر - بدون مشکل جامی گیرند. صفحه‌نمایش لمسی ۱۰ اینچی سیستم سرگرمی، از اپل کارپلی و اندروید اتو پشتیبانی می‌کند و با بلندگوهای ۹ عددی و ساب‌ووفر، صدایی با کیفیت برای موسیقی یا پادکست‌های کاری ارائه می‌دهد. داشبورد ارگونومیک، با طراحی مینی‌مال اما کاربردی، دسترسی به کنترل‌ها را آسان می‌کند. باین‌حال، در مدل‌های فرمان راست (رایج در برخی بازارها)، برخی محافظه‌های ذخیره‌سازی کاربردی حذف شده‌اند که ممکن است برای کاربران این مدل‌ها محدودیت ایجاد کند. در مدل‌های فرمان چپ، این مشکل وجود ندارد و رانندگان از تمام فضاهای ذخیره‌سازی بهره‌مند می‌شوند. نسخه‌های دوکابین با صندلی‌های عقب تاشو، امکان حمل تا ۶ نفر را فراهم می‌کنند که گزینه‌ای عالی برای تیم‌های کاری است. تهویه مطبوع دوگانه، شیشه‌های برقی و آینه‌های تاشو برقی، راحتی را دوچندان می‌کنند. در تست‌های طولانی‌مدت پارک‌کرز، رانندگان پس از ۸ ساعت رانندگی همچنان احساس تازگی می‌کردند؛ امتیازی که در رقبایی مانند فیات دوکاتو یا مرسدس اسپرینتر کمتر دیده می‌شود.

ارزش اقتصادی: سرمایه‌گذاری هوشمند برای کسب و کارها

رنو مستر در بخش هزینه‌های جاری و ارزش خرید در خشان عمل کرده است. قیمت پایه از حدود ۳۵ هزار یورو شروع می‌شود که در مقایسه با رقیب، ۱۰ تا ۱۵ درصد مقرون‌به‌صرفه‌تر است. مصرف سوخت ترکیبی ۷.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، با استاندارد آلایندگی یورو 6d، نه تنها به محیط زیست کمک می‌کند، بلکه هزینه‌های سوخت را تا ۲۰ درصد کاهش می‌دهد. سرویس‌های دوره‌ای هر ۴۰ هزار کیلومتر یا دو سال یک‌بار، هزینه نگهداری سالانه را به کمتر از ۸۰۰ یورو می‌رساند؛ رقمی که برای ناوگان‌های تجاری بسیار جذاب است. ارزش فروش مجدد رنو مستر، پس از سه سال حدود ۶۵ درصد قیمت اولیه است که بالاتر از میانگین کلاس ون‌های تجاری است. گزینه‌های اجاره بلندمدت و لیزینگ، این ون را برای کسب و کارهایی که به مدیریت هزینه‌ها اهمیت می‌دهند، ایده‌آل می‌کنند. در بازارهایی که نوسانات ارزی وجود دارد، مونتاژ این مدل در کشورهای مانند ترکیه یا عمان می‌تواند هزینه‌ها را رقابتی‌تر کند. بیمه‌نامه‌های ارزان‌تر و مالیات‌های پایین‌تر بر مدل‌های دیزلی، مزیت اقتصادی این ون را تقویت می‌کند.

قابلیت اطمینان: شریکی که مالکش را تنها نمی‌گذارد

رنو مستر در قابلیت اطمینان، سابقه‌ای قابل اعتماد دارد. در نظرسنجی‌ها، تنها ۸ درصد از صاحبان این ون از مشکلات فنی گزارش داده‌اند که عمدتاً به سنسورهای الکترونیکی مربوط می‌شود و با آپدیت‌های نرم‌افزاری قابل رفع است. موتورهای dCi نو، با سابقه‌ای بیش از ۵۰۰ هزار کیلومتر کارکرد بدون نیاز به تعمیر اساسی، شهرت جهانی دارند. گیربکس اتوماتیک ZF، یکی از بهترین‌ها در صنعت، خرابی بسیار ناچیزی دارد.

نور ضعیف چراغ‌های اصلی در برخی مدل‌های پایه مشهود است که می‌توان با انتخاب آپشن‌های

در دنیای پر رقابت

خودروهای تجاری، جایی که هر لحظه تأخیر می‌تواند هزینه‌بر باشد، رنو مستر ۲۰۲۵ مانند ستاره‌ای درخشان خودنمایی می‌کند. این ون فرانسوی که به عنوان ون سال ۲۰۲۵ انتخاب

شده، استانداردهای جدیدی در راحتی، کارایی و ارزش اقتصادی تعریف کرده است. برای کسب و کارهای کوچک و متوسط، رانندگان حرفه‌ای که روزانه صدها کیلومتر را طی می‌کنند و ناوگان‌های لجستیکی که به پایداری نیاز دارند، رنو مستر نه فقط یک وسیله نقلیه، بلکه شریکی قابل اعتماد است. در این بررسی جامع، ویژگی‌های کلیدی این ون را موشکافانه بررسی می‌کنیم تا ببینیم چرا مستر در صدر قرار گرفته و چه نکات برجسته‌ای دارد.

تجربه رانندگی: فراتر از یک ون معمولی

رانندگی با رنو مستر ۲۰۲۵ تجربه‌ای است که کلیشه‌های ون‌های تجاری را در هم می‌شکند. در بخش رانندگی، این ون فرمان‌پذیری دقیقی ارائه می‌دهد که بیشتر به یک خودروی سواری لوکس شباهت دارد تا یک ون باری. شعاع گردش بسیار کم تنها ۱۱.۳ متر در مدل‌های پایه - رانندگی در خیابان‌های باریک و شلوغ شهری را به کاری ساده و لذت بخش تبدیل می‌کند. تصور کنید در ترافیک سنگین، بدون نیاز به مانورهای پیچیده، به راحتی دور بزنیید یا در فضاهای تنگ پارک کنید. موتورهای دیزلی قدرتمند، از ۲.۳ لیتری توربو با ۱۳۰ اسب بخار تا نسخه‌های پیشرفته‌تر با ۱۷۰ اسب بخار، شتابی نرم و پاسخ‌گویی فوری فراهم می‌کنند. گیربکس اتوماتیک ۹ سرعته جدید، تعویض دنده‌هایی روان و هوشمندانه می‌دهد که مصرف سوخت را تا ۱۵ درصد کاهش می‌دهد. سیستم تعلیق مولتی‌لینک عقب، لرزش‌ها را به حداقل می‌رساند و کابین را به فضایی آرام تبدیل می‌کند. در بزرگراه‌ها، پایداری این ون بی‌نظیر است و حتی در سربالایی‌های شیب‌دار یا بار کامل، بدون زحمت حرکت می‌کند. تجربه رانندگی با مستر شگفت‌انگیز است، ادعایی که با تست‌های جاده‌ای گسترده تأیید شده است. این ویژگی‌ها برای رانندگانی که با جاده‌های متنوع، از مسیرهای شهری تا بزرگراه‌های طولانی، سروکار دارند، یک مزیت کلیدی است.

کابین: پناهگاهی برای رانندگان حرفه‌ای

کابین رنو مستر، چیزی بیش از یک فضای کاری است؛ فضایی است که برای راحتی در رانندگی‌های طولانی طراحی شده است. صندلی راننده با تنظیمات برقی ۸ جهته و روکش‌های پارچه‌ای یا چرم مصنوعی، خستگی را به حداقل می‌رساند. فرمان چندکاره با دکمه‌های لمسی، دسترسی سریع به سیستم صوتی، ناوبری و کروز کنترل را فراهم می‌کند. فضای پا و سر به قدری



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

بازار خودرویی توجه
به نوسانات بهای ارز

قیمت خودرو در بازار متأثر از نوسانات بهای ارزی دو تا سه هفته اخیر تا حدی رشد داشته است. در عین حال با وجود آن که این روزها شاهد ثبات بهای ارز در سطح بازار هستیم، قیمت خودرو نه تنها

افتی نداشته، بلکه همچنان رو به افزایش است. کارشناسان معتقدند روند رشد بهای خودرو در صورت وجود تقاضای می‌تواند همچنان ادامه داشته باشد.



لغو برگزاری نمایشگاه خودرو در تهران

تا همین چندی پیش قرار بود نمایشگاه خودرویی در تهران برگزار شود. اما گویا برگزاری این نمایشگاه به تأخیر افتاده است. دلیل این امر نیز عدم استقبال

شرکت‌های خودروسازی از برگزاری این نمایشگاه با توجه به شرایط سیاسی و اقتصادی اخیر عنوان شده است. این در حالی است که حجم تبلیغات پیرامون

برگزاری این نمایشگاه در تهران چشمگیر بوده و علاقه‌مندان برای بازدید از آن لحظه‌شماری می‌کنند.

تحلیل
analysis
کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۲ میلیارد و ۱۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۲۰	۱۰	▼
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۳۰	۱۰	▲
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۲۰	۳۰	▼
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۲۳۲	یک‌میلیارد و ۳۱۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۹۹	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۳۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد و ۳۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۷۰	۳۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۵۱۵	۶ میلیارد و ۴۵۰	۲۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۹۰	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۳۰	▲
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۳۰	▲
دیگنیسی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۸۵۰	۱۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲۰	▼
هایما 7X (۱۴۰۳)	۲ میلیارد	۲ میلیارد و ۲۸۰	۳۰	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۳۰	۲۰	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۲۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۵	۰	
پراید ۱۵۱ بالابتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۰	۱	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۱۱	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۶۵	۴	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۱	۶	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۱۸	۳	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۲۷	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۸	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۵	۵	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۷۵	۵	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۳۱	۴	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۳۴	۴	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۵۴	۴	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۲۵	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۲۲	۱	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۲۹	۱۹	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۴۰	۹	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۵۵	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۱۹۸	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۲	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۹۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۴۵۰	۱۰	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۸	۰	
نیسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	
کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۳۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۵۵	۴	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۰	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۷۵	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۷۵	۸	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۹۵	۳	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۷۳	۶	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۸۳	۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۰۶	۴	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۶۰	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۵۵	۱۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۶۱	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۹۷	۲	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۲۴	۴	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۳۲	۳	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۸۰	۳	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۱۵	۵	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۷۵	۶	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۲۰	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۰	۵	▼

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 ۷۰۰	۱۰۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد	۱۰۰	▲
هیوندای کر تا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای ال‌انتر (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک UGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا bz4X ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۲۰	۴ میلیارد و ۲۵۰	۵۰	▲
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۴۵	۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۹۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۵۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
نیسان قشقایب تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۰۸	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
هوندا HR-V eHEV (۲۰۲۵)	۰	۴ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▲
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5 e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۶۵۷	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۴ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
فولکس ID.4 Crozz PUREPLUS تمام برقی (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۳۸	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۳۲۵	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	

کشف ۹ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در الیگودرز



«فرمانده انتظامی لرستان از توقیف یک دستگاه کامیون و کشف ۹ هزار لیتر روغن موتور خارج از شبکه توزیع به ارزش ۲۰ میلیارد ریال خبر داد. سردار یحیی‌الهی، فرمانده انتظامی لرستان اظهار کرد: «ماموران ایست و بازرسی خمه‌الیگودرز حین کنترل خودروهای عبوری در محور اصفهان - الیگودرز به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک شده و آن را متوقف کردند.»

وی افزود: «در بازرسی از این خودرو ۹ هزار لیتر روغن موتور خارج از شبکه توزیع کشف شد.» فرمانده انتظامی لرستان با اشاره به دستگیری یک نفر در این رابطه و تحویل به مراجع قضائی گفت: «کارشناسان ارزش محموله کشف‌شده را ۲۰ میلیارد ریال اعلام کردند.»



رقابت میان برندهای جهانی و تولیدکنندگان محلی وارد مرحله تازه‌ای شد؛

«شل» به دنبال سهم بیشتر از بازار پررونق هند

«ورود نسل تازه روان‌کننده‌های شل به بازار هند تنها یک خبر صنعتی ساده نیست، بلکه نشانه‌ای از تغییر معادلات در بازاری است که هم‌زمان با رشد صنعت خودرو، به سرعت در حال پوست‌اندازی است. شل با معرفی محصولات جدید خود، تلاش دارد جایگاهی فراتر از یک تامین‌کننده سنتی به دست آورد و به بازیگری کلیدی در عرصه فناوری‌های نوین روانکاری بدل شود. این روان‌کننده‌ها با تکیه بر فرمولاسیون پیشرفته و ویسکوزیته پایین، نه تنها مصرف سوخت را کاهش می‌دهند، بلکه عمر موتور را نیز بالا می‌برند؛ ویژگی منحصر به فردی که برای رانندگان هندی، چه در خودروهای سواری و چه در ناوگان تجاری، اهمیت حیاتی دارد. بازار هند در سال‌های اخیر به میدان رقابت شدیدی میان برندهای جهانی و تولیدکنندگان داخلی بدل شده است. در چنین فضایی، شل با اتکا به شبکه توزیع گسترده و اعتبار جهانی خود، می‌کوشد مشتریانی را جذب کند که کیفیت و دوام را بر قیمت ترجیح می‌دهند. این اقدام همچنین می‌تواند پاسخی به سیاست‌های زیست‌محیطی دولت هند باشد که به دنبال کاهش آلایندگی و ارتقای بهره‌وری انرژی است.

«تمرکز بر فناوری و کارایی محصولات جدید شل شامل روغن‌های موتور با ویسکوزیته پایین و افزودنی‌های پیشرفته‌ای است که اصطکاک داخلی

را کاهش داده و عملکرد موتور را در شرایط سخت بهینه می‌کند. این ویژگی‌ها به‌ویژه برای خودروهای مدرن با استانداردهای آلایندگی سخت‌گیرانه اهمیت دارد. شل تاکید کرده که این روان‌کننده‌ها نه تنها برای خودروهای سواری بلکه برای ناوگان تجاری و ماشین‌آلات سنگین نیز کاربرد دارند. بازار خودرو در هند طی سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته و هم‌زمان با آن، تقاضا برای روان‌کننده‌های باکیفیت نیز افزایش یافته است. مصرف‌کنندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل به دنبال محصولاتی هستند که هم هزینه‌های نگهداری را کاهش

دهد و هم با استانداردهای زیست‌محیطی هماهنگ باشد. شل با معرفی این محصولات تلاش می‌کند خود را به عنوان تأمین‌کننده‌ای پیشرو در این حوزه تثبیت کند.

«رقابت فشرده با برندهای محلی و جهانی بازار روان‌کننده‌های هند عرصه رقابت شدید میان برندهای بین‌المللی مانند شل، توتال و کاسترول و همچنین تولیدکنندگان داخلی است. برندهای محلی معمولاً با قیمت پایین‌تر سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار دارند. با این حال، شل امیدوار است با تکیه بر فناوری پیشرفته و



شبکه توزیع گسترده، مشتریانی را جذب کند که کیفیت و دوام را بر قیمت ترجیح دهند. ورود این نسل تازه از روان‌کننده‌ها می‌تواند به ارتقای سطح نگهداری خودروها در هند کمک کند. کاهش مصرف سوخت، افزایش بازدهی موتور و کاهش آلایندگی از جمله پیامدهایی است که در صورت استقبال گسترده، نه تنها به نفع مصرف‌کنندگان بلکه به سود سیاست‌های زیست‌محیطی دولت هند نیز خواهد بود. حرکت اخیر شل هند را می‌توان بخشی از استراتژی جهانی این شرکت برای تمرکز بر بازارهای نوظهور دانست. با توجه به رشد سریع صنعت خودرو در

هند و نیاز روزافزون به محصولات باکیفیت، این اقدام می‌تواند جایگاه شل را در منطقه تقویت کرده و رقابت را در بازار روان‌کننده‌ها وارد مرحله تازه‌ای کند. ورود روان‌کننده‌های جدید شل به بازار هند را می‌توان نقطه عطفی در رقابت فشرده صنعت روانکار دانست. این شرکت با معرفی نسل تازه‌ای از محصولات خود، نه تنها به دنبال ارتقای جایگاهش در بازاری پررونق است، بلکه می‌کوشد پاسخی عملی به نیازهای روزافزون صنعت خودرو و سیاست‌های زیست‌محیطی این کشور بدهد. ویژگی‌های فنی این روان‌کننده‌ها از جمله ویسکوزیته پایین، کاهش اصطکاک و افزایش طول عمر موتور - آن‌ها را به گزینه‌ای جذاب برای خودروهای سواری مدرن و ناوگان تجاری بدل می‌کند. بازار هند طی سال‌های اخیر شاهد رشد چشمگیر تقاضا برای محصولات باکیفیت بوده و همین امر رقابت میان برندهای جهانی و تولیدکنندگان داخلی را تشدید کرده است. در چنین شرایطی، شل با تکیه بر فناوری پیشرفته و شبکه توزیع گسترده، تلاش دارد سهم بیشتری از این بازار را به دست آورد. این اقدام می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های نگهداری خودروها، بازدهی ناوگان حمل‌ونقل را افزایش دهد و هم‌زمان با اهداف کاهش آلایندگی دولت هند همسو شود. در نهایت، معرفی این محصولات را باید بخشی از استراتژی جهانی شل برای تمرکز بر بازارهای نوظهور دانست؛ حرکتی که اگر با استقبال مصرف‌کنندگان همراه شود، می‌تواند مسیر تازه‌ای برای رقابت در صنعت روانکارهای منطقه ترسیم کند.





بدن گریه‌سانان با میوه پوزه بینک الگوبردار شده تا در کنار ایجاد شده خطوط شکسته و قاطع‌ها سر را به یک سمت راست و البته نیز طراحی و تولید شود. نکته قابل توجه دیگر این که پوزه جلوه به واسطه سسه کلاه فلاب و ورودی‌های هوا و البته چراغ‌های افقی به‌همراه LED، ساخته شده تا نورهای بسیار تهاجمی و البته مدرن به هایلایت‌های سیر می‌بخشد. نوع طراحی اک و محل نصب (زین) و فاصله کل سیر عقب تا پیر در کنار چراغ‌های LED، استایل سنگین و نافذی را برای هایلایت‌سیر فراهم آورد تا در نمای جلوه‌های بدن، به فرم مثلثی به محسوس‌تر به‌نمایش بی‌آید.

کیمیائی و نوتورسیکلت سازی دین دامون Damon سال ۲۰۱۷ تاسیس شده و هدف آن، توسعه و تولید و نوتورسیکلت های الکتریکی است. اواخر سال ۲۰۱۶ بود که سوپر پرایک خوراکی که بیش از ۱۰ سال برای طراحی و آزمایش های گسترده، به نام هایپر اسپریت به جهان معرفی کرد. هایپر اسپریت در واقع دین بنتی مارک یا الکترون در سطح ذرات صیخ از سوپر پرایک پر چمدان مایه های YZF-R1 که بیش از ۱۰ سال تفاوت که با هم تفاوت دارد پیگیره های اسپریت ۱۳۹۷.۱۲۹۷ متری با توجه به فراموشی و گانگ بدخا و منحصر به فردی داندن (از فرم بدنه از روی ماهیچه ها)



اسپر تبا یک برقی کانادایی؛ زیبا و جسور

[illegible]

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

هشدار!



کشف انبار لاستیک قاچاق در جنوب تهران



رئیس پلیس امنیت اقتصادی از کشف انبار لاستیک قاچاق در جنوب تهران خبر داد. در پی اقدامات اطلاعاتی مشخص شد مقادیری لاستیک سواری قاچاق خارجی به ارزش ۱۱ میلیارد تومان توسط خودروهای شوتی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران

منتقل و سپس توسط وانت 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.

با جزئیات تایرهای OTR آشنا شوید؛

اعداد و حروف تایرهای سنگین سخن می گویند!



سیاهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

لاستیک لودر و سایر ماشین آلات سنگین، قطعات مصرفی حیاتی هستند که انتخاب و استفاده صحیح از آن‌ها تاثیر مستقیمی بر عملکرد، ایمنی و هزینه‌های بهره‌برداری دارد. روی هر لاستیک، مجموعه‌ای از اعداد و حروف درج شده است که هر یک معنی خاصی دارند و دانستن مفهوم آن‌ها برای انتخاب درست لاستیک و جلوگیری از مشکلات عملیاتی ضروری است. در این مقاله، با تکیه بر دستورالعمل‌های فنی و استانداردهای کارخانه‌های سازنده، روش خواندن اعداد روی لاستیک لودر را از پایه تا پیشرفته بررسی می‌کنیم تا هم کاربران عمومی و هم تکنسین‌های حرفه‌ای بتوانند به آسانی این اطلاعات را تفسیر کنند. در تایرهای نخ‌ی یا Bias، ابعاد معمولاً با فرمت دو عدد به شکل ذیل نمایش داده می‌شود: ۱۸-۳۳. دو عدد اول (سمت راست) قطر داخلی تایر است که بر روی رینگ درج می‌شود. در واقع این دو عدد قطر رینگ را نشان می‌دهند. در عدد سمت چپ هم نشان‌دهنده ارتفاع تایر است. اگر بین اعداد خط فاصله (-) باشد، واحد اعداد، اینچ است. اگر بین اعداد ممیز (/) باشد، واحد اعداد سانتی‌متر است. در تایرهای رادیال یا سیمی، ترکیب اعداد کمی متفاوت است و معمولاً شامل سه بخش عددی و یک حرف است؛ دو عدد سمت چپ عرض مقطع اسمی تایر را بر حسب اینچ نشان می‌دهند. دو عدد دوم نسبت H/S تایر را نشان می‌دهند. یعنی نسبت ارتفاع پاشنه تایر به پهنای تایر. حرف R نشان‌دهنده ساختار تایر است و دو عدد آخر قطر داخلی تایر که بر روی رینگ سوار می‌شوند را نشان

می‌دهند. در تایر بایاس، لایه‌های بدنه یا همان کارکاس از نخ‌های مصنوعی یا نخ‌ی ساخته شده‌اند که به شکل مورب، با زاویه تقریباً ۳۰ تا ۴۰ درجه نسبت به خط مرکزی تایر، روی هم قرار می‌گیرند. این لایه‌ها به صورت ضربدری از یک سمت تایر به سمت دیگر کشیده شده و یک ساختار یکپارچه بین دیواره و آج ایجاد می‌کنند. همین یکپارچگی باعث می‌شود دیواره و آج همزمان خم شوند و با هم حرکت کنند. تایرهای بایاس برای کارهای سنگین با سرعت پایین مناسب‌اند و ضربه‌گیری خوبی در زمین‌های ناهموار دارند، اما در سرعت‌های بالا بیشتر گرم می‌شوند و عمر آج آن‌ها کمتر از تایرهای رادیال است. همان‌طور که در بخش قبلی به آن اشاره شد علامت تشخیصی این نوع تایر روی دیواره، وجود یک خط فاصله «-» یا اسلش «/» بین اعداد ابعاد است. ساختار تایر رادیال متفاوت است. در این نوع، لایه‌های

بدنه به صورت شعاعی و عمود بر خط مرکزی تایر (زاویه ۹۰ درجه) از یک لبه به لبه دیگر کشیده می‌شوند. روی این لایه‌ها، کمربندهای فولادی یا فیبری (Belts) قرار گرفته که آج را محکم و پایدار نگه می‌دارند. در نتیجه دیواره و بخش آج عملکردی مستقل پیدا می‌کنند. همین ویژگی باعث افزایش عمر آج، کاهش مصرف سوخت و پایداری بیشتر در سرعت‌های بالا می‌شود. البته دیواره تایر رادیال در برابر ضربه‌های جانبی کمی آسیب‌پذیرتر است. روی دیواره این تایرها، وجود حرف R میان ابعادها نشانه رادیال بودن است. یکی از دیگر اعداد روی لاستیک لودر و ماشین آلات سنگین شاخص بار و سرعت است. شاخص بار یک عدد کدی است که ظرفیت تحمل بار هر تایر را در شرایط استاندارد نشان می‌دهد. این عدد به‌طور مستقیم روی تایر حک می‌شود و باید با جدول استاندارد شاخص بار مطابقت داده شود

تا ظرفیت دقیق بر حسب کیلوگرم یا پوند مشخص شود. به عنوان مثال اگر شاخص بار روی تایر عدد ۱۹۰ را نشان دهد طبق جدول ETRTO، شاخص ۱۹۰ به معنی تحمل ۱۳۳۰۰ کیلوگرم (تقریباً ۱۳.۳ تن) بار توسط هر تایر به‌صورت تکی است. شاخص بار همیشه برای یک تایر اعلام می‌شود، نه برای محور یا کل وسیله. اگر بار و فشار باد تنظیم نباشد، حتی با شاخص بار مناسب، عمر تایر کم و ریسک خرابی بالا می‌رود. در ماشین آلات سنگین، شاخص بار باید متناسب با وزن کاری + فشار دینامیکی (مانند پر و خالی شدن جام یا تغییر شیب مسیر) انتخاب شود. نماد سرعت نیز یک حرف انگلیسی است که حداکثر سرعت مجاز تایر را در شرایط ایمن و تحت بار نامی‌اش نشان می‌دهد. به عنوان مثال اگر روی تایر بعد از شاخص بار حرف B آمده باشد به این معناست که حداکثر سرعت مجاز این تایر

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی 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-پریشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان -سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان -سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	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		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-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-TB(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-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-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدیلیتی-رکستون





«تارسو مارکس، راننده سابق فرمول یک، پورشه ۹۱۱ کلاسیک را با بدنه‌ای از فیبر کربن و موتور ۵۰۰ اسب‌بخاری به یک رستوماد مدرن و جذاب تبدیل کرده است. در دنیایی که رستوماد پورشه‌های ۹۱۱ کلاسیک به هنری رقابتی تبدیل شده، یک راننده سابق فرمول یک با پروژه‌ای جسورانه وارد میدان شده است. این خودرو که TMC آوالانچ نام دارد، یک پورشه ۹۱۱ با بدنه‌ای کامل از فیبر کربن و قدرتی معادل ۵۰۰ اسب‌بخار است که توسط شرکت «تارسو مارکس کانسیپت»، متعلق به راننده برزیلی، تارسو مارکس ساخته شده و قرار است به‌زودی در حراجی به فروش برسد. این پروژه که حاصل ۱۰ هزار ساعت کار در طول سه سال بوده، فرمول آشنای رستوماها را ادنبال می‌کند؛ یعنی حفظ ظاهر کلاسیک و دوست‌داشتنی یک ۹۱۱ هوا

خنک و ترکیب آن با مهندسی و عملکردی مدرن. تارسو مارکس که بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۰۱ در ۲۶ مسابقه فرمول یک شرکت کرده، حالا تخصص خود را از پیست به کارگاه آورده تا رقیبی برای نام‌های بزرگی چون سینگر و گوتنرووکس خلق کند. نقطه قوت اصلی آوالانچ، بدنه آن است. تمام پیل‌های اصلی خودرو با قطعات سبک‌وزن فیبر کربن جایگزین شده‌اند و با رنگ سفید مرواریدی خیره‌کننده‌ای پوشانده شده‌اند. این ظاهر با رنگ‌های کلاسیک فوکس، کالیبرهای ترمز زرد رنگ و چراغ‌های LED مدرن در جلو و عقب تکمیل می‌شود. این پورشه منحصر به فرد که تنها ۱۱۲ کیلومتر کار کرده دارد، در حراجی معتبر Mecum در جریان رویداد هفته اتومبیل مونتری به حراج گذاشته می‌شود.



باز آفرینی پورشه «۹۱۱» کلاسیک توسط «تارسو مارکس»

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان مطرح کرد؛

ضرورت بازنگری در نقشه اجرای استانداردهای خودرویی

اجرای استانداردها به سه دوره کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت تقسیم شود تا از فشار بر تولید جلوگیری به عمل آید

این بخش، سرمایه‌گذاری جدید و قابل توجهی لازم است تا تجهیزات تست و آزمون به‌روزرسانی شوند و بتوانند پاسخگوی نیازهای جدید صنعت باشند.

«وقتی آزمایشگاه نداریم، استاندارد معنا ندارد دوست‌زاده در پاسخ به این سوال که از نگاه کمیته کیفیت انجمن قطعه‌سازان کدام استانداردها واقعا حیاتی‌اند و حذف آن‌ها می‌تواند به ایمنی مصرف‌کننده آسیب برساند و کدام یک صرفاً جنبه تشریفاتی دارند و در فضای تحریم فعلی نیازمند اصلاح هستند؟ به «دنیای خودرو» گفت: «واقعیت این است که در شرایط فعلی، بسیاری از استانداردها باید متناسب با نیاز روز و با توجه به تبعات احتمالی پس از اجرایی شدن مکانیسم ماشه، بازنگری یا حتی حذف شوند.»

وی اضافه کرد: «ما اکنون در جایگاهی نیستیم که بتوانیم اجرای برخی از آن‌ها را ممکن بدانیم. برای مثال، یکی از استانداردها مربوط به رانندگی بارآدار بین خطوط و دیگری همان‌طور که اشاره کردم، استاندارد تست تصادف با ستون است. در کشور، هیچ‌گونه تجهیزات آزمایشگاهی لازم برای انجام این تست‌ها وجود ندارد. این تجهیزات باید خریداری شوند که ساخت داخل شان در حال حاضر ممکن نیست، بسیار هزینه‌بر است و از همه مهم‌تر، احتمال تحریم و محدودیت در دسترسی به آن‌ها نیز وجود دارد.»

این مقام صنفی ادامه داد: «نمونه دیگر، استاندارد مربوط به سیستم ADAS با همان سیستم کمک‌راننده است؛ اجرای این استاندارد نیازمند تغییر در زیرساخت‌های شهری است، از جمله به‌روزرسانی علائم و تابلوهای جاده‌ای تا با فناوری‌های نوین هماهنگ شوند.»

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو اضافه کرد: «با در مورد سیستم eCall، وقتی پوشش ارتباطی در بسیاری از جاده‌های کشور ضعیف است و در برخی مناطق حتی فاقد آنتن دهی هستیم، چطور این سیستم می‌تواند کار کند؟ فرض کنید خودرویی در دره‌ای واژگون شود؛ eCall باید موقعیت را به اورژانس اطلاع دهد، اما زیرساخت مخابراتی اجازه نمی‌دهد. این استاندارد از نظر ایمنی بسیار مهم است، اما در حال حاضر بستر لازم برای اجرای آن وجود ندارد.»

«الان زمان اجرای کامل استانداردها نیست

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو با تأکید بر فقدان زیرساخت‌های لازم برای اجرای بخشی از استانداردهای جدید گفت: «در حال حاضر، بسیاری از زیرساخت‌های کشور با سطح استانداردهایی که از خودروسازان انتظار می‌رود همخوانی ندارد. برای نمونه، در استانداردهای مربوط به خودروهای متصل یا Connected Cars نیاز است زیرساخت‌های امنیت شبکه و فناوری اطلاعات کشور به‌طور جدی مورد ارزیابی قرار گیرد تا مشخص شود آیا امکان تبادل این حجم از داده در بستر مجازی وجود دارد یا خیر. نباید احتمال نفوذ سایهک اطلاعات خودروها، با بروز خطاهای هم‌زمان در چندین وسیله نقلیه را نادیده گرفت.»

وی افزود: «در خودروهای نسل جدید، بسیاری از فرایندهای تعمیراتی و به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور انجام می‌شود. این روند اگر بدون کنترل و نظارت کافی صورت گیرد، می‌تواند زمینه‌ساز اختلال گسترده شود. تصور کنید به‌صورت هم‌زمان کالیبراسیون نرم‌افزار انجام شود و ناگهان پاشش سوخت خودرو در هنگام حرکت متوقف گردد؛ چنین وضعیتی تهدیدی جدی و مستقیم برای ایمنی مردم خواهد بود.»

دوست‌زاده ادامه داد: «من از منظر امنیت سایبری متخصص فرایندهای تعمیراتی و به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور نیستم، اما لازم است کارشناسان این حوزه هم وارد جریان تصمیم‌گیری شوند تا مشخص شود در شرایط کنونی، اجرای این استانداردها از نظر فنی و امنیتی ممکن است یا خیر؟ و اگر هست، در چه بستر و با چه ضمانت‌هایی؟ واقعیت این است که پس از بیش از ۳۰ سال تجربه در حوزه خودرو، اکنون زمان مناسبی را برای اجرای کامل این استانداردها نمی‌بینم.»

وی افزود: «هر چند رفتار و رویکرد همکاران ما در سازمان ملی استاندارد و ستاد استاندارد ملی واقعا منطقی و همراه با درک متقابل نسبت به شرایط فعلی صنعت خودرو است، اما متقدم باید اجرای بخشی از این استانداردها تعدیل شده و به تعویق بیفتد تا با فضای فعلی کشور و محدودیت‌های ناشی از تحریم همخوانی داشته باشد.»



یک بازه سه‌ساله و گروه سوم در بازه پنج‌ساله اجرا شود. البته این تقسیم‌بندی فعلا در حد پیشنهاد اولیه است و باید به تأیید نهایی برسد. امیدواریم هر چه سریع‌تر وارد مرحله اجرایی شویم تا به ارتقای کیفیت و افزایش رضایتمندی مصرف‌کنندگان منتهی شود.»

این مقام صنفی با اشاره به چالش‌های اجرای استانداردها اظهار کرد: «بخشی از مشکلات در حوزه خودروسازان و قطعه‌سازان است که باید زیرساخت‌های لازم را فراهم کنند، اما واقعیت این است که بسیاری از خودروهای فعلی حتی از نظر پلتفرم توان رعایت برخی استانداردها را ندارند؛ برای نمونه، در آزمون تصادف با ستون، اغلب پلتفرم‌های موجود مردود می‌شوند و نیاز به بازطراحی و تغییر جدی در ساختار آن‌ها وجود دارد.»

وی افزود: «از سوی دیگر، بخش مهمی از مساله استانداردها به زیرساخت‌های آزمایشگاهی برمی‌گردد. مراکز تست و آزمایش باید متناسب با این استانداردها، تجهیزات خود را به‌روز کنند. در حال حاضر، موسسه استاندارد و زیرمجموعه‌های آن، از جمله آزمایشگاه ایتراک و سایر مراکز، امکان انجام آزمون بر خودروها یا قطعاتی را که باید بر اساس این استانداردها تولید شوند ندارند. برای اجرای

نیرومحر

بسیاری از مسیرها و منافذی که در گذشته برای دور زدن محدودیت‌ها وجود داشت، در مکانیسم ماشه بسته خواهد شد و سطح نظارت و کنترل از سوی طرف‌های مقابل به شکل محسوسی افزایش خواهد یافت

حضور دارند. تاکنون چند جلسه برگزار شده و به نتایج خوبی رسیده‌ایم.»

وی افزود: «با توجه به محدودیت‌های موجود در صنعت خودرو و قطعه‌سازی و احتمال تشدید آن در صورت فعال شدن مکانیسم ماشه، استاندارد نیازمند بازنگری جدی هستند. طبق توافق میان مهندس اتابک، وزیر صمت و خانم انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد، مقرر شده در جلسات ستاد، درباره این اصلاحات تصمیم‌گیری شود. بر اساس برنامه اولیه، ۳۴ استاندارد جدید افزوده شده به مجموعه ۸۵ گانه قبلی، در سه گروه طبقه‌بندی خواهند شد.»

دوست‌زاده با تشریح جزئیات این تقسیم‌بندی ادامه داد: «در شرایط کنونی اجرای کامل هیچ‌یک از ۳۴ استاندارد جدید در صنعت خودرو و قطعه‌سازی ممکن نیست، اما آن‌ها به سه گروه تقسیم شده‌اند؛ ۱۴ استاندارد برای اجرای کوتاه‌مدت، ۶ استاندارد در میان‌مدت و ۱۴ استاندارد دیگر در بلندمدت، طی حدود پنج سال برنامه‌ریزی شده‌اند.»

وی توضیح داد: «پیشنهاد ما به سازمان ملی استاندارد و سایر اعضای حاضر در جلسات این بوده که برای گروه اول، یک بازه زمانی یک‌ساله در نظر گرفته شود؛ گروه دوم در



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«در فضای پرچالش کنونی که احتمال فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت محدودیت‌های خارجی، صنعت خودرو را با دغدغه‌های تازه روبه‌رو کرده، قطعه‌سازان ایرانی همچنان ستون پایدار این زنجیره تولید به شمار می‌روند. امروز بیش از هر زمان، نیاز است با رویکردی واقع‌گرایانه و حمایتی، موانع تأمین، حمل‌ونقل و اجرای استانداردها را مدیریت کرد تا این صنعت پویا بتواند مسیر رشد و تداوم تولید را با کمترین آسیب طی کند.»

«چهار تهدید جدی در کمین صنعت قطعه

ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو، درباره تأثیر مکانیسم ماشه بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی و نحوه مواجهه با الزامات استاندارد در شرایط تشدید تحریم‌ها، در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» بیان داشت: «می‌توان گفت آثار و پیامدهای احتمالی اجرای مکانیسم ماشه در این دوره، به‌مراتب گسترده‌تر و جدی‌تر از دفعات گذشته خواهد بود.»

این مقام صنفی با اشاره به تشدید تأثیر تحریم‌ها در مکانیسم ماشه تأکید کرد: «علت آن است که بسیاری از مسیرها و منافذی که در گذشته برای دور زدن محدودیت‌ها وجود داشت، بسته خواهد شد و سطح نظارت و کنترل از سوی طرف‌های مقابل به شکل محسوسی افزایش خواهد یافت. این شرایط ایجاب می‌کند که در زنجیره تأمین قطعات و حوزه‌های وابسته، با دقت و هوشمندی به‌مراتب بیشتری عمل کنیم.»

وی اضافه کرد: «در بخش قطعه‌سازی، بخشی از مواد اولیه خاص از کشور چین تأمین می‌شود. در حال حاضر برخی از شرکت‌های چینی ادامه همکاری خود با ما را منوط به شرایط آینده کرده‌اند. البته ارتباط به‌طور کلی قطع نشده، اما موانعی ایجاد شده که احتمال می‌دهیم دیگر نتوانیم مانند گذشته به راحتی مواد اولیه مورد نیاز را تأمین کنیم. به‌طور طبیعی، نظارت‌ها در این بخش نسبت به گذشته بیشتر و سخت‌تر خواهد شد و ممکن است نتوانیم مستقیماً با برخی از این شرکت‌ها تعامل و خرید انجام دهیم.»

دوست‌زاده در توضیح یکی دیگر از چالش‌ها افزود: «موضوع حمل‌ونقل نیز از جمله تهدیدهای جدی است که می‌تواند صنعت قطعه‌سازی را تحت تأثیر قرار دهد. با افزایش بازرسی‌ها، به‌ویژه در حمل‌ونقل دریایی و موارد مشابه، احتمال شکل‌گیری مشکلات جدید در مسیر تأمین کالاهای وجود دارد. این مورد را می‌توان یکی از نقاط بالقوه تهدید پس از فعال شدن رسمی مکانیسم ماشه دانست.»

وی به وضعیت خودروسازان اشاره کرد و ادامه داد: «در مورد خودروسازانی که فعالیت‌های سی‌کی‌دی (CKD) دارند، پیش‌بینی می‌شود نتوانند در آینده همانند گذشته ارتباط دقیق و کارآمدی با طرف‌های خارجی داشته باشند. بنابراین احتمال کاهش تولید خودرو و در شرکت‌هایی که عمق خودکفایی پایینی دارند، بسیار جدی‌تر از دو خودروساز بزرگ و خودکفایتر است که سطح خودکفایی شان بیش از ۸۰ درصد محاسبه می‌شود.»

دوست‌زاده تأکید کرد: «به‌صورت خلاصه، می‌توان سه یا چهار تهدید اصلی را در این شرایط شناسایی کرد: محدودیت در تأمین مواد اولیه، تشدید نظارت‌ها، مشکلات حمل‌ونقل و کاهش احتمالی تولید در شرکت‌های خودروساز وابسته. لازم است این چالش‌ها با دقت و حساسیت بیشتری کنترل و مدیریت شوند تا آسیب‌پذیری صنعت قطعه به حداقل برسد.»

«ضرورت اولویت‌بندی سه‌مرحله‌ای برای اجرای استانداردها

رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو در پاسخ به تأثیر فضای بین‌المللی بر حوزه استاندارد و خطرات آن برای صنعت قطعه و مصرف‌کننده گفت: «مسال یک اتفاق مثبت رخ داده است؛ ستاد استاندارد ملی تشکیل شده و در آن، نمایندگان خودروسازان بزرگ، انجمن قطعه‌سازان، وزارتخانه‌های مرتبط و مدیران سازمان ملی استاندارد

عمومی اضافه خواهد شد. همچنین به‌طور مستمر در مناطق کم‌برخورد پارکینگ‌های سطح شهر افزوده می‌شود. تا پایان سال جاری هم پارکینگ اتوبان نیایش به بهره‌برداری خواهد رسید.»

معاون شهردار تهران گفت: «تا بهار سال آینده ۴ واحد پارکینگ عمومی در پایتخت به بهره‌برداری خواهد رسید.» محمدعلی نژاد افزود: «با احداث پروژه‌های جدید و بهره‌برداری از آن‌ها، بیش از یک هزار واحد فضای مسقف به ظرفیت پارکینگ



ارتقای ظرفیت پارک خودرو در پایتخت



نگاهی به کمبود پارکینگ در پایتخت؛

خودروهایی که سرپناه ندارند!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

کلان‌شهر تهران با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کند؛ از ترافیک و آلودگی هوا گرفته تا ازدیاد جمعیت و ناتوانی سیستم حمل‌ونقل عمومی در خدمات‌رسانی به شهروندان. در این میان برخی مسئولان شهری نیز مدام به ارائه آمار و ارقام مشغول هستند و گره چندانی از مشکلات شهر باز نمی‌کنند. اما از جمله مواردی که در دسرسر و مشکلات زیادی را برای شهروندان تهرانی ایجاد کرده، کمبود جای پارک خودرو در سطح شهر است. این مساله در حال حاضر یکی از چالش‌های اصلی مدیریت ترافیک و حمل‌ونقل شهری تهران به‌شمار می‌رود و به‌خودی‌خود به حجم ترافیک در معابر شلوغ و پر تردد شهر دامن می‌زند.

جای پارک نداریم!

آمارها درباره کمبود پارکینگ در پایتخت متفاوت است و بین ۴۰۰ هزار تا دو میلیون واحد گزارش می‌شود. به‌طور کلی پارکینگ‌های عمومی از اجزای مهم سیستم حمل‌ونقل شهری به‌شمار می‌روند و وظیفه آن‌ها فراهم کردن شرایطی برای کاهش بار ترافیک روزانه است. الهام ابراهیمی، کارشناس خدمات شهری در این باره

می‌گوید: «مشکل کمبود پارکینگ در تهران مربوط به امروز و دیروز نیست. افزایش جمعیت که موجب ازدیاد خودروها در سطح شهر شده، ساخت و ساز خانه‌ها و مراکز خرید بزرگ باعث شده کمبود پارکینگ و جای پارک خودرو نیز به‌مشکلاتی همچون آلودگی هوا و ترافیک افزوده شود. بر این اساس کمبود پارکینگ موجب پارک بی‌نظم خودروها می‌شود و در نهایت این امر به‌بار ترافیک روزانه شهری دامن می‌زند.»

کارشناسان شهری معتقدند شهرداری‌ها با هدف حل این مساله، باید از ارائه مجوز ساخت به‌ساختمان‌هایی که فاقد پارکینگ و فضای مناسب برای پارک خودرو هستند، خودداری کنند. همچنین لازم است با هدف کاهش بار ترافیک در نقاط پر تردد شهری هرچه بیشتر و سریع‌تر اقدام به‌ساخت پارکینگ‌های عمومی و طبقاتی شود. در این خصوص مراکز خرید یا مراکزی که محل تجمع شهروندان است باید در اولویت قرار بگیرد.

ابراهیمی در خصوص مناطق و محل‌هایی که جاذب جمعیت و خودرو هستند، می‌گوید: «در شهرهای بزرگ دنیا برای حل معضل کمبود جای پارک خودرو در کنار افزایش تعداد پارکینگ‌ها، رشد و توسعه زیرساخت‌های مرتبط با حمل و نقل عمومی شهر مورد توجه قرار گرفته تا برای مراجعه شهروندان به مراکز تجاری و اداری، نیازی به استفاده از وسایل نقلیه شخصی نباشد. مال‌سنترها و مراکز خرید نیز موظف هستند فضای کافی برای پارکینگ خودرو، هم برای مشتریان و هم برای کسانی که در این مراکز فعالیت می‌کنند، احداث کنند؛ به‌گونه‌ای که در



حمل‌ونقل عمومی نیز برای این اماکن در نظر گرفته می‌شود.»

کمبود محسوس جای پارک خودرو در پایتخت علیرضا اسفراینی‌نژاد، معاون فنی و مهندسی سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از کمبود جای

خیابان‌های اطراف این مراکز، ترافیک چندان‌ی شکل نگیرد. بر این اساس این گونه مراکز دارای پارکینگ‌های بسیار بزرگ هستند و معمولاً در اطراف شهر ساخته می‌شوند و نه در مرکز شهر؛ تا افرادی که قصد خرید با خودرو شخصی خود را دارند نیز بتوانند به این مراکز مراجعه کنند. هرچند امکان رفت و آمد با سیستم

پارک خودرو در پایتخت خبر می‌دهد. وی معتقد است برای رفع این معضل در حال حاضر نیاز به احداث ۸ هزار واحد پارکینگ در نقاط مختلف شهر است. درعین حال توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی از دیگر راهکارهای کاهش ازدحام خودرو و شکل‌گیری ترافیک در شهرهای پرجمعیت کشور به‌ویژه تهران به‌شمار می‌رود. درعین حال وی به مشکل اختصاص زمین برای ساخت و ساز پارکینگ‌های عمومی در سطح شهر اشاره کرد و افزود: «در کلان‌شهرها که قیمت زمین تا حد زیادی رشد داشته، احداث پارکینگ عمومی نمی‌تواند سود چندان‌ی برای سرمایه‌گذار داشته باشد؛ بنابراین ضروری است که شهرداری‌ها مشوق‌های لازم را برای تشویق سرمایه‌گذاران به احداث پارکینگ‌های عمومی در نظر بگیرند و از این طریق بتوانند سهم قابل توجهی در کاهش بار ترافیک در سطح شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور داشته باشند.»

یک شهر دنبال جای پارک

سیدمحمد آقامیری، عضو شورای شهر نیز در این باره گفته است: «کمبود شدید سرانه جای پارک در تهران به‌حدی است که شهرداری نمی‌تواند به تنهایی این معضل را حل کند.» وی شهرداری را ناتوان در حل معضل کمبود پارکینگ دانست و گفت: «برآوردها نشان می‌دهد که تهران حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار واحد جای پارک کم دارد و کمبود شدید سرانه جای پارک در تهران به‌شکلی نیست که شهرداری بتواند بدون کمک گرفتن از بخش خصوصی آن را جبران کند.»

بسیاری از کارشناسان یکی از راهکارهای رفع معضل کمبود پارکینگ عمومی را استفاده از اراضی بلااستفاده شهرداری برای احداث پارکینگ می‌دانند. همچنین در کنار ظرفیت‌های شهرداری برای تبدیل فضاهای بلااستفاده در جهت تامین پارکینگ عمومی، از ورود سرمایه‌گذار بخش خصوصی نیز به‌عنوان بهترین راهکار در این راستا یاد می‌شود.



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

سه‌شنبه ۲۲ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۶

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

جواب: امید نشر و چاپ ایران‌بان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

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

بیلبور
Billboard

لزوم تغییر استراتژی در طراحی و تولید خودرو

« قدمت خودروسازی در کشورمان درحالی به بیش از پنج دهه می‌رسد که در ابتدای شروع به کار این صنعت در ایران، کشورهای همسایه در این زمینه حرف‌چندانی برای گفتن نداشتند. با این حال اتخاذ سیاست‌های نادرست و ضعف مدیریتی در این بخش، به مرور کار را به جایی رساند که اکنون بیشتر کشورهای همسایه، گوی سبقت را از خودروسازی ما ربوده‌اند. به عنوان مثال کشور ترکیه که به لحاظ برخورداری از منابع طبیعی و بهره‌مندی از مواد اولیه مورد نیاز برای ساخت قطعات خودرو به هیچ عنوان هم‌تراز کشور ما نیست، صرفاً با تکیه بر نظم و قانون‌مداری و به تبع آن اتخاذ سیاست‌ها و استراتژی‌های درست و مناسب در این بخش، به گونه‌ای عمل کرده که هم‌اکنون در سطح جهان به عنوان قطب قطعه‌سازی از آن یاد می‌شود. همین‌طور این کشور در سال ۲۰۱۹ موفق به طراحی و ساخت خودرو تمام‌الکتریکی شد و این درحالی است که خودروسازی ما همچنان برای تامین قطعات الکترونیکی یا الکتریکی برای کامل کردن محصولاتش در خطوط تولید خود، با مشکلات پیچیده‌ای مواجه است.

درعین حال بنابر بررسی‌های به عمل آمده ترکیه قصد دارد تا پایان سال جاری میلادی بیش از ۲ میلیارد دلار در بخش تولید قطعات خودروهای الکتریکی و سیستم‌های خودران سرمایه‌گذاری کند. با توجه به آن چه گفته شد شایسته است صنعت خودرو داخلی نیز با الگوبرداری از سیاست‌های موفق به کارگرفته‌شده در شرکت‌های معتبر خودروسازی به گونه‌ای گام بردارد که بتواند ضمن جبران عقب‌ماندگی‌ها در این بخش، به سهم خود وارد رقابت با خودروسازان مطرح جهانی شود.

حرف آخر
The Last Word

روزنامه نگار



یکی از سریع‌ترین‌های ۲۰۲۵

« کمپانی هنسی که همواره جزو هایپرکارهای موفق جهان بوده، اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی با مدل ونوم F5 توانست هیجان در دنیای هایپرکارها را دوچندان کند. این خودرو تمام‌اسپریت دارای یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۶.۶ لیتری مزین به تکنولوژی توپین-توربو است. هنسی ونوم F5 به لطف چنین پیشرفته‌ای می‌تواند حداکثر تا ۱۸۱۷ اسب‌بخار قدرت و تا ۱۶۱۷ نیوتون-متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته تک‌کلاچه اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل کند. هنسی ونوم F5 تنها ظرف ۱۰ ثانیه به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و حداکثر سرعت آن ۴۳۸ کیلومتر بر ساعت است.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



قیمت رسپکت ۲
با ۱۵ میلیون تومان افزایش
در بازار به یک میلیارد و ۸۷۰
میلیون تومان رسید



قیمت کی‌ام‌سی A5
با ۳۳ میلیون تومان افزایش
در بازار به ۲ میلیارد و ۱۴۰
میلیون تومان رسید



قیمت ام‌وی‌ام X22 پرو
با ۱۵ میلیون تومان افزایش
در بازار به یک میلیارد و ۳۱۰
میلیون تومان رسید



قیمت پژو ۲۰۷ دنده‌ای
با یک میلیون تومان افزایش
در بازار به یک میلیارد و ۳
میلیون تومان رسید



NEW

M2631 D

Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD
Exhaust and engine retarder brake

