



«فراری» به دنبال
فرمول جدید کاهش وزن!

صفحه ۱۲

استارت
Start



امید محمدی
عضو شورای سردبیری

راه نجات از ناترازی انرژی؛
تنوع سبد سوختی و ورود
خودروهای کم‌مصرف

چالش ناترازی انرژی در کشور دیگر یک هشدار
کارشناسی نیست؛ بحرانی واقعی است....

صفحه ۲

تیتراهای امروز

Titles

قیمت‌سازی در بازار به دنبال پلاک‌تلفی در سیاست‌های اقتصادی؛

خودروهای داخلی بعد از افزایش قیمت
«ایران خودرو» گران شدند

صفحه ۷

رونق بازار اسکوترها

صفحه ۱۰

اوج شکوفایی صنعت
کامیون‌های سنگین

صفحه ۹

نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص با چه شرایطی باید خصوصی شوند؟

ظرفیت‌های تولید خودرو در «سایپا»

آینده خودروسازی را رقم می‌زنند

صفحه ۴

در شهر یورماه رقم خورد؛

رکوردشکنی «سایپا»؛ جهش تولید و رشد چشمگیر فروش ریالی

گروه خودروسازی سایپا در شهریورماه ۱۴۰۴ با ثبت صدور فاکتور بیش از ۳۴ هزار دستگاه خودرو، توانست رکورد ۶ ماهه خود را در تولید و فروش بشکند و بالاترین میزان فروش ..

صفحه ۵

مشاور انجمن واردکنندگان خودرو

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

سامانه یکپارچه فروش نظارت

را تبدیل به دخالت کرده است

ما با مساله‌ای به نام بهینه‌سازی ارزی در واردات

لوازم‌یدکی روبه‌رو هستیم که اساس درستی ندارد

صفحه ۳

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با

«دنیای خودرو» مطرح کرد:

تصادف با اموال عمومی

حسابی در دسرساز است!

صفحه ۲

گلف ۲۰۲۶ نشان داد رویاهای مهندسی هنوز

زنده هستند!

کالیپر طلایی

«موتور ترند»، بار دیگر

به آلمانی‌ها رسید

صفحه ۶



نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



کوران تایر

ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO™

کوران تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

www.coraltire.com | ۰۲۱ - ۷۴۵۴۹



تبدیل می‌کند. اما نوآوری‌های روکس به نمایشگر بزرگ آن خلاصه نمی‌شود. این خودرو همچنین اولین کی‌کار مجهز به سیستم دید هوشمند اطراف با نمای کاپوت نامرئی است. این فناوری به راننده اجازه می‌دهد با دیدن تصویری از زیر محفظه موتور، موانع پنهان در جلو خودرو را به راحتی تشخیص دهد. علاوه بر این، مجموعه ایمنی ProPILOT نیشان نیز ارتقا یافته و اکنون شامل ترمز اضطراری هوشمند با قابلیت تشخیص عابران پیاده و خودروهای مقابل و همچنین سیستم مداخله هوشمند در نقاط کور برای جلوگیری از برخورد هنگام تغییر لاین می‌شود.

نیشان با معرفی نسل جدید روکس، قوانین بازی را در کلاس کی‌کارهای ژاپنی تغییر داد. این خودرو اولین نمونه در کلاس خود با نمایشگر ۱۲.۳ اینچی است. نیشان از نسل چهارم خودرو شهری محبوب خود، یعنی روکس رونمایی کرده است. محصولی که قرار است تعاریف و انتظارات از خودروهای کوچک کلاس کی‌کار در ژاپن را باز نویسی کند. مهم‌ترین ویژگی این مدل جدید، تجهیز آن به نمایشگر بزرگ ۱۲.۳ اینچی برای سیستم سرگرمی و اطلاعات است که برای اولین بار در این سگمنت خودرویی عرضه می‌شود و روکس را به یک گجت هوشمند روی چهار چرخ



نمایشگر عظیم برای کوچک‌ترین محصول «نیشان»

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

تصادف با اموال عمومی حسابی در دسر ساز است!

ممکن است پرداخت خسارت را رد کند. این کارشناس بیمه تفاوت مالکیت اشیاء و تاثیر آن بر پرداخت خسارت را توضیح داد و گفت: «اگر درخت یا تابلو متعلق به شهرداری باشد، این نهاد ممکن است علاوه بر سقف تعهد بیمه، بخش دیگری از خسارت را مطالبه کند. اما اگر تصادف با اشیاء خصوصی رخ دهد، شرایط پرداخت بیمه متفاوت خواهد بود و ممکن است تنها بخشی از خسارت جبران شود.»

او به رانندگان توصیه کرد: «بعد از هر حادثه، حتی اگر خسارت جزئی باشد، فوراً با شرکت بیمه تماس بگیرید و حادثه را گزارش کنید. این کار ضمن ایجاد شفافیت روند دریافت خسارت را تسریع می‌کند.» مبصر به اهمیت پیشگیری اشاره کرد و گفت: «رعایت سرعت مجاز، توجه به تابلوهای راهنمایی، دقت در مسیرهای شهری و مراقبت از خودرو، از جمله راه‌های کاهش تصادف با اشیاء ثابت است. این اقدامات ساده می‌تواند هزینه‌ها و در دسرهای ناشی از برخورد با اموال عمومی را به شدت کاهش دهد.» وی در پایان افزود: «ترکیب بیمه شخص ثالث و بیمه بدنه بیشترین پوشش را برای تصادفات با درختان، تابلوها و سایر اموال شهری فراهم می‌کند؛ اما رعایت نکات ایمنی و ثبت دقیق حادثه، نقش حیاتی در مدیریت حرفه‌ای و کاهش هزینه‌ها دارد.»



تصادفات رانندگی فقط شامل برخورد با خودروهای دیگر نیست؛ برخورد با فضای سبز، تابلوها و سایر اموال شهری هم می‌تواند خسارت‌های سنگین مالی و قانونی به همراه داشته باشد. کارشناسان بیمه می‌گویند اطلاع درست از پوشش بیمه و اقدامات بعد از حادثه، کلید جلوگیری از هزینه‌های اضافی است. شیمیا مبصر، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «بسیاری از رانندگان فکر می‌کنند بیمه شخص ثالث تمام خسارت‌ها را پوشش می‌دهد، در حالی که این بیمه تنها خسارت‌هایی را جبران می‌کند که به افراد یا اموال دیگران وارد شود و شامل خودرو شما نمی‌شود.»

او افزود: «زمانی که خودرو با یک تابلو شهری، چراغ راهنمایی یا درخت برخورد می‌کند، این موضوع معمولاً تحت عنوان خسارت به اموال عمومی دسته‌بندی می‌شود. بیمه شخص ثالث تا سقف تعهد خود چنین خسارتی را پوشش می‌دهد؛ اما اگر مبلغ خسارت بیشتر باشد، راننده باید مابه‌التفاوت

راه نجات از ناترازی انرژی؛ تنوع سبد سوختی و ورود خودروهای کم‌مصرف

شده است. بسیاری از جایگاه‌های CNG با کمبود قطعات، افت فشار و کاهش ایمنی مواجه هستند. از سوی دیگر، خودروهای دوگانه‌سوز و برقی همچنان سهم ناچیزی از بازار دارند؛ چراکه سیاست‌گذاری در این حوزه نه پایدار بوده و نه تشویقی. اگر امروز دولت واقعا به دنبال کاهش ناترازی است، باید با سرمایه‌گذاری هدفمند و مشوق‌های مالیاتی، زمینه رقابت‌پذیری سوخت‌های جایگزین را فراهم کند. در کنار اصلاح سبد سوخت، واردات خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی باید از حالت نمادین به سیاست واقعی تبدیل شود. تحریم‌ها و محدودیت‌های ارزی نباید توجیهی برای عقب‌ماندگی در این بخش باشد. مصرف سوخت خودروهای داخلی، به‌طور میانگین دو برابر خودروهای هم‌رده جهانی است؛ این یعنی هر خودرو داخلی، دو برابر بیشتر از سهم طبیعی خود یارانه می‌بلعد. واردات محدود و هوشمند خودروهای کم‌مصرف، نه تنها به کاهش مصرف بنزین کمک می‌کند، بلکه خودروسازان داخلی را وادار به رقابت و بهبود فناوری می‌سازد. نمی‌توان از یک‌سو مردم را به صرفه‌جویی دعوت کرد و از سوی دیگر، با نبود گزینه‌های کارآمد، آنان را در برابر تنها انتخاب بنزین یارانه‌ای رها کرد. سیاست انرژی باید چندمسیره باشد؛ یعنی هر خانوار بتواند با انتخاب میان بنزین، CNG، برق یا خودروهای هیبریدی، بخشی از هزینه خود را مدیریت کند. در نهایت، اصلاح قیمتی سوخت اگر قرار است به نتیجه‌ای پایدار برسد، باید بر پایه اعتماد عمومی و شفاف‌سازی درباره حجم یارانه پنهان، بیان صادقانه واقعیت‌های تولید و واردات و ارائه راه‌حل جایگزین باشد و این در واقع کلید موفقیت در هر اصلاح اقتصادی است. اقتصاد انرژی کشور دیگر تحمل آزمون و خطا ندارد. دوران تصمیم‌های مقطعی به پایان رسیده است. راه نجات، نه در بنزین گران‌تر، بلکه در اقتصاد هوشمندتر، سوخت متنوع‌تر و خودرو کم‌مصرف‌تر است.



چالش ناترازی انرژی در کشور دیگر یک هشدار کارشناسی نیست؛ بحرانی واقعی است. امروز کشور نه فقط مصرف‌کننده‌ای بزرگ در حوزه بنزین است بلکه به واردکننده‌ای وابسته، بدل شده؛ آن هم در حالی که سال‌ها شعار خودکفایی در سوخت و انرژی، بخش ثابتی از ادبیات رسمی کشور بوده است. در چنین شرایطی، هر گونه اصلاح قیمتی بدون اصلاح ساختار مصرف و تنوع سبد سوخت، صرفاً مُسکنی موقت خواهد بود. مشکل از آن جا آغاز شد که دهه‌هاست نگاه ما به انرژی، نه به عنوان منبع ارزشمند اقتصادی بلکه به مثابه «حق اجتماعی» تثبیت شده است. نتیجه آن که، بنزین با قیمتی عرضه می‌شود که حتی هزینه تولید و واردات آن را پوشش نمی‌دهد. این سیاست اگرچه در کوتاه‌مدت رضایت عمومی می‌آورد، اما در بلندمدت، مردم را با پیامدهای تورمی، آلودگی هوا و اتلاف منابع روبه‌رو می‌کند. امروز که بحث اصلاح تدریجی قیمت سوخت پیش کشیده می‌شود، باید توجه داشت که چنین اصلاحی بدون یک بسته سیاستی جامع در حوزه انرژی، موفق نخواهد شد. نخستین گام در این مسیر، تنوع‌بخشی به سبد سوخت کشور است. تجربه جهانی نشان می‌دهد که کشورهایی توانسته‌اند وابستگی خود را به بنزین کاهش دهند که در کنار اصلاح قیمت‌ها، گزینه‌های جایگزین را نیز توسعه داده‌اند؛ از گاز طبیعی فشرده (CNG) و گاز مایع گرفته تا انرژی برق و هیدروژن. در کشور نیز ظرفیت‌های مغفول زیادی وجود دارد. توسعه زیرساخت‌های CNG در دهه ۸۰ گام مثبتی بود، اما در سال‌های اخیر با بی‌توجهی روبه‌رو

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



نسخه آفرودمحور از کرایسلر «پاسیفیک»



کرایسلر با رونمایی از کانسپت پاسیفیکا گریزلی بیک، یک مینی‌ون خانوادگی را به ماجراجویی سرسخت برای طبیعت‌گردی و سفرهای آفرودی تبدیل کرده است. کرایسلر، شرکتی که حدود ۴۰ سال پیش با معرفی مینی‌ون‌ها، انقلابی در حمل‌ونقل خانوادگی ایجاد کرد، اکنون با رونمایی از یک کانسپت جسورانه به نام پاسیفیکا گریزلی بیک چهره‌ای کاملاً متفاوت از این خودرو محبوب به نمایش گذاشته است. این مدل مفهومی، یک مینی‌ون خانوادگی را به یک ماشین ماجراجوی تمام‌عیار تبدیل می‌کند که برای سفرهای سخت و طبیعت‌گردی آماده شده است. این کانسپت که بر پایه نسخه

چهار چرخ‌محرك پاسیفیکا ساخته شده، به مجموعه‌ای از ارتقای فنی و ظاهری برای بهبود قابلیت‌های آفرود مجهز شده است.

مهم‌ترین تغییر، افزایش ارتفاع سیستم تعلیق به میزان ۷ سانتی‌متر در جلو و ۶.۳ سانتی‌متر در عقب است. این تغییر به همراه لاستیک‌های ۲۱ اینچی آل‌ترین از برند گودریچ که روی رینگ‌های ۱۸ اینچی سوار شده‌اند، به گریزلی بیک اجازه می‌دهد با اطمینان بیشتری از مسیرهای ناهموار عبور کند. ظاهر خشن و آماده ماجراجویی این خودرو با تجهیزات افترمارکت تکمیل شده است.

مشاور انجمن واردکنندگان خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

سامانه یکپارچه فروش نظارت را تبدیل به دخالت کرده است

ما با مساله‌ای به نام بهینه‌سازی ارزی در واردات لوازم‌یدکی روبه‌رو هستیم که اساس درستی ندارد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«بازار خودرو در حالی وارد هشتمین ماه از سال شده که وعده‌های پر سرو صدای دولت درباره «آزادسازی واردات» و «تنظیم بازار از مسیر رقابت» هنوز رنگ واقعیت به خود نگرفته است. قرار بود پس از چند سال ممنوعیت واردات خودرو به عنوان یکی از ابزارهای مهار قیمت و ارتقای کیفیت در صنعت خودرو احیا شود؛ اما نه تنها در عمل چنین اتفاقی نیفتاد، بلکه فرآیند پیچیده، چندپاره و مبهم واردات، این سیاست را از مسیر خود خارج کرده است.

با وجود تصویب قانون، تعیین آیین‌نامه‌ها و وعده تخصیص ارز برای واردکنندگان، جریان ورود خودروهای جدید به کشور همچنان با کندی و بلا تکلیفی مواجه است. از سوی دیگر، نبود شفافیت در تخصیص ارز، عملکرد مبهم سامانه‌های دولتی و طولانی بودن مسیر تأیید شرکت‌ها، باعث شده فعالان اقتصادی از وضعیت موجود گلیا به‌مند باشند. هر چند هدف اولیه دولت، بازگرداندن اعتماد به بازار و پایان دادن به انحصار بود، اما اکنون بسیاری از کارشناسان معتقدند که نتیجه معکوس شده است؛ چرا که نظارت به دخالت تبدیل شده، شفافیت جای خود را به پنهان‌کاری داده و رقابت به رانت بدل گشته است.

در چنین شرایطی که بازار با کمبود عرضه، قیمت‌های غیرمنطقی و نارضایتی عمومی روبه‌روست، پرسش اساسی این است: چرا واردات خودرو که می‌توانست موتور تنظیم‌بازار باشد، به گره کور جدیدی در اقتصاد تبدیل شده است؟ برای یافتن پاسخ این پرسش، با مهدی دادفر، مشاور انجمن واردکنندگان خودرو، به گفت‌وگو پرداختیم؛

واردات خودرو اکنون در چه مرحله‌ای است؟ هشت ماه از سال گذشته و هنوز خبری از ورود گسترده خودروها نیست، آیا طی ماه‌های آتی این وضعیت بهبود می‌یابد؟

ببینید در واردات خودرو با چند گلوگاه اساسی روبه‌رو بودیم. یکی از مهم‌ترین آن‌ها بحث تخصیص و انتقال ارز واردات به تالار دوم است. همچنین مقوله شناسایی شرکت‌های واردکننده از ابتدا یکی از مسائل اساسی بوده است. درخواست ما در حال حاضر، برای تسهیل فرایند واردات است که به‌شدت مهم است و وضعیت تأمین و تخصیص ارز که اگر روان نشود، نارضایتی مردم اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

ما با مساله‌ای به نام بهینه‌سازی ارزی در واردات لوازم یدکی روبه‌رو هستیم که اساس درستی ندارد. پیشنهاد ما این است که در چارچوب واردات خودرو، اجازه دهند واردکنندگان تا سه درصد از ارزش خودرو را صرف واردات لوازم یدکی کنند تا بتوانند خدمات پس از فروش واقعی ارائه دهند.

یکی از مباحثی که مطرح می‌شود، عملکرد «سامانه یکپارچه فروش» است. نظر شما در این باره چیست؟

سامانه یکپارچه فروش در ابتدا با هدف جلوگیری از تقلب و افزایش نظارت راه‌اندازی شد؛ در دوره‌ای که وزارت صمت به دنبال کنترل دقیق‌تر فرایند فروش بود. اما اکنون این سامانه از هدف خود فاصله گرفته است. نظارت تبدیل به

دخالت شده و عملاً در عرضه اختلال ایجاد کرده است. برخی واردکنندگان خودروهایی دارند که اجازه فروش خارج از سامانه را ندارند، در حالی که این محدودیت موجب زیان و رکود می‌شود. ما نه سیستم فروش اقساطی داریم، نه فروش آپشنال، واردکننده‌ای که خودرو آورده، نمی‌تواند آن را در قالب طرح‌های فروش متنوع عرضه کند. علاوه بر این، هنوز مشخص نیست مالک سامانه یکپارچه چه نهاده‌ای است؛ ابهامی جدی که باید پاسخ داده شود.

وضعیت آمار واردات خودرو توسط شرکت‌ها و دریافت ارز واردکنندگان مشخص شده است؟

هنوز معلوم نیست هر شرکت چه تعداد خودرو وارد کرده است، طی دو ماه اخیر و در جلسات مختلف این مساله را مطرح کرده‌ایم، اما نتیجه‌ای حاصل نشده است. از سوی دیگر، یکی از درخواست‌های ما انتشار آزاد اطلاعات واردات است؛ یعنی از ابتدای سال مشخص شود هر شرکت چه نوع خودرویی و چه تعداد وارد کرده و چه میزان ارز دریافت کرده است.

اما متأسفانه این اطلاعات منتشر نمی‌شود. وقتی شفافیت وجود نداشته باشد، طبیعی است که بازار به سمت بی‌اعتمادی برود.

این عدم شفافیت در حوزه واردات خودرو می‌تواند چه پیامدی برای واردکنندگان و مشتریان داشته باشد؟

پیامدش ساده است؛ مردم و فعالان بازار نگران می‌شوند.

وقتی نمی‌دانند چه کسی چه خودرویی با چه ارزی وارد کرده، زمینه سوءاستفاده و رانت ایجاد می‌شود. اگر هدف ما ایجاد بازار عادلانه است، انتشار آزاد اطلاعات پیش شرط آن است.

برخی از فعالان واردات خودرو نسبت به روند کند واردات، ناشی از بوروکراسی اداری چالش‌های استاندارد خبر می‌دهند، نظر شما در این خصوص چیست؟ آیا در یک ماه گذشته واردکنندگان موفق به ثبت سفارش شدند؟

بله، بوروکراسی پیچیده در تخصیص استاندارد‌ها، زمان‌بر بودن فرآیندها و قطع و وصل شدن سامانه جامع تجارت از عوامل اصلی تأخیر هستند. از ابتدای سال ثبت سفارش‌های جدید به کندی انجام شده است. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما باید گفت بله، برخی شرکت‌ها حدود ۲۰ روز پیش موفق به ثبت سفارش شدند، اما این تعداد بسیار محدود است.

علت اختلاف شدید بین قیمت خودروهای وارداتی شرکت‌ها و بازار آزاد چیست؟

چون واردات گسترده نیست؛ وقتی واردات محدود بماند، طبیعتاً بازار به سمت افزایش قیمت حرکت می‌کند. از طرف دیگر، تعرفه‌ها و عوارض متعدد باعث می‌شود قیمت تمام‌شده خودرو بالا برود.

دولت در تعیین تعرفه‌ها بیش‌تر به درآمذزایی فکر کرده تا تنظیم بازار. وقتی ده‌ها آیتم مالیاتی و هزینه‌ای روی

خودرو بسته می‌شود، چگونه انتظار داریم محصول با قیمت مناسب به‌دست مردم برسد؟

برخی می‌گویند حدود ۲۰۰ شرکت مجوز واردات دارند. آیا این موضوع صحت دارد؟

بیشتر از ۱۷۰ شرکت هستند که تعداد دقیق آن مهم نیست؛ مهم این است که آیا همه آن‌ها می‌توانند واقعا واردات انجام دهند؟ بسیاری از این شرکت‌ها حتی امکان ثبت سفارش ندارند، چون ارز در اختیارشان قرار نگرفته است. وقتی امکان تأمین ارز وجود ندارد، مجوزها فقط روی کاغذ معنا دارند.

مردم انتظار داشتند خودروهای وارداتی را که برای آن سقف ارزی نیز لحاظ شد با قیمت معقولانه خریداری کنند، دلیل عدم اجرای این موضوع چیست؟

سیاست‌گذاری تعرفه‌ای دولت اجازه نمی‌دهد. نرخ تعرفه بالا، هزینه‌های جانبی متعدد و اختلاف نرخ ارز، باعث شده حتی خودروهای معمولی هم با قیمت لوکس وارد بازار شوند. از سوی دیگر، دولت برای حمایت از تولید داخلی، فاصله قیمتی عمده‌ی بین خودروهای وارداتی و تولید داخل ایجاد کرده است.

با این وضعیت، آیا می‌توان امیدوار بود که تا پایان سال وضعیت واردات سامان پیدا کند؟

صادقانه بگویم خیر، نه قانون به‌درستی اجرا شده، نه دولت اراده اجرای آن را دارد. دولت به درآمد پیش‌بینی شده از محل واردات هم نخواهد رسید.

هر روز تأخیر در آزادسازی واردات، یعنی انتقال ثروت از جیب مردم به جیب دلال و انحصارگر.

تنها راه واقعی برای کاهش قیمت و افزایش کیفیت خودرو، آزادسازی واقعی واردات برای همه است، نه برای گروهی محدود.

XS

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نگاه

View



مهدی طبعانی

نایب رئیس اول کمیسیون اقتصادی مجلس

لایحه سیاست‌های کلی اصل ۴۴ در حوزه تامین مالی روی میز مجلس

«لایحه سیاست‌های کلی اصل ۴۴

قانون اساسی در حوزه تامین مالی در مجلس به‌زودی به صحن علنی مجلس می‌آید. این موضوع اتفاق مهمی است؛ زیرا چارچوبی شفاف و قابل اتکا برای ساماندهی حوزه تامین مالی در کشور ارائه می‌دهد. از سویی، هدف مجلس، دولت و بانک‌کزی این است که در حوزه سیاست‌گذاری اقتصادی به شکل هماهنگ و منسجم عمل کنند. نگاه ما این نیست که با تصمیمات مقطعی، به بازار سرمایه شوک وارد کنیم، بلکه برعکس، باید به‌گونه‌ای سیاست‌گذاری شود که فضای اقتصادی، قابل پیش‌بینی و پایدار باشد. مجلس نیز به‌عنوان نهاد قانون‌گذار باید در تدوین قوانین و مقررات، مراقبت کند که ناخواسته نوسانی به بازار تزریق نشود. در نهایت باید به جایی برسیم که سرمایه‌گذاران بتوانند با آرامش و بر پایه اطلاعات شفاف و پایدار، تصمیم‌گیری کنند. امیدواریم به‌عنوان از تصمیمات روزمره و کاهش ریسک‌های سیاسی و اقتصادی، شاهد تثبیت آرامش و تداوم رونق بازار سرمایه باشیم. پایداری در تصمیم‌سازی‌ها و دوری از فضای غیرقابل پیش‌بینی، مهم‌ترین نیاز امروز اقتصاد و بازار سرمایه ایران است. نگاه مجلس این است که بازار را نوسانی و غیرقابل پیش‌بینی نکند. از دولت هم همین توقع می‌رود که از ابزارهای خود برای اطمینان‌بخشی بازار سرمایه استفاده کند. قانون «تامین مالی تولید زیرساخت» نقطه عطفی در مسیر اصلاح نظام مالی کشور است. استفاده هوشمندانه از ظرفیت‌های این قانون می‌تواند به‌کاهش هزینه‌های تامین مالی، افزایش امنیت سرمایه‌گذاری و تسهیل فعالیت پلت‌فرم‌های تامین مالی جمعی منجر شود. به جرأت می‌توان گفت در تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها بهترین ظرفیت‌هایی که می‌شد برای اصلاح ساختار تامین مالی در کشور در نظر گرفت، جمع شده است. البته طبیعی است که از زمان تصویب تا اجرای کامل و مشاهده آثار ملموس آن، نیاز به‌زمان و پیگیری وجود دارد. قانون تامین مالی تولید و زیرساخت‌ها، امکان ایجاد نهادهایی مانند موسسات تضمین افرام کرده است. با استفاده از این سکوهای‌جای این که نگران ریسک نکول طرح‌های سرمایه‌گذاری روی پلت‌فرم‌های تامین مالی جمعی باشیم و آن‌ها را به استفاده از تضامین بانکی پر هزینه و پیچیده مجبور کنیم، می‌توان از ظرفیت‌های قانونی مانند صندوق‌های تضمین بهره گرفت.

آن بخشیده است. چراغ‌های دو قسمتی حفظ شده‌اند اما حالا مه‌شکن‌های جدیدی را نیز در خود جای داده‌اند. در نمای جانبی، گرافیک‌های جدید روی درها و ستون C به همراه رینگ‌های ۱۶ اینچی آلبازی جدید (در تیپ‌های فول) جلب توجه می‌کنند. در کابین نیز، تریم سفید داشبورد، روکش‌های جدید صندلی‌ها، لوگوی جدید رنو روی فرمان و عایق‌بندی بهتر برای کاهش صدای ورودی، از جمله به‌روزرسانی‌ها هستند. فروش رنو کبیکر جدید هم‌اکنون در هند آغاز شده است. قیمت نسخه پایه از حدود ۷ هزار و ۲۰۰ دلار آغاز می‌شود که تنها ۱۷۰ دلار گران‌تر از قبل است.

رنو از نسخه فیس لیفت شاسی‌بلند اقتصادی کبیکر در هند رونمایی کرد. این مدل با ظاهری جذاب‌تر و امکانات بیشتر، افزایش قیمت ناچیزی داشته است. این مدل که نخستین‌بار حدود چهار سال و نیم پیش معرفی شد، حالا با چهره‌ای جذاب‌تر، فناوری‌های به‌روز و تجهیزات ایمنی استاندارد بیشتر، خود را برای رقابت در بازار شلوغ شاسی‌بلندهای کوچک آماده می‌کند؛ در حالی که افزایش قیمت بسیار ناچیزی را تجربه کرده است. مهم‌ترین تغییرات ظاهری کبیکر ۲۰۲۴ در نمای جلورخ داده است؛ جایی که سپر جدید با جلو پنجره باریک‌تر و یک صفحه محافظ بر جسته‌تر، چهره‌ای مدرن‌تر به



کراس اوور ۷ هزار دلاری «رنو» در هندوستان

پیگیری يك موضوع

Follow up



مهدی بالو

مدیرعامل شرکت «شتاب»

ایران می‌تواند قطب تولید اتوبوس برقی در منطقه شود

«توسعه حمل‌ونقل برقی، برخلاف تصور عمومی، صرفاً مساله فنی یا فناوریانه نیست؛ بلکه به‌همان اندازه به اعتماد و سرمایه‌گذاری هدفمند نیاز دارد؛ از همین رو مهدی بالو، مدیرعامل شرکت «شتاب» به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

چه چالش‌هایی در مسیر تولید اتوبوس برقی در کشور وجود دارد؟

نخستین و مهم‌ترین عامل، خودنیاز و اعتماد مشتری است. یعنی ما باید تکلیف‌مان با مشتری مشخص باشد. اگر مشتری به‌محصول ایرانی اعتماد کند، می‌توانیم در همه حوزه‌ها سرمایه‌گذاری کنیم؛ از تحقیق و توسعه گرفته تا زیرساخت‌های تولید و حتی در قراردادهایی که با شرکای خارجی می‌بندیم. ما در صنعت خودرو کشور نیروهای بسیار تحصیلکرده و با استعدادی داریم. جوانانی که با یک آموزش مقدماتی می‌توانند در سطح استاندارد جهانی کار کنند و به‌سادوره‌های پیشرفته، خود را به سرعت با فناوری‌های روز دنیا وفق دهند. بنابراین، خمیرمایه اصلی توسعه همین نیروی انسانی جوان و متخصص است. پس نخستین چالش، اعتماد به صنعت داخلی و تولیدکنندگان بومی است. مشکل این‌جاست که مشتری نهایی اتوبوس‌های برقی، نهادهای دولتی و شهرداری‌ها هستند. اگر شهرداری‌ها از ما خرید نکنند، ما نمی‌توانیم محصول را به مصرف‌کننده خصوصی بفروشیم. البته این به‌معنای قرارداد چشم‌پسته نیست؛ شرکت‌های داخلی به‌ویژه در حوزه تحقیق و توسعه باید توانمندی واقعی داشته باشند.

در همکاری با شرکت‌های خارجی، به‌ویژه چینی‌ها، آیا تمایلی برای انتقال دانش فنی وجود دارد؟

واقعیت این است که شرکت‌های چینی در مقایسه با اروپایی‌ها آموزش دیدند که انتقال فناوری را محدود کنند. اما ما راهکارهایی پیدا کردیم. در قراردادهایی که با شرکت‌های چینی داریم، صراحتاً شرط انتقال دانش فنی و ارائه نقشه‌ها و مدارک مهندسی ذکر شده است. برای این بخش، هزینه جداگانه پرداخت می‌شود؛ اما نتیجه آن ارزشمند است. شرکت‌هایی که در خود چین دانش‌بنیان‌تر و خود در حال توسعه هستند، بهترین گزینه برای همکاری به‌شمار می‌روند. این شرکت‌ها انگیزه رشد دارند و راحت‌تر می‌توان با آن‌ها به توافق رسید. البته هنوز هم بسیاری از آن‌ها بخشی از فناوری را برای خود نگه می‌دارند؛ اما اگر از توان داخلی استفاده کنیم، می‌توانیم این خلأ را پر کنیم.

نارنجی پوشان جاده مخصوص با چه شرایطی باید خصوصی شوند؟

ظرفیت‌های تولید خودرو در «سایپا» آینده خودروسازی را رقم می‌زنند

واحد‌های خودروسازی زیرمجموعه سایپا با ظرفیت‌های واقعی تولید و بازار، نیازمند بررسی اهلیت خریداران و ارزش گذاری واقعی دارایی‌ها از برند تا زنجیره تامین هستند



سایپا در شبکه تامین، زنجیره تولید، برندهای فرعی و سهم بازار داخلی نهفته است. بنابراین، واگذاری باید با ارزش گذاری چندبعدی انجام شود:

ارزش دارایی‌های فیزیکی (کارخانه، تجهیزات، زمین). ارزش دارایی‌های نامشهود (برند، دانش فنی، سهم بازار) ارزش سرمایه انسانی (تخصص، نیروی کار، تجربه مدیریتی).

در غیر این صورت، فروش سهام سایپا به قیمتی پایین‌تر از ارزش واقعی، به معنی واگذاری سرمایه ملی با تخفیف خواهد بود؛ موضوعی که افکار عمومی و کارشناسان نسبت به آن حساس هستند.

سایپا و چشم‌انداز آینده: از صنعت تا بازار منطقه‌ای

خصوصی‌سازی گروه خودروسازی سایپا اگر باینام‌ریزی دقیق انجام شود، می‌تواند الگوی موفق برای سایر صنایع دولتی باشد. گروه سایپا در حال حاضر نه تنها توان تولید کمتر از یک میلیون دستگاه خودرو در سال را دارد، بلکه در مسیر توسعه پلت‌فرم‌های جدید، تولید خودروهای کم‌مصرف و همکاری‌های فناورانه با شرکت‌های خارجی نیز گام‌هایی جدی برداشته است. زیرساخت‌های گسترده، شبکه خدمات پس از فروش و برندهای تثبیت‌شده، این گروه را به گزینه‌ای جذاب برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تبدیل کرده است. خصوصی‌سازی در چنین بستری به معنای انتقال قدرت به بازاری رقابتی‌تر است که می‌تواند سهم سایپا را در بازار منطقه‌ای تقویت کند.

سایپا موتور توسعه صنعتی کشور

سایپا امروز بیش از هر زمان دیگر آماده آن است که به‌عنوان یک برند ملی خصوصی و مستقل به‌مسیر خود ادامه دهد. زیرمجموعه‌های این گروه، ستون‌های پایداری هستند که می‌توانند موتور محرک توسعه صنعتی ایران باشند. اما تحقق این هدف در گرو تصمیمی شجاعانه و صحیح از سوی دولت است. خصوصی‌سازی واقعی، اگر با شفافیت، اهلیت‌سنجی و ارزش گذاری عادلانه همراه شود، نه تنها سایپا را به مسیر سوددهی سوق می‌دهد، بلکه صنعت خودرو را به جایگاهی می‌رساند که سزاوار نام «ملی» است. اکنون زمان اعتماد دوباره است؛ اعتماد به توان داخلی، به مدیریت صنعتی و به بخش خصوصی که می‌تواند فردای خودروسازی در ایران را رقم بزند.

ارزش گذاری دقیق سهام این گروه خودروسازی شود؛ چراکه روند تعیین ارزش گروه خودروسازی سایپا آغاز شده است. خصوصی‌سازی سایپا تنها یک «فروش سهام» نیست، بلکه بازسازی رابطه‌ای است میان دولت، صنعت و بازار که می‌تواند اعتماد بخش خصوصی و پیشرفت صنعت را مشروط بر شفافیت و اجرای اصولی دوباره زنده کند.

اهلیت خریداران؛ واگذاری دارایی با انتقال رسالت؟ یکی از حساس‌ترین مباحث در مسیر خصوصی‌سازی، تعیین «اهلیت» خریداران است. واگذاری یک مجموعه صنعتی مانند سایپا نباید صرفاً به‌بازاری ارقام و مزایده‌ها تبدیل شود. خریدار باید نه تنها دارای توان مالی بالا باشد، بلکه دیدگاه صنعتی، سابقه مدیریتی و برنامه توسعه محصول داشته باشد. چراکه گروه خودروسازی سایپا تنها گروه تولیدکننده و تامین‌کننده خودروهای اقتصادی در بازار است. تجربه‌های پیشین در خصوصی‌سازی صنایع بزرگ نشان داده است که واگذاری بدون دقت به اهلیت، نه تنها منجر به‌رشد نمی‌شود بلکه به تضعیف برند و کاهش بهره‌وری نیز می‌انجامد. از همین رو، کارشناسان صنعت خودرو پیشنهاد می‌کنند که اهلیت‌سنجی چندسطحی شامل موارد زیر در دستور کار قرار گیرد:

توان سرمایه‌گذاری واقعی برای توسعه تولید و تحقیق و توسعه (R&D).

سابقه فعالیت صنعتی یا مدیریتی در حوزه خودرو یا صنایع مادر

تعهد به حفظ اشتغال، ارتقای کیفیت و صادرات محوری.

پذیرش نظرات‌های پس از واگذاری و گزارش‌دهی مستمر به نهادهای تنظیم‌گر.

اگر متولیان بتوانند این شاخص‌ها را به‌عنوان پیش شرط در قراردادهای واگذاری لحاظ کنند، خصوصی‌سازی نارنجی‌پوشان جاده‌مخصوص یک فرصت تاریخی برای احیای برند ملی خواهد بود.

ارزش گذاری عادلانه: سنگ بنای واگذاری موفق

بخش دیگری از چالش، به موضوع ارزش گذاری دارایی‌ها بازمی‌گردد. سایپا در سال‌های اخیر اقدام به تجدیدارزیابی دارایی‌های خود کرده و زیرمجموعه‌هایش نیز ملزم به به‌روزرسانی ترازنامه‌های واقعی شده‌اند. اما ارزش یک خودرو ساز تنها در زمین و ساختمان نیست؛ ارزش اصلی

در میانه تحولات پرشتاب اقتصادی کشور، «گروه خودروسازی سایپا» در نقطه‌ای ایستاده است که می‌تواند یکی از مهم‌ترین تجربه‌های خصوصی‌سازی ایران را رقم بزند. تجربه‌ای که نه تنها در باره واگذاری سهام است، بلکه می‌تواند بازتعریف نقش دولت، بازآفرینی برند ملی و بازگشت اعتماد به صنعت خودرو باشد. سایپا با زیرمجموعه‌های اصلی خود، یعنی پارس خودرو، زامیاد، سایپا دیزل، بن‌رو و سایپای کاشان مجموعه‌ای از ظرفیت‌های تولیدی و فناورانه را در اختیار دارد که هر یک می‌توانند به‌محورهای رشد صنعت خودرو در بخش خصوصی تبدیل شوند. با این حال، مسیر واگذاری ۴۲ درصد از سهام این گروه به بخش خصوصی با توقف دولت از سوی دولت همراه شده؛ توقفی که می‌تواند به‌فرصتی برای بازاندیشی، بررسی دقیق ارزش این گروه خودروسازی و ارزش گذاری واقعی نارنجی پوشان تبدیل شود.

پایه‌های یک امپراتوری صنعتی: از زامیاد تا سایپا کاشان

آن چه گروه خودروسازی سایپا را از بسیاری از خودروسازان دیگر متمایز می‌کند، تنوع ساختاری و زنجیره منحصربه‌فرد تولید در واحدهای خودروسازی زیرمجموعه آن است. پارس خودرو با نیم‌قرن تجربه در تولید خودروهای سسواری، یکی از پایدارترین برندهای خودرویی کشور است که امروز در مسیر توسعه پلت‌فرم‌ها و ارتقای استانداردهای کیفی گام برمی‌دارد. زامیاد به‌عنوان بازوی تجاری سایپا، با محصولاتی که در ناوگان حمل‌ونقل سبک کشور حضوری جدی دارند، یکی از بازیگران کلیدی در تامین نیاز بازار کار و صنعت است. سایپا دیزل با ظرفیت تولید کامیون و کشنده‌های مدرن، به‌ویژه در همکاری با شرکت‌های خارجی، توانایی ورود دوباره به‌عرصه صادرات منطقه‌ای را دارد. بن‌رو و سایپای کاشان نیز در حوزه تولید پلت‌فرم‌های نوین و خودروهای اقتصادی نقش حلقه‌های اتصال سایپا به آینده را ایفا می‌کنند. این واحدهای خودروسازی، نه صرفاً کارخانه، بلکه دارایی‌های مولد هستند؛ دارایی‌هایی که ارزش آن‌ها فقط در ترازنامه مالی خلاصه نمی‌شود، بلکه در تخصص نیروی انسانی، برند، شبکه توزیع و قابلیت‌های فنی معنا پیدا می‌کند. خصوصی‌سازی در چنین بستری اگر با دقت و اهلیت‌سنجی انجام شود، می‌تواند بزرگ‌ترین انتقال اعتماد در صنعت خودرو باشد.

خصوصی‌سازی؛ نیازمند تعیین دقیق روش واگذاری موضوع واگذاری ۴۲ درصد از سهام سایپا به بخش خصوصی طی چند ماه اخیر مطرح شده است. این سهم که بخش عمده‌ای از مالکیت مدیریتی گروه را شامل می‌شود، می‌تواند سرازمان دور‌های باشد که در آن، سایپا از یک بنگاه دولتی به شرکت خودگردان «صنعتی-بازاری» تبدیل شود. با این حال، به تازگی اخباری از توقف موقت خصوصی‌سازی سایپا منتشر شده است؛ برخی منابع رسمی این توقف را ناشی از نیاز به‌بازنگری در روش واگذاری و تعیین دقیق اهلیت خریداران دانسته‌اند. اما از نگاه تحلیلی، طولانی شدن این فرآیند می‌تواند موجب

به گزارش «سایپانیوز» محمود سهیل‌نژاد، مدیرعامل شرکت سایپا دیزل گفت: «این شرکت توانسته در هفت‌ماه ابتدایی سال جاری، حدود دو برابر کل تولید سال ۱۴۰۳ انواع محصولات را مونتاژ کند و به این ترتیب رشد تولید ۳۴۶ درصدی نسبت به سال گذشته را تنها در هفت ماه محقق سازد.»

وی افزود: «بررسی آمار تولید خودروهای تجاری کشور در سال جاری نشان می‌دهد سایپا دیزل طی این مدت موفق به تولید یک‌هزار و ۵۴۹ دستگاه انواع خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین شامل ۵۸۷ دستگاه از محصولات

زاپاس

Spare Tire

رشد ۳۴۶ درصدی تولید «سایپا دیزل» در هفت‌ماه امسال

وی با اشاره به افزایش چشمگیر سهم بازار این شرکت گفت: «در سال ۱۴۰۳ سهم بازار سایپا دیزل حدود ۳ درصد بود؛ اما در سال جاری و تنها طی ۶ ماه، این سهم به ۱۱ درصد افزایش یافته است. هرچند این رشد قابل توجه است، اما با توجه به جایگاه سایپا دیزل در صنعت حمل‌ونقل کشور، برنامه‌ریزی برای ارتقای بیشتر سهم بازار در دستور کار قرار دارد.»

سهیل‌نژاد درباره روند تولید تا پایان سال تصریح کرد:



سایپا

«هرچند جنگ ۱۲ روزه تحمیلی اخیر و محدودیت‌های انرژی در تابستان بر روند تولید تأثیر گذار بود، اما در پنج ماه باقی‌مانده تا پایان سال، تمام تلاش خود را برای تحقق کامل برنامه‌های تدوین‌شده و افزایش سهم بازار به کار خواهیم بست.» وی همچنین از تدوین برنامه‌های تولید برای سال آینده خبر داد و گفت: «برنامه‌ریزی برای افزایش تولید در سال جاری از ماه‌های پایانی سال گذشته آغاز شد و اکنون افزایش داخلی سازی، گسترش سید محصولات، ارتقای کیفیت و بهبود خدمات پس از فروش در دستور کار است.»

طراحی پونتیاک «ترنس ام» روی هامر برقی



شده که به سه موتور الکتریکی با مجموع قدرت ۱۰۰۰ اسب بخار مجهز است. اما چیزی که هامر مورد بحث را منحصر به فرد می کند، ظاهر آن است. بدنه با رنگ مشکی عمیق پوشیده شده و تمام جزئیات طلایی رنگ پونتیاک فایربرد ترنس ام مدل ۱۹۷۷، از جمله نشان مشهور عقاب طلایی روی کاپوت و نوشته های Bandit و Outlaw در نقاط مختلف، روی آن اجرا شده است. رینگ های سفارشی با لاستیک های غول پیکر ۲۷ اینچی و قلاب های بکسل طلایی رنگ، ظاهر باغی آن را تکمیل می کنند. این خودرو برقی قدرتمند، یادآور فیلم جاده ای کمدی محصول ۱۹۷۷ با بازی ستاره فقید سینما، برت رینولدز است.

یک هامر الکتریکی یکپاک مشکی رنگ با طرح طلایی مشهور پونتیاک ترنس ام ۱۹۷۷ تزئین شده و با قیمت ۱۰۰ هزار دلار به فروش می رسد. یک دستگاه جی ام سی هامر برقی مدل ۲۰۲۴ که برای ادای احترام به پونتیاک ترنس ام نمادین حاضر در فیلم کلاسیک «اسموگی و بندیت» طراحی شده، قرار است پس از دو تلاش ناموفق برای فروش، در حراجی برت جکسون به فروش برسد. این هیولای هزار اسب بخاری که با نام رسمی «Bandit Outlaw Edition No.1» شناخته می شود، پیش از این در ماه مارس با بالاترین پیشنهاد ۱۰۰ هزار دلاری موفق به فروش نشده بود. این هامر برقی خاص بر پایه مدل قدرتمند 3X ساخته

توئیتر!

تأمین ارز برای واردات قطعات یدکی موتورسیکلت



سرپرست دفتر آمار و خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «وزارت صمت برای رفع کمبود قطعات یدکی موتورسیکلت، تأمین ارز و برنامه بلندمدت خدمات پس از فروش را در دستور کار دارد.» حمید محله ای اظهار کرد: «ستون اصلی خدمات پس از فروش در تمامی حوزه ها، تأمین قطعات یدکی است و این موضوع در صنعت موتورسیکلت اهمیت ویژه ای دارد.»

دیگه چه خبر؟

مردم به دلیل کاهش ارزش پول ملی به خودرو نگاه سرمایه ای دارند



روح اله عباس پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان این که مردم بنابر شرایط ارزش پول ملی و افزایش نرخ ارز برای حفظ سرمایه خود به خودرو به عنوان یک کالای سرمایه ای نگاه می کنند، گفت: «متأسفانه در واردات خودرو آن چه قانونگذار انتظار داشت، اتفاق نیفتاد و اگر واردات به تناسب مصوبه مجلس انجام شود، قطعاً بر بازار خودرو اثر خواهد بود.»

ویژه ها

محدودیت های ارزی مانع جدی بر سر راه واردات خودرو است



بهرز محبی نجم آبادی، دبیر کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس با بیان این که مجلس یازدهم با تصویب قانون ساماندهی صنعت خودرو زمینه واردات خودرو به کشور را فراهم کرد، اظهار داشت: «اگر چه امروز محدودیت های ارزی به یکی از موانع جدی بر سر راه واردات تبدیل شده، اما با یک تصمیم درست و مدیریت واردات می توان مشخص کرد خودروهای خارجی چگونه، با چه ارزی و به چه میزان باید وارد کشور شوند.»

در شهر یورماه رقم خورد؛

رکوردشکنی «سایپا»؛ جهش تولید و رشد چشمگیر فروش ریالی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«گروه خودروسازی سایپا در شهریورماه ۱۴۰۴ با ثبت صدور فاکتور بیش از ۳۴ هزار دستگاه خودرو، توانست رکورد ۶ ماهه خود را در تولید و فروش بشکند و بالاترین میزان فروش ریالی در تاریخ فعالیت این شرکت را به نام خود ثبت کند. این عملکرد چشمگیر، نتیجه برنامه ریزی دقیق، ثبات در روند تولید و اجرای راهبردهای نوین در حوزه فروش و عرضه محصولات بوده است. بررسی عملکرد سایپا نشان می دهد این شرکت طی ماه های اخیر با تمرکز بر بهینه سازی فرآیندهای تولید و مدیریت موثر زنجیره تأمین، موفق شده ظرفیت عملیاتی خود را افزایش دهد. رفع برخی گلوگاه های تأمین قطعات و تسهیل جریان عرضه باعث شد میزان فاکتورهای صادره در شهریورماه به بالاترین سطح در نیم سال جاری برسد. هم زمان با رشد تعداد خودروهای تحویل شده، مجموع فروش ریالی شرکت نیز جهش چشمگیری را تجربه کرده و رکورد تازهای در تاریخ مالی سایپا به جا گذاشته است. از سویی، رشد فروش ریالی سایپا نه تنها نتیجه افزایش تیراژ تولید، بلکه نشانه ای از اصلاح ترکیب سبد محصولات و استقبال بیشتر بازار از مدل های جدید و به روز شده به حساب می آید. این روند می تواند به تقویت توان مالی شرکت، افزایش نقدینگی و تسریع در اجرای طرح های توسعه ای و تحقیقاتی منجر شود. در پنج ماهه نخست اسمال نیز سایپا در بخش تحویل حضوری محصولات، رشد بیش از ۸.۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته را ثبت کرده است.



این رشد بیانگر آن است که سیاست های بهبود فرآیند تحویل، مدیریت زمان بندی تولید و توسعه شبکه فروش، اثرگذاری ملموسی بر افزایش رضایت مشتریان و تسریع جریان عرضه داشته است. ثبت این رکورد جدید، آثار گسترده ای برای بازار خودرو و صنعت خودروسازی کشور به همراه دارد. افزایش فروش و تحویل در سایپا موجب کاهش فشار تقاضای انباشته در بازار و کمک به ایجاد تعادل در قیمت ها می شود. همچنین رشد درآمدهای عملیاتی شرکت، زمینه را برای سرمایه گذاری در پروژه های توسعه فناوری، نوسازی خطوط تولید و ارتقای کیفیت محصولات فراهم می کند. این اتفاق می تواند به بهبود جایگاه سایپا در میان خودروسازان داخلی و افزایش سهم آن در بازار منجر شود. همچنین باید گفت موفقیت شهریورماه سایپا نشان دهنده بهبود هماهنگی میان

بخش های تولید، فروش و خدمات پس از فروش است. ایجاد ثبات در زنجیره تأمین، مدیریت موجودی ها و کنترل فرآیند توزیع از جمله عواملی است که به ارتقای بهره وری و رشد پایدار فروش در این شرکت کمک کرده است. استمرار این روند می تواند چشم انداز مثبتی برای نیمه دوم سال رقم بزند و زمینه ساز ثبات رکوردهای تازه در ماه های آینده شود. در مجموع، عملکرد شهریورماه سایپا را می توان نقطه عطفی در فعالیت این خودروساز بزرگ دانست. تحقق رکورد تاریخی فروش ریالی و افزایش قابل توجه تعداد خودروهای تحویل شده، حاکی از بازگشت ثبات و انسجام به فرآیندهای تولید و عرضه است. در صورت تداوم این مسیر، سایپا می تواند با تقویت جایگاه خود در بازار داخلی و توسعه حضور در بازارهای صادراتی، نقش موثرتری در رشد صنعت خودرو کشور ایفا کند

اینفوگرافیک

Infography

رشد درآمد شرکت «فنر سازی زر»

میزان درآمد
شهریورماه

137
میلیارد تومان



میزان رشد درآمد
۶ ماهه

3%

میزان درآمد
۶ ماهه

785
میلیارد تومان

شرکت «فنر سازی زر» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۷۸۵ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

لزوم تقویت فرهنگ دوچرخه سواری با هدف کاهش آلودگی هوا

حاضر جواب: کاملاً درست است؛ فقط کاش اول خیابان ها را از چاله و دست انداز نجات می دادند تا دوچرخه سوار احساس نکند در مسیر کوهستان رکاب می زند! البته فرهنگ دوچرخه سواری در تهران مثل شوخی های پدران است؛ همه می خندند ولی کسی اجرا نمی کند. هنوز باید برای دوچرخه جای پارک پیدا کنیم؛ زنجیر ضد سرقت بخریم و با دعا از کنار اتوبوس رد شویم. با این حال، باید امیدوار بود؛ شاید روزی برسد که هوای پاک و دوچرخه سواری از خواب و خیال به واقعیت برسد.

برای چه؟

قطعه سازان تاب آوری خود را از دست داده اند

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور با بیان این که بسیاری از چک های پرداختی خودروسازان به زنجیره تأمین وصول نمی شود، اظهار داشت: «قطعه سازان به سبب کمبود نقدینگی، تاب آوری خود را از دست داده و اگر نقدینگی نیز در اختیار داشته باشند به دلیل بدعهدی خودروساز در پرداخت مطالبات و افزایش حجم مطالبات انباشته خود حاضر به تولید نخواهند بود.»

چرا؟

قطعه سازان در تنگنای مالی هستند

محمود نجفی سبهی ادامه داد: «افزایش قیمت مواد اولیه و نبود نظارت بر قیمت آن، نابه سامانی در تخصیص ارز و عدم همکاری نهادهای مختلف اعم از وزارت دارایی، گمرک، سازمان تأمین اجتماعی و بانک ها با تولید کنندگان فشار مضاعفی را به قطعه سازان که در چنین شرایطی مجبور به خرید نقدی مواد اولیه و فروش نسیم محصول خود هستند، وارد کرده است.»

چند تلند؟

افزایش حجم مشکلات قطعه سازان

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور با بیان این که افزایش حجم مشکلات قطعه سازان این صنعت را در آستانه تعطیلی قرار داده است، اظهار داشت: «ادامه این وضعیت می تواند به بیکاری تعداد زیادی نیروی شاغل در صنعت قطعه سازی منجر شود و اگر دولت به دنبال راهکار جدی برای حل مشکلات صنعت خودرو و قطعه سازی نباشد، قطعاً شاهد اثرات منفی آن خواهیم بود.»



با طراحی شده با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر، راکاب‌های جانبی عمیق‌تر، یک دیفیوزر در عقب و یک اسپویلر مشکی ظریف، این سدان کوچک را به یک جنگجوی شهری تبدیل کرده‌اند. رینگ‌های آلایزی ۱۷ اینچی، سقف و قاب آینه‌های مشکی‌رنگ و البته نشان‌های پرافتخار GR در جلو و عقب، این تحول را تکمیل می‌کنند. همانند اکثر مدل‌های GR، اسپرت، تمرکز اصلی روی بهبود فرمان‌پذیری بوده‌است. سیستم تعلیق و فرمان به‌طور ویژه برای این تیپ بازتنظیم شده‌اند و آنتی‌رول بارها در جلو و عقب اضافه شده‌اند تا تعادل خودرو در پیچ‌ها بهبود یابد؛ اما خبر بزرگ دیگر، اضافه شدن پیشران هیدریدی به خانواده یاریس است.

تویوتا از نسخه GR اسپرت سدان کوچک یاریس با ترکیبی از ظاهر اسپرت، هندلینگ چابک‌تر و یک پیشران هیدریدی فوق‌العاده کم‌مصرف رونمایی کرده است. تویوتا با رونمایی از نسخه اسپرت سدان کوچک یاریس، بار دیگر ثابت کرد که هیجان و بهرهوری می‌توانند دست در دست هم حرکت کنند. این مدل که در برخی بازارها با نام ویوس شناخته می‌شود، حالا به یک پیشران هیدریدی و یک تیپ جذاب GR اسپرت مجهز شده است. این نسخه جدید، ظاهری جسورانه‌تر و هندلینگ به‌مراتب دقیق‌تر از مدل استاندارد را ارائه می‌کند. نسخه GR اسپرت به لطف کیت بدنه اختصاصی بخش گازورسینگ، چهره‌ای تهاجمی به خود گرفته است. سیر جلو



جذاب‌ترین نسخه‌از «یاریس» با پیشران هیدرید

مسیر جدید «سوزوکی» با ویژن «ای-اسکای» رقم می‌خورد



توجه به زمان اندک باقیمانده تا شروع به کار نمایشگاه خودرو توکیو، خودروسازان ژاپنی هم اطلاعات مربوط به محصولات جدید خود را با مخاطبان به اشتراک می‌گذارند. سوزوکی هم قصد دارد با یک کانسپت در کلاس kei و با نام ویژن ای-اسکای، در این نمایشگاه حاضر شود. بنابر اعلام سوزوکی، نمونه نهایی ویژن ای-اسکای در سال ۲۰۲۶ رونمایی و به خط تولید وارد خواهد شد. پس از ای-ویتارا، ویژن ای-اسکای به دومین محصول برقی سوزوکی در بازار ژاپن تبدیل خواهد شد. سوزوکی قصد دارد مینی ون eEvery را نیز عرضه کند، خودرویی که بسته به محل عرضه، با نشان‌های تویوتا و دایهاتسو

نیز به فروش خواهد رسید. انتظار می‌رود که eEvery در نمایشگاه خودرو توکیو نیز حضور داشته باشد. ظاهر سوزوکی ویژن ای-اسکای نیز فاصله چندانی با نمونه تکمیل شده، ندارد. فرم جعبه‌ای بدنه، جزئیات چراغ‌های جلو به شکل C، گلگیرهای برآمده و دماغه بدون منفذ، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری سوزوکی ویژن ای-اسکای به‌شمار می‌آید. گذشته از این موارد، بعید است که نورپردازی پیکسلی در نمای جلو و دستگیره‌های مخفی‌شونده را در نمونه نهایی مشاهده کنیم.

گلف ۲۰۲۶ نشان داد رویاهای مهندسی هنوز زنده هستند!

کالپر طلایی «موتورترند»، بار دیگر به آلمانی‌ها رسید

داشته باشند.

روایت ساده از نگاه رسانه‌ها و خود کارشناسان انتخاب گلف GTI/R از نظر بسیاری از کارشناسان رسانه‌ها، زنده کردن خاطره‌ای نوستالژیک و در عین حال دفاع از اصالت‌های ناب خودروسازی آلمانی بود. اکثر رسانه‌های تخصصی این عنوان را «بازگشت شکوهمند اسطوره» خواندند و آن را پیامی روشن برای حفظ سنت‌های اصیل رانندگی توصیف کردند؛ آن هم در بازاری که بر شاسی‌بلندها و خودروهای الکتریکی تمرکز فراینده‌ای دارد. نشریه زوم‌تک، این انتخاب را نشان‌دهنده «برتری تمام‌عیار در هر معیار اصلی» دانست و یادآور شد که داوران موتورترند با وسواس و دقتی مثال‌زدنی، از میان ۱۴ خودرو مدعی، گلف را در مسیر آزمون‌های طاقت‌فرسا و در شرایط آب‌وهوایی سخت، شایسته بالاترین جایزه دانستند.

گلف؛ عصاره‌ای از تمامیت خودروسازی آلمانی خبر معرفی فولکس‌واگن گلف GTI/R به‌عنوان خودرو سال ۲۰۲۶ موتورترند، نه فقط تاییدی بر اصالت، کیفیت و تکنولوژی آلمانی، بلکه دفاعی شکوهمند از ارزش‌های پنهان و گاه فراموش شده خودروسازی جهانی است. گلف نشان داد چگونه می‌توان میان رانندگی روزمره، هیجان ناب، ایمنی، مصرف مناسب، ارزش خرید و لذت مالکیت، به تعادل آرمانی دست یافت. در این عصر رقابت خودروهای هوشمند، الکتریکی و کراس‌اوورهای پرزرق و برق، پیروزی گلف الهام‌بخش وفاداران سنت رانندگی مانده است. این خودرو، نه تنها یک «برنده»، بلکه الگویی برای هر خودروساز و مشتری است که می‌خواهد خودرویی همه‌فن‌حریف واقعاً «جک همه‌کاره» - و بی‌خدشه داشته باشد. فولکس واگن گلف GTI/R 2026، حالا معیار جدید سنجش در جهان هاچ‌بک‌ها و حتی فراتر از آن است. سطر پایانی این گزارش، بازتاب نظریکی از سردبیران موتورترند است: «گلف، فولکس‌واگن در بهترین حالت است؛ سرگرم‌کننده، سریع، کاربردی و پراز شخصیت. هنوز هم معیار مقایسه دیگران است و به طور کلی شایسته افتخار.»



عملیاتی و هم هیجان‌انگیز باشد). ارزش به نسبت قیمت؛ مقایسه سطح آپشن‌ها، قابلیت‌ها و هزینه‌های نگهداری در برابر قیمت‌گذاری. ایمنی؛ تجهیزات استاندارد - اختیاری ایمنی فعال و غیرفعال و نتایج تست‌های برخورد موسسات معتبری مانند IIHS و NHTSA. بهرهوری (مصرف سوخت/انرژی)؛ ارزیابی رانندمان مصرف سوخت یا انرژی برحسب نوع قوای محرکه در شرایط متنوع رانندگی. فرآیند انتخاب در دو مرحله بزرگ انجام می‌شود: ۱. آزمون‌های فنی و ابزاری شامل ارزیابی شتاب، ترمز، چسبندگی، تست مانور فیگور-ایت، تست‌های پایداری دینامیک و مصرف سوخت در مرکز تست پیشرفته (در سال ۲۰۲۶، در مرکز هوندا کالیفرنیا) و بررسی کیفیت مونتاژ و مهندسی. ۲. آزمون جاده‌ای دنیای واقعی که خودروها در شرایط ترفیکی شهری، بزرگراه و مسیرهای پیچ‌دار واقعی سنجیده می‌شوند. سپس بحث، مناظره و شور نهایی برای تعیین برندگان.

این رویکرد، تضمین می‌کند تنها خودروهایی به دور نهایی راه می‌یابند که نه تنها در مشخصات روی کاغذ، بلکه در زندگی روزمره و کاربرد واقعی، عملکردی شاخص

روند انتخاب به گونه‌ای طراحی شده که نه تنها سدان‌ها و شاسی‌بلندها، بلکه نسل جدید خودروهای پلاگین-هیدرید، تمام‌الکتریکی و حتی هاچ‌بک‌های کلاسیک نیز شانس برابری برای اثبات برتری خود داشته باشند. از مهم‌ترین وجوه تمایز فرآیند انتخاب خودرو سال موتورترند نسبت به رقبای روبرگرد دقیق و ۶ مرحله‌ای این رقابت است. برخلاف بسیاری از جایزه‌های خودرویی که خودروها را مستقیماً و رودرو مقایسه می‌کنند، معیار موتورترند مبتنی بر سنجش هر خودرو به‌صورت مستقل و در مقابله با نیازها و اهداف تعریف‌شده برای آن مدل است. این موضوع باعث شده ارزیابی محصولات مختلف - از هاچ‌بک تا سدان و SUV لوکس - منصفانه و عینی صورت گیرد. ۶ معیار اصلی موتورترند عبارت‌اند از پیشرفت در طراحی؛ ارزیابی نوآوری و ارتقای نمای بیرونی و داخلی، کیفیت متریا و هوشمندی چیدمان. برتری مهندسی؛ سنجش سطح مهارت فنی، نوآوری‌های سیستم انتقال قدرت، تعلیق، ساختار بدنه و ایمنی. عملکرد متناسب با هدف؛ میزان تطابق رفتار خودرو با فلسفه طراحی شده (مثلاً یک هاچ‌بک اسپرت باید هم



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

در اکتبر ۲۰۲۵ نشریه معتبر موتورترند همانند هر سال، برنده «کالیپرهای طلایی» را در رقابت داغ خودرو سال رونمایی کرد. در حالی که بازارهای جهان روزبه‌روز بیشتر به سوی کراس‌اوورها و خودروهای الکتریکی و لاکچری میل می‌کنند، خبر انتخاب فولکس‌واگن گلف GTI و R به‌عنوان خودرو سال ۲۰۲۶ موتورترند، توجه تمامی رسانه‌های خودرویی را به خود جلب کرد. این انتخاب نه تنها نقطه عطفی پررنگ در زندگی نسل هشتم گلف به‌شمار می‌آید، بلکه بیانگر ارزش‌هایی است که همچنان برای بسیاری از علاقه‌مندان اوتومبیل و کارشناسان، حیاتی و تعیین‌کننده باقی مانده است؛ ارزش‌هایی از جنس رانندگی هیجان‌انگیز، مهندسی بی‌عیب، طراحی هوشمندانه و تعادل مثال‌زدنی بین راحتی و کارایی.

تاریخچه و اعتبار جایزه خودرو سال موتورترند جایزه خودرو سال موتورترند (COTY) یکی از قدیمی‌ترین و معتبرترین عنوان‌های جهان خودرو محسوب می‌شود. این جایزه نخستین بار در سال ۱۹۴۹ توسط این مجله آمریکایی پایه‌گذاری شد و تا امروز تمامی خودروسازان جهان برای کسب آن، محصولات خود را به بالاترین سطوح کیفی و مهندسی می‌رسانند. در سنج اعتباری، این جایزه به‌نحوی است که اغلب برندگان آن، جهش معناداری در فروش، اعتبار برند و پوشش رسانه‌ای تجربه می‌کنند. «کالیپرهای طلایی» بیش از آن که یک تندیس ساده باشد، نماد پیشستازی در نوآوری، ارزش آفرینی، ایمنی و عملکرد برتر محسوب شده و اغلب در تبلیغات برند و استراتژی‌های بازاریابی به وفور مورد استفاده قرار می‌گیرد. از نکات کلیدی این جایزه، پیوسته به‌روزرسانی شدن معیارهای داوری در طول زمان است. این معیارها بازتابی از ارزش‌ها و نیازهای روز مصرف‌کنندگان و نگاه کارشناسان به آینده صنعت را نشان می‌دهند. همچنین،



مکعبی گلگیرها و چراغ‌های مستطیلی جلو، به شکل آشکار به نسل‌های اول و دوم رنو ۵ توربو اشاره دارد، اما در عین حال، امروزی به نظر می‌رسد. چراغ‌های LED جلو و عقب با چیدمان ماتریسی اجزا، باله عقب فعال، رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچ محور جلو و عقب با تایرهای پایلوت اسپرت کاپ ۲ ساخت میشلن، از مهمترین ویژگی‌های ظاهری این خودرو به‌شمار می‌آید. در فضای کابین هم باید به صدای‌های باک‌تی فیبر کربن، فرم مستطیلی فرمان، دو نمایشگر دیجیتال و متریا ال‌کانترا، فیبر کربن و آلومینیوم اشاره کرد. به لطف پلتفرم آلومینیومی و قطعات بدنه از جنس فیبر کربن، وزن خالص رنو ۵ توربو 3E به کمتر از ۱،۴۵۰ کیلوگرم محدود می‌شود، درحالی‌که تقسیم وزن به نسبت ۴۳ به ۵۷ در بخش‌های جلو و عقب بدنه، پایداری مطلوبی برای آن فراهم می‌کند. تعلیق دوپل جناسی در هر دو محور، ترمزهای کربن-سرامیک ساخت برمو با قابلیت بازبایی نیرو برای شارژ باتری و قابلیت انتخاب سه حالت رانندگی دررفت، ریس و اکو (اقتصادی)، از دیگر ویژگی‌های فنی این خودرو است. دو موتور برقی که در چرخ‌های عقب رنو ۵ توربو 3E قرار دارد، در مجموع ۵۵۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کنند.

ایده‌های «بنز» برای بازگشت حس لوکس به کوپه‌های کشیده

نیست که نسخه نهایی مرسدس-ویژن آیکانیک را در قالب یک کوپه لوکس به خط تولید وارد کند. ابعاد بزرگ جلوپنجره و ویژن آیکانیک به محصولات مرسدس بنز در سال‌های گذشته همچون W108، W111 و مدل تشریفاتی ۶۰۰ پولمان، اشاره دارد. البته حاشیه کروم، شیشه با زمینه دودی و همچنین اجزای نورانی، می‌تواند برخی انتقادات را به طرف این قطعه روانه کند، ولی به هر حال باید پذیرفت که این قطعه در مقایسه با همتای GLC، تناسب بیشتری با بدنه و هویت ویژن آیکانیک دارد. فرم کلی بدنه مرسدس-ویژن آیکانیک به مرسدس بنز 540K اتوبان کوریر ۱۹۳۸ شباهت دارد، خودرویی بسیار ویژه که در تعداد کمتر از انگشتان یک دست ساخته شد و نمونه‌ای از آن نیز در ایران حضور دارد.

یکی از ویژگی‌های ظاهری نسل جدید مرسدس بنز GLC، جلوپنجره بزرگ آن بود که توجه مخاطبان را جلب کرد. حالا به نظر می‌رسد که مرسدس بنز بدون توجه به نظرات موافق یا مخالف، قصد دارد این عنصر طراحی را در سایر محصولات جدید خود نیز تکرار کند. البته این قطعه قرار نیست در تمام خودروها متناسب به نظر برسد، چرا که در کانسپت و ویژن آیکانیک، ارتباط بصری مناسبی بین جلوپنجره و فرم کلی بدنه ایجاد شده است. مرسدس-ویژن آیکانیک فعلاً یک کانسپت است، اما انتظار داریم که برخی از ویژگی‌های آن را در محصولات بعدی مرسدس مشاهده کنیم از جمله نسل جدید GLC کلاس برقی که در آینده نزدیک معرفی خواهد شد. البته اگر مرسدس بنز یک پیشران ۸۰۰ جدید را به خط تولید بازگرداند، اصلاً بعید



از یک رستوماد ارائه می‌دهد. اولین پروتوتایپ از این خودرو خارق‌العاده با کد n.00 در جریان هفته خودرو مونتری رونمایی شد. مدل SP که مخفف Sport Prototipo است، نسخه‌ای تکامل‌یافته و وحشی‌تر از مدل استاندارد GT Super به‌شمار می‌رود و اوج مهندسی و هنر توتم را به نمایش می‌گذارد. زیر کاپوت این آلفارومئو کلاسیک، یک پیشرانۀ مدرن و بی‌رحم قرار گرفته است. یک موتور ۲.۹ لیتری V۶ توئین توربو از مدل‌های کوادر فولیو که توسط متخصصان شرکت ایتال تکنیکا تقویت شده و حالا ۷۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند.

توتم اتومبیلی بارونمایی از GT Super SP، یک آلفارومئو ۷۲۰ اسب‌بخاری است که تنها در ۱۰ دستگاه ساخته می‌شود و وداعی باشکوه با دنیای رستومادهاست شرکت ایتالیایی و خوش‌نام توتم اتومبیلی که سال‌ها با باز آفرینی‌های هنرمندانه و قدرتمند از محصولات کلاسیک آلفارومئو خبرساز بوده، با رونمایی از آخرین و خاص‌ترین پروژه خود، آماده خداحافظی با این بخش از فعالیت‌هایش می‌شود. این وداع باشکوه، GT Super SP نام دارد؛ یک هیولای فیبر کربنی که تنها در ۱۰ دستگاه برای کل جهان تولید خواهد شد و با پیش‌رانه‌ای به قدرت ۷۲۰ اسب‌بخار، تعریف جدیدی



«آلفارومئو» کلاسیک جان دوباره گرفت



قیمت‌سازی در بازار به دنبال بلاتکلیفی در سیاست‌های اقتصادی؛ خودروهای داخلی بعد از افزایش قیمت «ایران خودرو» گران شدند



بازار خودرو ایران با نوسانات بهار و کودهمراه است. در این گزارش، تحلیلی کامل از تغییرات قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی ارائه شده است.

بازار خودرو ایران در نیمه دوم سال جاری با نوسانات بی‌سابقه قیمت‌ها روبه‌رو شده است؛ تغییری که از تأثیر مستقیم نرخ دلار، سیاست‌های اقتصادی و تقاضای ناشی می‌شود. این نوسانات، فضای پیچیده‌ای برای خریداران و فروشندگان ایجاد کرده و رکود عمیقی در بازار به وجود آورده است. در این گزارش قصد داریم به بررسی عوامل موثر بر تغییرات قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی و چشم‌انداز آینده این بازار بپردازیم. بر این اساس بررسی بازار خودروهای داخلی و مونتاژی در روزهای اخیر نشان از روند کاهشی قیمت‌ها دارد و به نظر می‌رسد پس از تغییر مسیر انتظارات تورمی و تقویت عرضه ارز و طلا، حالا آرامش بازارهای داخلی به بازار خودرو نیز سرایت کرده است. البته انتشار قیمت‌های غیرواقعی از سوی برخی مراجع و فاصله محسوس میان نرخ‌های درج‌شده و سطح واقعی معاملات، موجب شده ارزیابی دقیق روند بازار دشوارتر از گذشته باشد. گرچه در این میان، کشمکش میان خودروسازان به‌ویژه ایران خودرو و پانده‌های ناظر بر سر سیاست‌های قیمتی نیز بر پیچیدگی فضای بازار افزوده است. با این وجود همچنان بازار خودرو و به‌رغم نوسانات اخیر قیمتی در رکودی عمیق فرو رفته است. کارشناسان بازار خودرو معتقدند رکود فعلی ناشی از چند عامل اقتصادی و روانی است. از یک سو بلاتکلیفی در سیاست‌های کلان اقتصادی، از جمله وضعیت نرخ ارز و تصمیمات واداراتی باعث شده است خریداران تمایلی به حضور در بازار نداشته باشند؛ از سوی دیگر، فروشندگان نیز در انتظار هستند تا مسیر آینده مشخص و قیمت‌ها تثبیت شوند. البته در همین یک ماه اخیر و به دنبال روند صعودی نرخ ارز و اوج گرفتن قیمت خودرو در بازار، جریان تقاضا در بازار تغییر کرده و یکی از طولانی‌ترین صف‌های خرید خودرو در سال‌های اخیر تشکیل شد. به‌طوری که در هشتمین دوره فروش محصولات ایران خودرو، با هجوم بیش

از ۶ میلیون متقاضی، بار دیگر پدیده «تقاضای کاذب» در بازار خودرو شکل گرفت.

با این حال همچنان بازار خودرو با کاهش تقاضای واقعی مواجه است؛ شرایطی که ناشی از جو روانی ایجادشده از نوسانات سیاسی و اقتصادی است و موجب شده خریداران واقعی دست نگه دارند. در واقع اغلب متقاضیان واقعی در این شرایط ترجیح می‌دهند که صبر کنند و فروشندگان هم برای کسب سود بیشتر از معامله دست کشیده‌اند و همین موضوع رکود و نوسان هم‌زمان قیمت‌ها را تشدید کرده است. به همین جهت بازار خودرو ایران در هفته‌های اخیر وارد مرحله‌ای تازه از تحولات شده است؛ چنان‌چه همراه با افت نرخ ارز، رکود معاملات و کاهش انتظارات تورمی، طرح اجرایی شدن واردات خودروهای کارکرده، مجموعه‌ای از شرایطی را پدید آورده که به گفته کارشناسان، می‌رود تا بازار را به سمت تخلیه بخشی از حباب قیمتی و کشف واقعی قیمت‌ها هدایت کند. البته کارشناسان بارها اعلام کردند که مداخلات قیمتی در بازارها و پایین نگه داشتن غیرواقعی و کاذب قیمت‌ها علت شرایط کنونی است؛ شرایطی که نه تنها به نفع مردم و اقشار آسیب‌پذیر نیست، بلکه فقط و فقط

سود سرشاری را به جیب دلالت روانه می‌کند. در ادامه باید گفت کارشناسان در این باره دیدگاه‌های متفاوتی را ارائه می‌دهند. گروهی معتقدند قیمت خودرو در ماه‌های اخیر از رشد نرخ ارز عقب مانده و بنابراین، احتمال تعدیل صعودی در کوتاه‌مدت وجود دارد. در مقابل، عده‌ای دیگر بر این باورند که بازار خودرو دیگر ظرفیت جهش‌های قیمتی شدید گذشته را ندارد و در صورت ثبات نسبی نرخ ارز، حتی امکان کاهش یا اصلاح جزئی قیمت‌ها نیز متصور است. در واقع هر دو گروه بر یک نکته مشترک تأکید دارند که هرگونه اختلال در عرضه خودرو و اعم از کاهش تولید، تأخیر در تحویل یا محدودیت در واردات می‌تواند جنبه سرمایه‌ای بازار را دوباره تقویت کند. در مقابل، اعلام سیاست‌های تثبیت نرخ ارز یا افزایش عرضه توسط خودروسازان و واردکنندگان قادر است به شکل موقت از رشد قیمت‌ها جلوگیری کرده و هیجانات بازار را مهار کند. به مجموعه چشم‌انداز کوتاه‌مدت بازار خودرو به‌شدت به تحولات نرخ ارز و سیاست‌های اقتصادی دولت وابسته است. تا زمانی که ثبات پایدار در متغیرهای کلان اقتصادی ایجاد نشود، نمی‌توان انتظار بازاری آرام و متعادل را داشت. بنابراین بازار خودرو در شرایط فعلی در یک بلاتکلیفی کامل

افزایش قیمت شدید داخلی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۳۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تا ۶۱ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۶۵ میلیون تومان، دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۲۴ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۷۹ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳۲ میلیون تومان افزایش ۹۱۸ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۲۲ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۳ میلیون تومان و شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۱۶ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد

و ۴۷۸ میلیون تومان قیمت گذاری شدند. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهدافت قیمت ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که لاماری ایما HEV (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد تومان، تویوتا کرولا – ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان و نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید.

چالش‌های بازار خودروهای برقی در ایران؛ واقعیت‌هایی که باید جدی گرفت



راننده ایجاد می‌کند. دو نمایشگر ۱۰۲۵ اینچی با طراحی یکپارچه، نورپردازی داخلی ۶۴ رنگ و مشرئیل نرم، فضای مینیمال و لوکسی را پدید آورده که نشان‌دهنده کیفیت بالا و کنجظیری است. در عین حال سیستم‌های ایمنی پیشرفته شامل ۱۷ رادار هوشمند، ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از لاین و دوربین دید ۳۶۰ درجه، تجربه‌ای مطمئن و آرام را رقم می‌زنند. آینده خودروهای برقی، نکته مهمی که باید جدی گرفته شود برقی شدن حمل‌ونقل در ایران مسیری ساده نیست، اما هر حرکت کوچک در این مسیر، قدمی بزرگ برای آینده است. فونیکس با معرفی اف ایکس تمام‌برقی نشان داده که به جای نادیده گرفتن چالش‌ها، آن‌ها را جدی می‌گیرد و برایشان راه‌حل می‌سازد. این خودرو نماد تعهدی است به پیشرفت، به اعتماد و به نسلی که به آینده‌ای پاک‌تر فکر می‌کند.

در پاسخ به این دغدغه، پیش از عرضه FXEV، شبکه خدمات پس از فروش خود را آموزش داده و تجهیز کرده است. نیروهای متخصص، دوره‌های بین‌المللی سرویس خودروهای برقی را گذرانده‌اند و مراکز خدمات منتخب به تجهیزات ات‌ایزوله و لئناژ بالا و ابزارهای تشخیص دیجیتال مجهز شده‌اند. برند فونیکس با بیش از ۸۰ نمایندگی خدمات پس از فروش که ۷۰ نمایندگی از میان آن‌ها به ابزار تعمیر خودروهای انرژی نو تجهیز شده‌اند، گامی بزرگ در این راستا برداشته است. به این ترتیب، فونیکس گامی فراتر از عرضه محصول برداشته و زیرساخت اعتماد را نیز هم‌زمان ایجاد کرده است. تجربه رانندگی؛ آرامش در دل فناوری اف ایکس تمام‌برقی تجربه‌ای تازه را رانندگی را ارائه می‌دهد؛ جایی که سکوت، فناوری و قدرت در هماهنگی کامل قرار گرفته‌اند. شتاب آنی موتور برقی، فرمان‌پذیری نرم و کنترل دقیق پایداری، احساسی از قدرت بالا در عین آرامش را در ذهن

ایکس تمام‌برقی برای پاسخ به این نگرانی از سیستم مدیریت هوشمند باتری (BMS) استفاده شده است. سیستمی که با نظارت کامل و لحظه‌ای بر دما، فشار و وضعیت سلول‌ها، عملکرد باتری را در محدوده‌ای ایمن و پایدار نگه می‌دارد. این فناوری، علاوه بر افزایش عمر مفید باتری، باعث بهبود راندمان شارژ و استفاده بهینه از انرژی می‌شود؛ به‌طوری که در هر بار شارژ، خودرو بیشترین مسافت ممکن را طی می‌کند. طراحی ماژولار باتری نیز نگهداری و سرویس آن را در آینده ساده‌تر کرده است. تمامی این موارد، مهر تأیید اطمینان خاطر از کیفیت و کارایی باتری هستند که با گارانتی ۷ ساله یا ۲۰۰ هزار کیلومتر برای خودرو و ۸ سال یا ۲۰۰ هزار کیلومتر برای باتری، تعهد فونیکس تکمیل می‌شود. چالش سوم، خدمات پس از فروش و آگاهی عمومی یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های بازار خودروهای برقی در ایران، نبود دانش فنی و زیرساخت خدمات تخصصی است. فونیکس

متنوع برای شارژ خودرو ارائه کرده است. همراه با خودرو، دو نوع شارژر به‌مشتریان گرامی ارائه می‌شود که یک نوع آن شارژر پرتابل و نوع دیگر شارژر دیواری AC است که توسط نمایندگی‌های محلی نصب خواهد شد. سیستم شارژ سریع DC در این خودرو، امکان رساندن شارژ باتری از ۳۰ تا ۸۰ درصد در تنها ۲۸ دقیقه را فراهم می‌کند. شارژر دیواری (Wallbox) باتری را طی حدود سه ساعت و نیم شارژ می‌کند و شارژر پرتابل با استفاده از برق شهری، طی هشت ساعت خودرو را آماده حرکت می‌سازد. این سه گزینه در کنار هم، تجربه شارژ را از وابستگی به زیرساخت‌ها جدا کرده و به بخشی از زندگی روزمره مشتریان تبدیل کرده است.

چالش دوم، دوام و اطمینان از عمر باتری نگرانی در برهه دوام باتری، یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های خریداران خودروهای تمام‌برقی است؛ موضوعی که در اقلیم متنوع ایران اهمیت دوچندانی پیدا می‌کند. در طراحی اف

دنیای خودرو در حال تغییر است؛ تغییری آرام اما اجتناب‌ناپذیر. در بسیاری از کشورهای دنیا، خودروهای برقی پدیده تازه‌ای نیستند، بلکه بخش مهمی از ناوگان حمل‌ونقل محسوب می‌شوند. اما در ایران، این مسیر هنوز در ابتدای راه است؛ مسیری که با فرصت‌ها و چالش‌های هم‌زمان همراه است.

در چنین فضایی، حضور برندهایی مانند فونیکس اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ برندهایی که به جای نادیده گرفتن واقعیت‌ها، تلاش می‌کنند میان فناوری روز، نیاز مشتریان ایرانی و شرایط واقعی بازار تعادل ایجاد کنند. چالش اول؛ زیرساخت شارژ

نخستین دغدغه ذهنی هر خریدار خودرو برقی، مساله شارژ است. نبود ایستگاه‌های شارژ سریع در سطح گسترده و تفاوت در زیرساخت‌های شهری باعث شده است هنوز بسیاری از علاقه‌مندان با تردید به این بازار نگاه کنند. فونیکس این نگرانی را به خوبی درک کرده و در پاسخ به این دغدغه، راهکارهای



مشابه محصولات خودرو سازان چینی نبوده و بلکه با طراحی چراغ‌های جلو و عقب مشابه محصولات فور د شده است. هر چند که طراحی چراغ‌های کشیده در جلو و فرم چراغ‌های کشیده در عقب طراحی مشابه محصولات آلفا رومئو به خود گرفته است. در عین حال کابین HR-V جدید مشابه سدان خوشنام و خوش آوازه این خودرو ساز یعنی سوبیک است. طراحی داشبورد مینیمال و ساده و درجه‌های سراسری و نمایشگرهای عریض با کیفیت از جمله ویژگی‌های طراحی جدید HR-V است.

اس‌یووی کراس‌اوور ساب کامپکت هوندا یعنی HR-V از سال ۱۹۹۸ میلادی به بازار عرضه و تاکنون سه نسل از آن راهی بازار جهانی شده است. هوندا HR-V اوایل سال گذشته میلادی بود که با زبان جدید طراحی این خودرو ساز ژاپنی با استایلی مدرن و البته متفاوت مواجه شد. در عین حال اوایل سال جاری میلادی طراحی کامپانی هوندا HR-V را با تغییراتی گسترده مواجه کردند. در نتیجه این تغییرات طراحی چراغ‌های جلو و عقب خودرو به صورت کامل متحول شده است. به بیان دیگر شاهد HR-V هستیم که دیگر



سبک طراحی «هوندا»
متحول می‌شود!

محصول جدید نیکا با پلاک تحویل مشتریان شد؛

نخستین خودرو هیبریدی «نیکا» آماده ورود به خیابان‌ها



عکس‌ها: روزنامه «دنیای خودرو»

شرکت نیکا با همان نوین ماهان یکی از خودرو سازهای موفق و مطرح در ایران است. این شرکت که فلسفه ورودش به این صنعت را بر پایه خودروهای پاک

قرار داده، حدود یک سال است اسکای‌ول نیکا هیبرید را در سید محصولات خود قرار داده است. یک کراس‌اوور اس‌یووی میان‌سایز لوکس هیبریدی با پیمایش بالا که قرار است صنعت خودرو و حمل‌ونقل ایران را متحول کند. خبر خوش برای مشتریان این برند این است که روز گذشته شرکت نیکان نخستین خودروهای پلاک‌شده خود را به مشتریانانش تحویل داد. با این مهم شاهد تحولات اساسی در بازار خودروهای پاک ایران و هیبریدی خواهیم بود.

استایل زیبا و چشم‌نواز اسکای‌ول نیکا

اسکای‌ول نیکا هیبریدی یکی از به‌روزترین اس‌یووی کراس‌اوورهای سایز متوسط بازار خودرو و کشورمان به‌شمار می‌رود. این خودرو در حقیقت محصول کمپانی اسکای‌ول بوده و در بخش فنی به لطف مهندسی کمپانی بی‌وای‌دی حرف‌ها برای گفتن دارد. از جمله عامل موفقیت این خودرو در بازار ایران، بخش فنی آن و همچنین خدمات پس از فروش مناسب نیکا است. اما با توجه به این که اسکای‌ول نیکا در کلاس اس‌یووی کراس‌اوور میان‌سایز قرار می‌گیرد، از نظر طراحی بسیار زیبا و جذاب است. این خودرو به لطف استفاده از خطوط نسبتاً تیز روی بدنه و رینگ‌های ۱۹ اینچی کاراکتر اسپرتی به خود گرفته است. در طراحی نمای جلو نیز با چراغ‌های کشیده با گرافیک کرپستالی مواجه هستیم که چهره بسیار اسپرت و مدرنی به نیکا هیبریدی می‌بخشد. در نمای عقب هم چراغ‌های به هم پیوسته با گرافیک LED ما را یاد کراس‌اوورهای تمام‌الکتریکی مرسدس بنز می‌اندازد که زیبا و جذاب است.

فضای داخلی میتنی بر بالاترین سطح تکنولوژی

در زمان قرارگیری در پشت فرمان اسکای‌ول با سبک طراحی بسیار مدرن و البته لوکسی مواجه می‌شویم. زیرآریم دورنگ به همراه بهره‌گیری از چرم با کیفیت و جیر مصنوعی و با دکوراتیو چوب و کرم، این حس را به خوبی القا می‌کند. در عین حال طراحی نمایشگر ۱۲٫۳ اینچی برای کلاستر و یک نمایشگر ۱۲٫۸ اینچی برای مولتی‌مدیا سبب شده است فضای داخلی به صورت کامل مدرن به نظر برسد. همچنین استفاده از سقف پانورامیک، نورپردازی LED و تریم دورنگ حس لوکس بودن را دوچندان می‌کند. فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی جدید در این خودرو به کار گرفته شده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به کروز کنترل هوشمند، دستیاری کروز کنترل هوشمند، کنترل حرکت در سربالایی، اتو هلد، کنترل حرکت در سربالایی، دوربین ثابت و قایع، دوربین ۳۶۰ درجه (دارای چهار دوربین)، انتخاب مد رمال و اسپرت رانندگی، سیستم تابلوخوان، اتوپارک، سیستم هشدار خروج از خطوط، سیستم هشدار بر خورد از جلو، سیستم پایش نقاط کور، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم تهویه مطبوع هوشمند اتوماتیک، آینه‌الکترو و کرومیک و... اشاره کرد.

نیکا هیبرید مناسب‌ترین برای ایران

خودرو نیکا هیبرید در دسته خودروهای EREV (خودروالکتریکی با پیمایش بالاتر مجهز به موتور بنزینی) قرار می‌گیرد. همین ساختار سبب برتری این کراس‌اوور تازه‌نفس در بازار ایران خواهد شد. آن‌چه قلب تپنده نیکا هیبرید را تشکیل می‌دهد، یک موتور ۴ سیلندر ۱۵۰ سی‌سی بوده که با موتور الکتریکی نسل جدید کوپل شده است. رانده‌مان موتور بنزینی طبق اعلام نیکا خودرو و ۴۲ درصد بوده که به معنای پهنه‌ترین حالت مصرف سوخت است. موتور بنزینی ۱٫۵ لیتری می‌تواند حداکثر ۱۱۰ اسب بخار توان و ۱۳٫۵ نیوتون متر گشتاور را به‌ار مغان آورد. موتور الکتریکی که به منظور تشکیل نیروی محرکه دوم شناخته می‌شود، می‌تواند حداکثر ۱۳۰ کیلووات (۱۷۴٫۳ اسب بخار قدرت) و حداکثر ۳۰۰ نیوتون متر گشتاور را به خوبی فراهم آورد. با در نظر گرفتن ساختار EREV نیکا هیبرید به صورت ترکیبی مجموع قدرت به ۲۸۶ اسب بخار می‌رسد. آن‌چه این کراس‌اوور تازه‌نفس بازار ایران را متمایز می‌سازد، یک باتری‌هایی است که انرژی الکتریکی لازم را به چرخ‌ها می‌رساند. یک باتری‌های ۲۱٫۶۸ کیلووات-ساعتی برای نیکا هیبرید نصب شده که طبق چرخه NEDC حداکثر تا ۱۱۵ کیلومتر پیمایش را به صورت تمام‌الکتریکی یا EV در اختیار راننده می‌گذارد. پیمودن این میزان مسافت برای خودرویی با وزن ۱۸۲۰ کیلوگرم بسیار عالی و تحسین‌برانگیز است. از سوی دیگر به لطف ساختار فنی، خودرو حداکثر شیب‌روی ۳۰ درصدی را با بهترین عملکرد ارائه می‌دهد. این شیب‌روی برای چنین خودرویی فوق‌العاده است. در مقابل برای سیستم انتقال قدرت از گیربکس DHT یا ساختار E-CVT بهره گرفته شده تا قدرت و گشتاور را به چرخ‌ها برساند. نیکا هیبرید به لطف ساختار EREV خود می‌تواند ظرف ۷٫۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و حداکثر سرعت آن به ۱۷۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

پر دبلند باطمینان بیشتر

نیکا هیبرید مناسب‌ترین و بهترین گزینه خودرو پاک در بازار ایران است. اما دلیل اصلی آن چیست؟ این خودرو سه حالت مختلف عملکردی دارد. در حقیقت فارغ از دو حالت رانندگی و دینامیکی رمال و اسپرت، سه حالت عملکردی برای آن تعریف شده است. در حالت اول اگر روی مد EV یا تمام‌الکتریکی انتخاب شود، خودرو تا زمانی که باتری‌های شارژ کافی داشته باشند، یعنی ظرفیت ۲۱٫۶۸ کیلووات-ساعتی به‌اندازه کافی انرژی الکتریکی داشته باشند، خودرو با نیروی الکتریکی به حرکت درمی‌آید و موتور بنزینی خاموش خواهد بود. اما هنگامی که مقدار انرژی الکتریکی کاهش می‌یابد یا به حدی که راننده تعیین کرده باشد (به عنوان مثال اگر راننده میزان شارژ باتری را ۶۰ درصد تعیین کرده باشد) یا به صورت خودکار پس از حرکت در مسافت‌های نسبتاً طولانی که انرژی الکتریکی زیر ۲۰ درصد قرار گیرد، موتور بنزینی فعال شده و روی حالت EV یا تمام‌الکتریکی انرژی لازم را به باتری‌ها منتقل می‌کند. در حقیقت موتور بنزینی نقش ژنراتور را ایفا کرده تا باتری‌ها شارژ شوند؛ اما از نظر عملکردی مشابه یک خودرو EV یا تمام‌الکتریکی به حرکت ادامه می‌دهد. ایت حالت همان رنج اکستندر است. حالت یا مد دیگری نیز وجود دارد که با نام HEV شناخته می‌شود. در واقع HEV همان هیبریدی است که سیستم به صورت هوشمند میزان شارژ



باتری را ارزیابی کرده و بر اساس آن میزان نیروی لازم جهت پاسخگویی به نیاز راننده را در اختیار وی قرار می‌دهد. در حالت HEV هم موتور بنزینی، هم موتور الکتریکی به صورت هم‌زمان نیرو به چرخ‌ها منتقل می‌کنند. به عبارت دیگر در این مد موتور بنزینی نیز می‌تواند به صورت مستقیم نیرو به چرخ برساند. همچنین به صورت خودکار می‌تواند از حالت HEV به EV نیز تغییر حالت دهد. اما حالت سوم یا مد سومی نیز برای نیکا هیبرید تعریف شده است. در این حالت هرگز موتور بنزینی فعال نخواهد بود. از این حالت با نام Wending یاد می‌شود؛ حالتی که موتور بنزینی هرگز فعال نمی‌شود. به این معنا که گاه شما مجبور به عبور از خودرو از منطقه‌ای هستید که سطح آب تا نصف چرخ‌های آن بالا می‌آید. در این صورت برای جلوگیری از روشن شدن موتور بنزینی و جلوگیری از ورود آب به دریچه ورودی هوای تعبیه‌شده در موتور، خودرو را روی حالت تمام‌برقی قرار می‌دهید. در این صورت موتور بنزینی به هیچ عنوان روشن نمی‌شود. اما این حالت شرایطی دارد. به عنوان مثال اگر ارتفاع منطقه نسبت به سطح دریا ۱۵۰۰ متر بیشتر باشد، باتری باید ۴۰ درصد شارژ داشته باشد.

رزش نیکا هیبرید

در حال حاضر اسکای‌ول نیکا هیبرید با قیمت ۳ میلیارد و ۳۰۳ میلیون تومان که از سوی سازمان حمایت از تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان مشخص شده است، به‌دست مشتریان می‌رسد.



روشن	مجموعه	قیمت محاسبه فروش	پیش‌پرداخت نقدی	بدهی به مورسید	تسهیلات	بیمه
L1930	۲۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
LK1930	۲۸,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
روشن	مجموعه	قیمت محاسبه فروش	پیش‌پرداخت نقدی	بدهی به مورسید	تسهیلات	بیمه
L1930	۲۷,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰
LK1930	۲۸,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰

طرح فروش نقدی و اقساطی کامیون‌های باری و کمپرسی «ایران خودرو دیزل»



ایکوپرس: شرکت ایران خودرو دیزل در نظر دارد طرح فروش کامیون‌های باری و کمپرسی L۱۹۳۰ و L۱۹۳۰L را با شرایط ویژه و پرداخت مر حله‌ای برای متقاضیان در نظر گرفته است. امکان ثبت‌نام در این طرح از تاریخ و ساعت مذکور در سایت اینترنتی به دوروش نقدی و اقساطی از ساعت ۱۰ صبح سه‌شنبه، بیست‌ونهم مهرماه اجرا کند. ایران خودرو دیزل

فروش نقدی و اقساطی کامیون‌های باری و کمپرسی L۱۹۳۰L و L۱۹۳۰ را با شرایط ویژه و پرداخت مر حله‌ای برای متقاضیان در نظر گرفته است. امکان ثبت‌نام در این طرح از تاریخ و ساعت مذکور در سایت اینترنتی به دوروش نقدی و اقساطی از ساعت ۱۰ صبح سه‌شنبه، بیست‌ونهم مهرماه اجرا کند. ایران خودرو دیزل به‌نشانی esale.ikd.ir فراهم است.

سوئدی‌ها به دنبال توسعه کامیون‌های خود را هستند؛

اوج شکوفایی صنعت کامیون‌های سنگین

VNL2025 نه تنها یک کامیون جدید است، بلکه گامی مهم در جهت تحول صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای به سوی فناوری‌های نوین، ایمنی بیشتر و بهره‌وری بالاتر محسوب می‌شود



همکاری با Waabi برای توسعه کامیون‌های خود را

ولو به دنبال پیشرفت‌های بیشتر، همکاری خود با شرکت Waabi را برای توسعه نسخه‌های خود را VNL آغاز کرده است. هدف این همکاری، افزایش بهره‌وری، کاهش کمبود راننده و بهبود ایمنی در حمل‌ونقل جاده‌ای است. کامیون‌های خود را با استفاده از فناوری‌های هوش مصنوعی، حسگرهای پیشرفته و سیستم‌های کنترلی، می‌توانند مسیرها را به صورت مستقل طی کنند و در شرایط اضطراری واکنش سریع داشته باشند. این نوآوری، چشم‌اندازی جدید برای صنعت حمل‌ونقل و کاهش هزینه‌های عملیاتی ارائه می‌دهد.

استقبال گسترده بازار

با معرفی VNL2025، بازار به سرعت واکنش نشان داد و شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل نظیر DB Schenker و Averitt Express سفارش‌های گسترده‌ای برای این مدل ثبت کردند. استقبال این شرکت‌ها نشان‌دهنده اعتماد به دوام، عملکرد و کارایی بالای کامیون جدید است. علاوه بر این، رانندگان حرفه‌ای نیز با اشاره به راحتی کابین، عملکرد پیشرفته و فناوری‌های ایمنی، رضایت خود را اعلام کرده‌اند. چنین واکنش‌های مثبت، جایگاه VNL2025 را در میان رقبای تثبیت کرده و آن را به گزینه‌ای مطمئن برای سرمایه‌گذاری در ناوگان تبدیل کرده است.

چشم‌انداز آینده

VNL2025 نه تنها یک کامیون جدید است، بلکه گامی مهم در جهت تحول صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای به سوی فناوری‌های نوین، ایمنی بیشتر و بهره‌وری بالاتر محسوب می‌شود. ترکیب طراحی مدرن، فناوری‌های پیشرفته و تمرکز بر راحتی راننده، استانداردهای جدیدی در این صنعت معرفی کرده است. بهبود مصرف سوخت، کاهش انتشار آلاینده‌ها و افزایش راحتی راننده، نشان می‌دهد که ولو به دنبال ایجاد توازن بین بهره‌وری اقتصادی و مسئولیت زیست‌محیطی است. VNL2025 با ارائه تجربه‌ای نوین در رانندگی، ترکیبی از قدرت، ایمنی و راحتی را ارائه می‌دهد. این کامیون با فناوری‌های پیشرفته و طراحی کارآمد، به گزینه‌ای جذاب برای شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان حرفه‌ای تبدیل شده است. با توجه به استقبال گسترده بازار و سفارش‌های متعدد، نسل جدید VNL نه تنها نیازهای فعلی صنعت را پاسخ می‌دهد بلکه مسیر را برای تحول آینده حمل‌ونقل جاده‌ای هموار می‌سازد. این کامیون نمایانگر آینده‌ای است که در آن رانندگان، شرکت‌ها و محیط زیست همزمان از نوآوری‌های صنعتی بهره‌مند می‌شوند و تجربه‌ای کارآمد و ایمن در جاده‌ها رقم می‌خورد.

پیش‌رانه D۱۳ با قدرت‌های متنوع

VNL2025 از پیش‌رانه قدرتمند 13D بهره‌می‌برد که در چهار نسخه قدرتی بین ۴۰۵ تا ۵۰۰ اسب بخار عرضه می‌شود. این پیش‌رانه فناوری‌های نوین، کارایی بالا، دوام طولانی و مصرف بهینه سوخت را با هم ترکیب کرده است. همچنین گشتاور این موتور بین ۱۷۵۰ تا ۱۹۵۰ پوند فوت متغیر است که امکان پدک کشی بارهای سنگین و طی کردن مسیرهای طولانی و دشوار را بدون افت عملکرد فراهم می‌کند. سیستم‌های هوشمند مدیریت موتور در این پیش‌رانه با کنترل دقیق سوخت و هوا، رانندمان را به حداکثر می‌رسانند و هزینه‌های تعمیر و نگهداری را کاهش می‌دهند.

سیستم تعلیق GRAS برای راحتی بیشتر راننده

راحتی راننده در کامیون‌های سنگین همواره یکی از چالش‌های مهم صنعت حمل‌ونقل بوده است. در VNL2025، ولو با سیستم تعلیق هوایی GRAS استفاده کرده است که نوسانات عرضی و طولی خود را کاهش داده و سفرهای طولانی را برای راننده دلپذیرتر می‌کند. این سیستم با ترکیب میله‌های تنظیم دوگانه و حسگرهای هوشمند، پایداری کامیون را در مسیرهای ناهموار افزایش می‌دهد و باعث می‌شود راننده خستگی کمتری تجربه کند. این ویژگی، به ویژه برای رانندگان حرفه‌ای که ساعت‌های طولانی در جاده هستند، اهمیت بالایی دارد.

کابین راننده: راحتی و کارایی در یک نگاه

کابین VNL جدید با طراحی مدرن و ارگونومیک خود، تجربه‌ای متفاوت از رانندگی ارائه می‌دهد. صندلی‌های مجهز به تنظیمات چندگانه و پشتیبانی کامل از ستون فقرات، سیستم تهویه مطبوع هوشمند و کاهش نویز داخلی، محیطی آرام و کارآمد برای راننده فراهم می‌کند. همچنین داشبورد دیجیتال با دسترسی آسان به اطلاعات ضروری، امکان مدیریت بهتر مسیر و بار را فراهم می‌سازد. استفاده از مواد با کیفیت و طراحی کاربردی، باعث شده کابین نه تنها زیبا بلکه بسیار کارآمد باشد.

سیستم دوربین مانیتور جایگزین آینه

برای افزایش ایمنی و کاهش نقاط کور، VNL به سیستم دوربین مانیتور جایگزین آینه مجهز شده است. این فناوری با ارائه تصویری گسترده از اطراف کامیون، دید راننده را بهبود بخشیده و امکان تشخیص خودروها، عابران پیاده و موانع را به شکل دقیق‌تر فراهم می‌کند. سیستم دوربین مانیتور با استفاده از سنسورهای پیشرفته و نمایشگر با وضوح بالا، رانندگی در شرایط مختلف جوی و مسیرهای شهری و بین‌شهری را ایمن‌تر می‌کند.



محمد جواد نورایی
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

در دنیای حمل‌ونقل جاده‌ای، کامیون‌ها نه تنها ابزارهای حمل بار هستند بلکه نماد پیشرفت فناوری، ایمنی و راحتی به‌شمار می‌آیند.

بازار کامیون‌های سنگین، به ویژه کلاس هشت در آمریکای شمالی، نقش حیاتی در جابجایی کالاها ایفا می‌کند و هر ساله شرکت‌ها در تلاش‌اند با ارائه مدل‌های جدید، استانداردهای نوینی در این صنعت ایجاد کنند.

در این مسیر، شرکت ولو با معرفی نسل جدید کامیون‌های VNL، تحولی اساسی در طراحی و عملکرد این خودروهای تجاری ایجاد کرده است.

نسل جدید VNL ۲۰۲۵ که به تازگی به‌رورسانی شده، با تغییرات گسترده‌ای در طراحی بدنه، کابین و پیش‌رانه همراه است.

این کامیون با هدف افزایش بهره‌وری راننده، کاهش مصرف سوخت و بهبود تجربه رانندگی تولید شده و استانداردهای جدیدی را در صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای مطرح می‌کند. استقبال بازار از این مدل بسیار گسترده بوده و شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل، آن را به عنوان گزینه‌ای کلیدی برای ناوگان خود انتخاب کرده‌اند.

طراحی آبرودینامیک و بهبود مصرف سوخت

یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های VNL2025، طراحی آبرودینامیک بدنه آن است. در این مدل، تلاش شده مقاومت هوا به حداقل برسد تا مصرف سوخت کاهش یافته و هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های حمل‌ونقل کاهش یابد. طراحی جلوی کامیون با منحنی‌های نرم، راکب‌های جانبی جمع‌و جور و اسپویلرهای بهینه، توانسته است تا ۱۰ درصد در مصرف سوخت صرفه‌جویی ایجاد کند. این بهبود نه تنها به کاهش هزینه‌های سوخت کمک می‌کند بلکه اثرات زیست‌محیطی حمل‌ونقل جاده‌ای را نیز کاهش می‌دهد. با توجه به افزایش فشارها برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، این ویژگی، VNL2025 را به گزینه‌ای دوستدار محیط زیست تبدیل کرده است.



مزایای این نوع از موتورسیکلت‌ها، شاهد همگانی شدن استفاده از آن‌ها و فروش بسیار بیشتر آن‌ها جهت تردد روزانه هستیم.

تا حدود یک سال پیش استفاده از اسکوترها و موتورسیکلت‌های نسبتاً لوکس جنبه سرگرمی داشت؛ اما حالا با توجه به مشخص شدن



رونق بازار اسکوترها

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

ثبات بهای ارز و رشد قیمت خودرو در بازار

سال آینده متاثر از فعال شدن مکانیسم ماشه تا حدی کاهش خواهد یافت که این امر نیز در سایه رشد روزافزون تقاضا، در بالا رفتن قیمت خودرو در بازار بی‌تأثیر نخواهد بود.

متعددی دارد که از مهم‌ترین آن‌ها انتظارات تورمی و پیش‌بینی رشد بهای ارز در ماه‌های آتی است. همچنین کارشناسان معتقدند تیراژ تولید خودرو در زمستان و پس از آن بهار

با وجود ثبات بهای ارز طی دو سه هفته گذشته، قیمت انواع خودرو در بازار افتی نداشته و حتی در مورد برخی مدل‌های می‌توان گفت همچنان رو به افزایش است. این موضوع دلایل

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۹۱۸	۲ میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۹۵	۲ میلیارد و ۳۲۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۱۰	۳ میلیارد و ۴۵۰	۳۰	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۷۴۳	۳ میلیارد	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۴۰۵	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۸۶۲	۲ میلیارد و ۹۲۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۷۰۰	۲۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۵ میلیارد و ۱۱۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۴۷	۴ میلیارد و ۸۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۲۰	▼
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۹۸	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۳۶۰	۰	
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اسکای‌ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۶۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۴ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۶ میلیارد	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
کیا سلتیوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۳ میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
تویوتا لاین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
جتا V5 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
جتا V5S (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۴	۳ میلیارد	۰	
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▲
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۵۰	▼
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۵۰	▲
نيسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	
نيسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۴۵۰	۵۰	▲
هوندا گنچی H5 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۴ میلیارد	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امیو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۴۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۳	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک‌میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۵۱۹	۰	
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۲۵	۳	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۶۲۲	۲	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۹۶	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۸۸	۵	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۷۲۷	۲	▼
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۷۴۲	۲	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۹۳۰	۰	
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۷۰۴	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۷۵۷	۲	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۶۴۲	۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۶۴۳	۴	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۷۰	۱۱	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۶۳۷	۴	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۶۳۵	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۸۳۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۶۷	۱۲	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۳	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۲۱۵	۷	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۴۷۸	۱۶	▲
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۹۸۵	۵	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۲۰۰	۵	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۵	۱۰	▼
نيسان دو گانه مسقف (۱۴۰۳)	۸۴۰	یک‌میلیارد و ۹۰	۰	
کارون (بادر ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	یک‌میلیارد و ۱۵	۵	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۸۳	۱۳	▲
سورن پلاس با موتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۹۰۹	۱۴	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۱۳۵	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۹۵	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک‌میلیارد و ۳۰	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۹۱۸	۲۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	یک‌میلیارد و ۳۳	۲۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	یک‌میلیارد و ۱۰۵	۱۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد و ۱۲۲	۱۲	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۲۸۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۱۵	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	یک‌میلیارد و ۹۸	۱۶	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۱۳۹	۲۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۱۶۰	۲۲	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۳۷۹	۲۴	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۱۶۵	۳۸	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۳۷۵	۲۰	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۹۰۵	۸	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۸۸۰	۱۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۷۶	۲	▲

اداره صمت از انبار مورد نظر بازدید و ۹۰۴ بطری روغن خارجی و فاقد مجوز را کشف کردند. «جانشین فرمانده انتظامی کازرون با بیان این که کارشناسان ارزش این محموله را ۲۰ میلیارد ریال برآورد کردند، گفت: «در این خصوص یک نفر دستگیر و به مرجع قضایی معرفی شد.» شهرستان کازرون در غرب فارس و در فاصله ۱۵۰ کیلومتری شیراز قرار دارد.

«روغن موتورهای فاقد مجوز به ارزش ۳۰ میلیارد ریال در کازرون کشف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز فارس، جانشین فرمانده انتظامی کازرون گفت: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و فروش روغن موتور فاقد مجوز در یکی از انبارهای این شهرستان، موضوع در دستور کار مأموران پلیس امنیت اقتصادی قرار گرفت.» سرهنگ داود فرهادی افزود: «مأموران به همراه نماینده



کشف روغن موتورهای میلیاردی قاچاق در کازرون



کاهش وابستگی به واردات با استفاده از ظرفیت‌های بومی ایجاد شد؛

پالایشگاه «مهر خلیج فارس» در مسیر تولید بنزین و گازوئیل

حضور متخصصان جوان و باتجربه در کنار نیروهای باتجربه، ترکیبی ارزشمند ایجاد کرده که می‌تواند آینده صنعت نفت و گاز ایران را تضمین کند.

این پروژه فرصتی است تا نسل جدید مهندسان کشور با پروژه‌های کلان صنعتی آشنا شوند و تجربه‌ای عملی در سطح بین‌المللی کسب کنند.

در بعد منطقه‌ای نیز تکمیل چنین پروژه‌هایی می‌تواند جایگاه ایران را در بازار انرژی خاورمیانه و حتی فراتر از آن تقویت کند.

با توجه به افزایش تقاضای جهانی برای فرآورده‌های نفتی و رقابت شدید میان کشورهای تولیدکننده، توانایی ایران در تولید و بهره‌برداری از تجهیزات پالایشی پیشرفته، برگ برنده‌ای در عرصه دیپلماسی انرژی خواهد بود. در نهایت، برج تقطیر پالایشگاه مهر خلیج فارس تنها یک سازه صنعتی نیست، بلکه نمادی از اراده ملی، خودباوری و حرکت به‌سوی توسعه پایدار است.

این پروژه نشان داد که مسیر پیشرفت کشور از دل سختی‌ها و محدودیت‌ها می‌گذرد و با تکیه بر دانش و توان داخلی می‌توان آینده‌ای روشن‌تر برای صنعت انرژی ایران ترسیم کرد.

بی‌تردید، بهره‌برداری از این برج و سایر واحدهای در دست ساخت، نقطه عطفی در تاریخ صنعت پالایش کشور خواهد بود و می‌تواند الگویی الهام‌بخش برای پروژه‌های مشابه در سال‌های پیش رو به شمار آید.



ساخت برج تقطیر پالایشگاه مهر خلیج فارس را می‌توان نمادی روشن از توانمندی‌های صنعتی و مهندسی کشور دانست.

این پروژه که با اتکا به دانش و تجربه متخصصان داخلی و در کارخانه ماشین‌سازی اراک به سرانجام رسیده است، نشان می‌دهد که ایران در مسیر خودکفایی در حوزه تجهیزات پالایشی گام‌های بلندی برداشته است.

برج تقطیر به‌عنوان قلب تپنده فرآیند پالایش، نقشی کلیدی در تولید بنزین و گازوئیل ایفا خواهد کرد و بهره‌برداری از آن می‌تواند ظرفیت تولید سوخت‌های استراتژیک کشور را به شکل محسوسی افزایش دهد.

از منظر اقتصادی، صرفه‌جویی بیش از ۶۵ میلیون یورویی در این پروژه تنها یک عدد ساده نیست، بلکه نشانه‌ای از کاهش وابستگی به واردات و جلوگیری از خروج ارز است. در شرایطی که تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی فشار مضاعفی بر اقتصاد کشور وارد کرده‌اند، چنین دستاوردهایی می‌تواند به‌عنوان الگویی برای سایر صنایع نیز مطرح شود.

تجربه موفق ساخت این برج نشان می‌دهد که با مدیریت صحیح، استفاده از ظرفیت‌های بومی و اعتماد به توان داخلی، می‌توان پروژه‌های عظیم صنعتی را بدون نیاز به منابع خارجی به سرانجام رساند.

از سوی دیگر، این دستاورد پیام مهمی برای جامعه مهندسی و دانشگاهی کشور دارد.

«برج تقطیر پالایشگاه مهر خلیج فارس، یکی از مهم‌ترین تجهیزات فرآیندی این پروژه عظیم در کارخانه ماشین‌سازی اراک تکمیل شد.

به گزارش خبرگزاری صداوسیما، مرکزی، برج تقطیر پالایشگاه مهر خلیج فارس با وزن ۱۷۰ تن و طول ۴۰ متر، پس از طی مراحل ساخت در شرکت ماشین‌سازی اراک، آماده رنگ‌آمیزی و اعزام به محل نصب است.

برج تقطیر پالایشگاه مهر خلیج فارس قرار است در مسیر تولید بنزین و گازوئیل نقش آفرینی کند.

محمداقبر ربیعی، مدیر پروژه با اشاره به سابقه سدهای ماشین‌سازی اراک در ساخت برج‌های پالایشگاهی گفت: «این سازه، یازدهمین واحد از مجموعه ۲۹ پروژه‌ای است که ماشین‌سازی اراک متعهد به ساخت آن شده و تا پایان سال، همه واحدها تکمیل و ارسال خواهند شد.»

وی افزود: «با اجرای این پروژه، حدود ۶۵ میلیون یورو صرفه‌جویی ارزی حاصل شده که نشان‌دهنده توانمندی داخلی در ساخت تجهیزات پالایشی است.»

مرتضی جابری، مدیر تولید گروه ساخت تجهیزات نیز درباره مشخصات فنی این برج گفت: «این برج با ۱۷۰ تن وزن و ۴۰ متر طول طی ۶ ماه ساخته شده است و دو ماه زمان برای انتقال آن به مقصد در نظر گرفته شده است.» عاطفه نادری‌فرد، کارشناس مهندسی پروژه نیز در این خصوص گفت: «تمام مراحل ساخت این پروژه به‌دست متخصصان داخلی انجام شده است.»

XTRIM
BORN FOR MORE

TX
بالذت برانید





«فراری» به دنبال فرمول جدید کاهش وزن!

«کمپانی فراری به ساخت سوپراسپرت‌های سریع و سبک‌وزن مشهور است. به‌طوری که از سال ۲۰۱۵ مک‌لارن نیز با محصولات جدید خود رسماً وارد رقابت سرسختانه با اسب سرکش ایتالیایی شد. اما همواره فرمولاسیون کاهش وزن و قدرت بالا، فراری را نسبت به خودروسازان مطرح دیگر متمایز ساخته است. اما این بار کمپانی فراری درصدد طراحی سازه شاسی جدیدی برآمده است. از آن‌جا که شاسی مونوکوک در سوپراسپرت‌ها و هایپرکارها بسیار مورد استفاده قرار می‌گیرد، کمپانی فراری در

یک طرح مفهومی سازه بدنه‌ای را طراحی کرده که با توجه به ساختار مونوکوک آن، از متریال فیبرکربن استفاده می‌کند. بر خلاف شاسی مونوکوک‌های فعلی که در برخی از جاهای سازه مانند فریم جلو و عقب از پلاستیک فشرده استفاده می‌شود، فراری قرار است در این بخش‌ها از کامپوزیت با پایه فیبرکربن بیشتر استفاده کند. طبق آن‌چه اسب سرکش ایتالیایی اعلام کرده، این خودروساز قرار است از شاسی تمام‌فیبرکربن با حدود ۲۵ درصد کاهش وزن و ۴۸ درصد بالابردن مرکز ثقل استفاده کند.

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۲۰

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۴۲۱

به نظر شما قیمت خودروهای وارداتی در چه شرایطی کاهش می‌یابد؟

۱- عرضه بیشتر در سامانه

۲- افزایش واردات خودرو

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم با توجه به حجم آلودگی هوای کلانشهرها، به نظر شما کدام شیوه در کاهش جدی آلودگی هوا موثر خواهد بود؟

در پاسخ به این پرسش ۳۵ درصد به گزینه یک یعنی عرضه موتورسیکلت‌های برقی ارزان و ۶۵ درصد به گزینه دوم یعنی عرضه خودروهای برقی ارزان رأی داده بودند.



تلگرام

Telegram

ضرورت ارتقای کیفیت قطعات خودرو

کیفیت نهایی خودرو متناسب با نوع قطعات نصب‌شده روی آن ارزیابی می‌شود. بر این اساس می‌توان گفت کیفیت خودروهای تولید داخل در سال‌های اخیر متأثر از تحریم‌ها تا حدی کاهش یافته است. با این حال برخی کارشناسان از خودتحریمی‌ها نیز به عنوان عاملی که سبب افت کیفیت خودروهای تولید داخل شده است، یاد می‌کنند. حال در این‌جا با سئوالاتی از این دست مواجهیم که طی سال‌های اخیر چه عواملی سبب افت کیفیت محصولات خودروسازان داخلی شده است و آیا ارتقای دانش فنی در این بخش در کنار همکاری بیشتر خودروسازان و قطعه‌سازان می‌تواند سبب بهبود کیفیت خودروهای تولید داخل شود؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

تعامل بیشتر خودروسازان با قطعه‌سازان و همچنین همکاری قطعه‌سازان با شرکای مطرح اروپایی در سایه بهر مندی از دانش و توان شرکت‌های دانش‌بنیان، گام مثبتی در راستای ارتقای کیفیت قطعات و در نهایت انواع خودرو در کشور خواهد بود. بنابراین شایسته است خودروسازان و قطعه‌سازان به این مهم توجه بیشتری داشته باشند.

میرشالی

اگر خودرو را یک سازمان منظم در نظر بگیریم، قطعات حکم اعضای آن را خواهند داشت و بنابراین کیفیت نهایی خودرو، رابطه مستقیمی با کیفیت قطعات تشکیل‌دهنده آن دارد. زیرا به عنوان مثال اگر اجزاء و قطعات سیستم ترمز از کیفیت پایینی برخوردار باشند، کیفیت سیستم ترمز به همان میزان افت خواهد کرد. بنابراین مقصر اصلی کاهش کیفیت قطعات، خودروسازان هستند. زیرا بسیاری از کارشناسان بر این باورند که بدهکاری خودروسازان به قطعه‌سازان منجر به کاهش کیفیت نهایی خودرو شده است.

فردعالی

Message



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

قطعه‌ای که

گران قیمت است!

«خودرو کوپه وارداتی مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی است ساعت آلانوک کنسول میانی آن از کار افتاده است. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که این قطعه کاملاً معیوب شده است و برای رفع مشکل باید تعویض شود. برای خرید این قطعه به چند فروشگاه در سطح شهر مراجعه کردم؛ اما هیچ‌یک از آن‌ها قطعه مذکور را نداشتند. در نهایت مکانیک گفت ظرف دو ماه این قطعه از خارج کشور تأمین خواهد شد. با این حال قیمت این ساعت به دلار روز محاسبه می‌شود و تا حد زیادی گران است.

۰۹۳۳***۲۵۶۸

«مرسدس بنز» کوپه‌های اسپرت را به خوبی هدف گرفت؛

«SL55 AMG»؛

کوسه چموش اشتوتگارتی



«SL کوپه خوشنام و خوش آوازه مرسدس بنز طی چهار دهه اخیر از پرطرفدارترین مدل‌های کوپه و دو در جهان بوده است. در حال حاضر نسل هفتم SL کلاس روی خط تولید کمپانی مرسدس بنز قرار دارد و این نسل با کد R۲۳۲ شناخته می‌شود. SL جدید شاهکاری دیگر از تیم طراحی مرسدس بنز به سرپرستی و مدیریت گوردن واگنر است. با توجه به این که SL در سه نسخه SL۴۳ AMG، SL۵۵ AMG و قوی‌ترین نسخه آن SL۶۳ AMG به بازار عرضه شده است، در این مطلب نسخه SL۵۵ AMG آن را بررسی خواهیم کرد.

ظاهری اسپرت و البته زیبا

SL55 AMG از نظر طراحی تفاوت چندان خاصی با نسخه قوی‌تر این سوپراسپرت یعنی SL63 AMG ندارد. از سوی دیگر هر سه نسخه SL43 AMG، SL55 AMG و SL63 AMG یک سبک طراحی برخوردارند. این سوپراسپرت تطابق بسیار خوبی با زبان جدید طراحی مرسدس بنز دارد و چهره کاملاً آگرسو (تهاجمی) آن در کنار المان‌های زیبایی زبان جدید طراحی مرسدس بنز، استایل SL کلاس نسل هفتم را بسیار خاص جلوه می‌دهد. با نگاهی به روفیل بدنه SL55 AMG شاهد یک طراحی نرم و سیال هستیم که به لطف خطوط نرم و سطوح منحنی با پوزه کشیده و پشت کوتاه در کنار رینگ‌های ۲۰، ۲۱ و ۲۱ اینچی (در نسخه‌های SL55 AMG و SL63 AMG رینگ‌های ۲۰ و ۲۱ اینچی فورج شده نصب می‌شود) کاراکتر اسپرت و نافذی را از این خودرو دو در، به نمایش می‌گذارد. چراغ‌های باریک مثلث شکل زاویه دار با LED به فرم L شکل با خطوط تیز روی کاپوت و برآمدگی خاص روی کاپوت و جلو پنجره ۶ ضلعی به سبک مرسدس بنز AMG چهره SL55 AMG را اگر سیو (تهاجمی) جلوه می‌دهد. هرچند که طراحی در پیچه‌های فعال درون سپر جلو با خطوط عمودی که در آن تعبیه شده به منظور متحرک ساختن و فعال سازی در پیچه‌ها برای بهبود خنک کاری سیستم ترمز و آیرودینامیک است. در نمای

سوپراسپرت اشتوتگارتی می‌توان به کروک کنترل تطبیقی، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته مبتنی بر خودران سطح ۳، سیستم کمکی پارک هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، سامانه پیشگیری و جلوگیری از برخورد از جلو و عقب، سامانه پایش نقاط کور و شناسایی عابر پیاده، سامانه هشدار انحراف از مسیر، سیستم تهویه مطبوع پیشرفته اتوماتیک دو منطقه‌ای و مجزای برای سر نشینان عقب، سیستم ارتباط کاربری مرسدس بنز MBUX، سیستم فعال سازی آگزوز و اسپویلر فعال و ترمزهای خنک‌شونده با لنت‌های سرمیکی اشاره کرد.

کابین متفاوت و مدرن

در زمان نشستن پشت فرمان SL55 AMG شاهد یک طراحی بسیار مدرن و البته متفاوت نسبت به تمام محصولات مرسدس بنز و سایر سوپراسپرت‌ها هستیم. چراکه تلفیق طراحی کلاسیک با مدرن در کابین SL55 AMG بسیار جالب و چشم‌نواز است. در عین حال یک نمایشگر 12.3 LCD اینچی برای کلاستر مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۱.۹ اینچی لمسی با قابلیت سیستم ارتباط کاربری مرسدس بنز MBUX برای سیستم اطلاعات - سرگرمی تعبیه شده فضای کاملاً مدرنی را فراهم آورد. استفاده از چرم مرغوب ناپا در کنار دکوراتیو کروم و دورنگ بودن تریم داخلی و دوخت باکیفیت در کنار نورپردازی LED نواری فضای کاملاً دلنشینی به سر نشینان هدیه می‌دهد. همچنین غریبک فرمان دی - کات جدید AMG پدال‌های شیفتر بزرگ در پشت آن و طراحی در پیچه کروی شکل مشابه توربین و مندی‌های کاملاً اسپرت، رانندگی با این سوپراسپرت را هیجان‌انگیز می‌کند. از مهم‌ترین امکانات این

قلب تپنده قدرتمند

زیرچهره جذاب و اسپرت SL55 AMG یک موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۳۹۸۲ سی‌سی مزین به تکنولوژی بای - توربو و پاشش سوخت مستقیم قرار گرفته است. این پیشران می‌تواند حداکثر ۴۷۶ اسب بخار قدرت و ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور به ارمان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۹ سرعته دوکلاچه اسپیدشفت AMG با سامانه فورماتیک پلاس (چهار چرخ محرک) به هر دو محور جلو و عقب منتقل می‌شود. با در نظر گرفتن این پیشرانه قدرتمند، تنها ۳.۸ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و حداکثر سرعت این سوپراسپرت مرسدس بنز نیز ۲۹۵ کیلومتر بر ساعت است.

قیمت

کمپانی مرسدس بنز قیمت ۱۳۴ هزار و ۷۰۰ دلار را برای SL55 AMG نظر گرفته است.

پیامک

SMS

سیستم خنک‌کننده!

خودرو پژو پارس مدل ۹۴ دارم و حدود یک هفته است هنگام حرکت در سربالایی یا در ترافیک، نشانگر آب از خط وسط درج شده عبور کرده و بعد از گذشتن از سربالایی یا ترافیک به پایین تر از خط وسط می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۳۸***۱۴۹۵

«یکی از مکانیسم‌های مهم در خودرو، سیستم خنک کاری است. این سیستم وظیفه کاهش دمای موتور را بر عهده دارد. حدود ۳۰ درصد انرژی احتراق سبب گرم شدن قطعات داخلی موتور می‌شود. این نکته به معنای آن است که اگر خودرو تحت فشار یا بار مضاعف قرار بگیرد، قطعا سبب افزایش دمای موتور خواهد شد. هنگام حرکت در سربالایی برای غلبه کردن بر نیروهای دینامیکی و گرانشی، موتور مجبور به افزایش پاشش سوخت و افزایش قدرت است. این مورد سبب بالا رفتن دمای پیشران می‌شود. از سوی دیگر در ترافیک به دلیل کار کردن بیش از حد موتور در حالت درجا قطع و وصل مدام کلاچ و ترمز گرفتن بی‌درپی، خودرو دچار تنش حرارتی می‌شود. در حالت کلی خودرو شما مشکلی ندارد.

خودروهای مجهز به اینترنت

برخی از خودروهای تاکسی فرودگاه‌ها مجهز به اینترنت و وای فای هستند؛ عملکرد اینترنت آن‌ها چگونه است و چرا در زمان حرکت، اینترنت آن‌ها قطع نمی‌شود؟

۰۹۱۵***۲۱۴۷

«با گسترش تکنولوژی و استفاده از گوشی‌های هوشمند و به ویژه اینترنت، کمپانی‌های خودروساز ناگزیر به این مساله شدند که برای تأمین نیاز مشتری‌هایشان در زمان استفاده از خودرو و جلوگیری از حواس پرتی آن‌ها، اینترنت را به عنوان یک آپشن در محصولات جدیدشان به کار گیرند. این عامل سبب شده است در اواخر سال ۲۰۱۵ میلادی کمپانی‌های بزرگ خودروسازی در دنیا برای دسترسی بهتر سر نشینان به اینترنت در زمان مسافرت، سیستم وای فای را در خودرو نصب کنند. در اغلب خودروها WiFi و LTE4G نصب شده و وضعی که در این ارتباط احتمال دارد به وجود آید، مشکل در ارسال و دریافت داده‌هاست. برای حل این معضل در اغلب خودروها از یک گیرنده قوی استفاده شده که قدرت دریافت سیگنال را افزایش دهد. نصب این سیستم در خودرو منجر به افزایش قیمت نهایی محصول می‌شود؛ اما این امر زیرساخت مناسب برای خودروهای خودران در آینده را فراهم کرده و سبب تبادل اطلاعات بهتر مابین خودروهای می‌شود.

مکانیسم پنوماتیک ترمز

هنگام حرکت در کنار اغلب خودروهای سنگین، صدای خاصی از آن‌ها به گوش می‌رسد؛ دلیل این مساله چیست؟

۰۹۱۳***۲۴۸۹

«خودروهای سنگین مجهز به سیستم ترمز بادی هستند. در این خودروها سیالی که سبب کاهش سرعت خودرو می‌شود، هوا است. در این سیستم از یک کمپرس باد استفاده شده که وظیفه ذخیره سازی هوا با فشار بالا را تا تانک هوا بر عهده دارد. زمانی که هوا بیش از اندازه در تانک ذخیره می‌شود، برای جلوگیری از ترکیدن یا خرابی تانک، سوپاپ فشاری در آن تعبیه کرده‌اند. این سوپاپ وظیفه دارد در زمان افزایش حجم باز شده و مقداری هوا را تخلیه کند تا تانک تحت فشار نباشد. در زمان پرسیدن مخزن باد، کمپرسور قطع شده و دیگر هوایی تولید نخواهد کرد. البته در اتوبوس‌ها زمان باز و بسته کردن درها نیز این صدا به گوش می‌رسد که دلیل آن استفاده از سیال هوا برای باز و بسته کردن در است. لازم به ذکر است که بیشتر سیستم‌های خودروهای سنگین پنوماتیک بوده یا تحت فشار باد کار می‌کنند.



ضبط لاستیک قاچاق در ملکان



«مدیر کل تعزیرات حکومتی آذربایجان شرقی از جریمه ۱۲۲ میلیارد ریالی فروشندگان لاستیک خودرو در ملکان خبر داد. به گزارش اداره کل روابط عمومی سازمان تعزیرات حکومتی، صمد حضرتی گفت: «برونده قاچاق ۹۲۳ حلقه لاستیک خودرو به ارزش ۶۱ میلیارد و ۴۳۳ ریال در شعبه بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی ملکان رسیدگی شد.» مدیر کل تعزیرات حکومتی آذربایجان شرقی افزود: «شعبه با بررسی

مدارک موجود در پرونده، اتهام ثبت نکردن خرید و فروش کالا در سامانه‌های مربوطه را محرز و متخلف را با احتساب بهای مال از دست رفته به پرداخت ۱۲۲ میلیارد و ۸۶۷ میلیون ریال جزای نقدی معادل ارزش ریالی تخلف محکوم کرد.» حضرتی گفت: «با گزارش بازرسان اداره صمت استان پیرامون کشف لاستیک از اتوبار یک دامداری، برونده این تخلف برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

چالش‌هایی که گریبانگیر صادرات و واردات لاستیک شده است؛

سامانه‌ای برای تسهیل تجارت یا گره‌ای در صنعت و بازار تایر خودرو؟



سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«سامانه جامع تجارت» نیست، بلکه در «فلسفه سامانه‌سازی بی‌ضابطه» در کشور نهفته است. امروز برای هر فعالیت اقتصادی، سامانه‌ای مجزا وجود دارد؛ از ثبت سفارش و ترخیص کالا تا بیمه، بانک و استاندارد. اما هیچ‌یک از این سامانه‌ها با دیگری ارتباط ارگانیک ندارند. به گفته یکی از فعالان بازرگانی، «قرار بود سامانه‌ها شفافیت بیاورند، اما حالا خودشان به ابزار جدیدی برای چالش تبدیل شده‌اند.» وی تأکید می‌کند که برای طراحی هر سامانه هزینه‌های میلیاردری صرف می‌شود؛ اما نه امنیت داده‌ها تضمین دارد، نه یکپارچگی اطلاعات و نه پاسخگویی مشخصی وجود دارد. در واقع، به جای تسهیل تجارت، سامانه‌های متعدد موجب دوباره کاری، بارگذاری‌های تکراری، صرف هزینه‌های سنگین و افزایش بوروکراسی شده‌اند. نبود استاندارد واحد برای تبادل داده‌ها، مشکلات فنی در به‌روزرسانی سیستم‌ها و ضعف در طبقه‌بندی اطلاعات، همه و همه باعث شده فعالان اقتصادی با هر اقدام ساده، درگیر صف‌های دیجیتال و خطاهای سامانه‌ای شوند.

فناوری ناقص و ضعف در اتصال

کارشناسان فنی می‌گویند سامانه جامع تجارت هنوز به بلوغ سیستمی نرسیده است. مغایرت‌های اطلاعاتی میان زیرسامانه‌ها، به‌ویژه در تعامل با سامانه‌های بیمه، بانک‌مرکزی و گمرک، موجب خطاهای متعدد در ثبت اسناد تجاری شده است. در برخی موارد، بیمه‌نامه‌های باربری یا الحاقیه‌ها در سامانه بیمه‌گر ثبت می‌شود؛ اما



در سامانه جامع تجارت نمایش داده نمی‌شود و در نتیجه ترخیص کالا با تأخیر یا توقف مواجه می‌شود. از سوی دیگر، نبود آموزش موثر برای کاربران، به‌ویژه بنگاه‌های کوچک و متوسط، موجب شده است بسیاری از کسب و کارها عملاً قادر به استفاده بهینه از این ابزار نباشند. نبود راهنمای جامع، پشتیبانی ناکارآمد و پیچیدگی‌های فنی، بهره‌وری سامانه را به شدت کاهش داده است. در عین حال، نبود ارتباط ارگانیک میان این سامانه و نهادهای کلیدی مانند بانک مرکزی، سازمان استاندارد و بیمه مرکزی، موجب شده است کوچک‌ترین خطای

سیستمی، کل فرآیند تجارت را مختل کند.

سیاست ارزی و چالش‌های پنهان

سامانه جامع تجارت در ظاهر نقش مهمی در اجرای سیاست‌های ارزی کشور دارد، اما در عمل، تعدد نرخ‌های ارز و نبود ابزارهای نظارتی موثر، عملاً فلسفه وجودی آن را زیر سوال برده است.

به گفته کارشناسان، این سامانه باید ابزاری برای کنترل تخصیص ارز باشد، اما تنها به بوروکراسی دیجیتال جدیدی تبدیل شده که زمینه تأمین ارز را پیچیده‌تر کرده است. در نتیجه، بخشی از فعالان اقتصادی نیز به دلیل ترس از

کوپر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاقی تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان - ریو - تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50R16	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-ام وی 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	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان -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-آستا (امیکو)
	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-ری را-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	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تهران را پاک بگردیم



تحول اساسی با کاتر پیلار

«کاتر پیلار از جمله معروف ترین تولیدکنندگان پیشرو در جهان خودروهای معدنی، تجهیزات آن و موتورهای دیزلی و توربین گاز صنعتی و لوکوموتیوهای دیزلی-الکتریکی است. این کمپانی ۱۵۰ میلیون دلار در زمینه توسعه موتورهای الکتریکی بر توان سرمایه‌گذاری کرده و از قبل قراردادهای ۹۰۰ میلیون دلاری با مشتریان خود منعقد کرده است. ویژگی اصلی این موتور الکتریکی جدید این‌طور است که سیم مسی و هسته آهن چند لایه موجود در موتورهای معمولی با استاتور و برد مدار چاپی مبتنی بر میکروپروسسور جایگزین شده است. وزن استاتور طراحی‌شده در موتور الکتریکی کاتر پیلار ۹۰ درصد

سبک‌تر از استاتورهای آهنی متداول است. براساس ادعای کاتر پیلار میزان قدرت این موتور الکتریکی بین ۵۰ تا ۲۵۰ کیلووات متغیر بوده و گرمای کمتری از موتورهای الکتریکی متداول تولید می‌کند. این موتور الکتریکی نسل جدید ۱۰ درصد کارآمدتر، ۵۰ درصد کوچک‌تر و سبک‌تر و ۶۶ درصد از مس کمتری بهره می‌گیرد. سالانه ۸۰۰ میلیون موتور الکتریکی در جهان فروخته می‌شود که هر سال ۱۰ درصد افزایش داشته است. این موتور الکتریکی نسل جدید کاتر پیلار قرار است در کلاس تجاری یک تا ۸ مورد استفاده قرار گیرد و به‌دلیل نوع طراحی جدید آن، دوام قطعات بالاتر و با خرابی‌های کمتری مواجه خواهد شد.

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

خلأ آموزش فنی، سد راه قطعه‌سازان

در غیاب مراکز حرفه‌ای مهارت‌آموزی، نیروی انسانی از مسیر آزمون و خطا تجربه می‌اندوزد و چرخه تولید فرسوده‌تر می‌شود



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«صنعت خودرو ایران در گرداب کمبود نقدینگی، مطالبات معوق قطعه‌سازان و سایه سنگین تحریم‌ها گرفتار شده است؛ چرخه‌ای فرساینده که رمق تولید را گرفته و امید به توسعه را کمرنگ کرده است. نبود منابع مالی مطمئن، گسستار تباطؤ بازارهای جهانی و دشواری تأمین مواد اولیه، چرخ رقابت را کند کرده‌اند. همزمان، ضعف آموزش‌های فنی، فقدان مراکز تربیت نیروی ماهر، قطعی‌های طولانی برق و قیمت‌گذاری دستوری، فشار مضاعفی بر پیکر تولید وارد می‌کنند. مشکلاتی که، مجموعه‌شان، چشم‌انداز صنعتی کشور را مبهم کرده‌اند

« نبود آموزش فنی موثر؛ چالش پای‌های صنعت

سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، در پاسخ به پرسشی درباره ارتباط صنعت با مراکز علمی و آموزشی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» بیان داشت: «دانشگاه‌های ماهر سال با ظرفیت بالا اقدام به جذب دانشجوی می‌کنند، اما پرسش اصلی این است: با توجه به فضای مدرک‌گرایی حاکم، آیا خروجی این دانشگاه‌ها پس از فارغ‌التحصیلی، برای صنعت قابل استفاده‌اند؟ امروز کشور از نظر تعداد نیروهای دانشگاهی کمبود ندارد، اما این نیروها بیشتر آموزش نظری دیده‌اند و کمتر با مهارت‌های واقعی مورد نیاز بخش تولید و صنعت آشنا هستند. صنعت به افرادی نیاز دارد که علاوه بر دانش، توانایی کار عملی و حضور موثر در محیط صنعتی را داشته باشند.»

این مقام صنفی با تأکید بر ضعف جدی در آموزش‌های فنی و مهارتی، اظهار کرد: «اساسی‌ترین مشکل مادر حوزه نیروی انسانی، کمبود آموزش‌های حرفه‌ای برای تربیت تکنسین‌ها و کارگران ماهر است. در آموزشگاه‌های کشور تا چه اندازه مهارت‌های مورد نیاز صنعت به‌صورت کاربردی آموزش داده می‌شود؟ تقریباً هیچ. امروز اگر کسی بخواهد دوره تخصصی قالب‌سازی بگذراند، باید بیرسیم در کدام مرکز می‌تواند چنین آموزشی را پیدا کند؟ یا یک برقکار صنعتی تا چه حد در دوره‌های آموزشی، مهارت عملی و تخصصی مرتبط با کار خود را فرا می‌گیرد؟ پاسخ روشن است: آموزش هدفمند و موثر در این زمینه‌ها یا وجود ندارد، یا بسیار محدود است و همین مساله یکی از چالش‌های اصلی صنعت کشور محسوب می‌شود.»

مقتدری ادامه داد: «میان نیروهای مهندسی و نیروهای غیرماهر، ما بیش از هر چیز به افرادی نیاز داریم که دست‌به‌آچار باشند و توانایی کار عملی داشته باشند؛ کسانی که بتوانند دستگاه‌ار بشناسند و آن را تعمیر کنند. فرض کنید تصمیم بگیریم یک تعمیرکار لیفتراک استخدام کنیم، کدام آموزشگاه را می‌توان یافت که چنین مهارتی را به‌صورت تخصصی آموزش دهد؟ واقعیت این است که هیچ‌جا، در نهایت مجبور می‌شویم افراد را وارد محیط کار کنیم تا با آزمون و خطا و البته صرف هزینه‌های سنگین، این مهارت‌ها را بیاموزند؛ روشی که برای صنعتی شدن کشور کارآمد نیست و بهره‌وری را کاهش می‌دهد.»

« موانع متعدد؛ از تأمین اجتماعی تا دشواری تولید

مقتدری درباره نحوه ارتباط صنعت با هنرستان‌های صنعتی نیز بیان داشت: «در عمل، خروجی موثری از هنرستان‌های صنعتی برای کارخانه‌های ما و این مساله یکی از مشکلات بنیادی کشور است. من در سفر به چین مشاهده کردم که در آن‌جا افراد به‌صورت سازمان‌یافته آموزش می‌بینند، از حمایت پرخوردار هستند، کلاس‌ها و کارگاه‌های تخصصی فعال دارند، اما در کشور ما چنین ساختار آموزشی و حمایتی وجود ندارد.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با تأکید بر کمبود زیرساخت‌های آموزشی برای صنعت، اضافه کرد: «اگر تحقیق کنید چند آموزشگاه تربیت قالب‌ساز در کشور داریم؟ خواهید دید که چنین آموزشی وجود ندارد. اکثر افراد مهارت‌ها را از مومن و خطا و از طریق همان شیوه سنتنی اوستا- شاگردی یاد می‌گیرند که برای فعالیت صنعتی مناسب نیست.»



کنند، یک‌طرفه و احساسی به مسائل نگاه می‌کنند. برای نمونه، همیشه گفته می‌شود قیمت خودرو در خارج از کشور فلان مبلغ است و در ایران این قدر، بنابراین اگر معتقدید باید بازار آزاد باشد، بیایید بازار را آزاد کنید. اما سوال این است: آیا ما واقعاً از کافی برای واردات خودرو داریم؟ اگر چنین امکانی وجود دارد، بفرمایید وارد کنید و ببینید نتیجه چه می‌شود.» وی اضافه کرد: «میانگین قیمت خودرو در خارج از کشور، نه دست دوم بلکه نو، حدود ۳۰ هزار دلار اعلام شده است. فرض کنید حتی ۱۵ هزار دلار؛ با نرخ فعلی ارز، چنین خودرویی حدود ۲ میلیارد تومان می‌شود. حالا اگر بگوییم گمرک نه ۱۰۰ درصد بلکه ۴۰ درصد حقوق ورودی بگیرد، ببینید قیمت تمام‌شده‌اش چقدر می‌شود؟ آن واردکننده هم طبیعتاً باید سودی داشته باشد. در نهایت، خودرویی معادل خودروهای داخلی ما حدود ۲ تا ۳ میلیارد تومان وارد کشور می‌شود. حالاً بحث اشتغال کارگر را کنار بگذاریم، آیا اصلاً چنین ارز و منابعی در اختیار داریم؟ خیر.»

مقتدری ادامه داد: «حتی اگر امکان واردات هم داشته باشیم، با این قیمت‌ها چه فایده‌ای دارد؟ ما باید به جای حذف مساله، آن را اصلاح کنیم. بله، کیفیت پایین است، اما چرا پایین است؟ چون با دنیا ارتباط نداریم. چه کشوری را سراغ دارید که در آن‌وا بتواند کیفیت محصولاتش را ارتقا دهد؟ بعد از برجام شرکت‌های خارجی آماده همکاری بودند و ما مذاکره می‌کردیم تا انتقال فناوری انجام شود، اما اکنون هیچ کس همکاری نمی‌کند؛ نه بانک وام می‌دهد، نه ارتباط خارجی داریم، نه گمرک ترخیص را آسان می‌کند. همه این‌ها مستقیماً روی کیفیت تأثیر دارد.»

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره اظهار نظرهای نابه‌جا درباره صنعت خودرو نیز تأکید کرد: «این که کسی نباید و بگوید مثلاً پراید کیلویی چند؟ یا باید خودرویی با قیمت واقعی حدود یک میلیارد تومان را با ۵۰۰ میلیون تومان عرضه کرد، طبیعی است که مردم خوششان بیاید و استقبال کنند؛ اما سوال اصلی این است که آیا پشت چنین صحبت‌هایی، کار کارشناسی وجود دارد؟ قطعاً خیر. این نوع شعارها در عمل شدنی نیست. مشکل اساسی این‌جاست که بسیاری از رسانه‌ها به جای بیان واقعیت‌های پیچیده و دشوار صنعت، به دنبال موج‌سازی و جلب رضایت مخاطب هستند و همین موضوع باعث می‌شود مسائل اصلی و ریشه‌ای صنعت خودرو نادیده گرفته شود.»

« بدون تغییر، معجزه‌ای رخ نمی‌دهد

مقتدری به مشکلات نظام بانکی نیز اشاره کرد و گفت: «آنان مثلاً شما ببینید بانک‌ها چه شرایطی دارند؛ نمی‌توان از آنها وام گرفت. در کشورهای صنعتی، تولیدکننده با نرخ‌های پایین وام بلندمدت می‌گیرد، طرح‌حش را ارائه می‌دهد، دستگاه می‌خرد و تولید می‌کند. آیا ما چنین امکاناتی داریم؟ به هیچ وجه، خب، وقتی چنین محدودیت‌هایی وجود دارد، مگر می‌شود معجزه کرد؟ اگر کسی می‌داند باید چه کرد، راه‌حل ارائه دهند.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور ادامه داد: «بیان مشکل کاری ندار، راهکار دادن سخت است. حالا شما می‌گویید این مشکلات سال‌هاست تکرار می‌شوند؛ درست است، اما وقتی مساله مزمن است، نباید فراموش شود. مثلاً در حوزه محیط‌زیست، بارها از بحران آب گفته شده است، یادباره ترفایک بارها هشدار داده شده است؛ اما چون حل نشده، طبیعی است دوباره مطرح شود. این که موضوع تکراری است، دلیل نمی‌شود دیگر درباره‌اش صحبت نکنیم.»

مقتدری در توضیح علت تکرار انتقادات گفت: «اگر امروز هم همان حرف پنج سال قبل را تکرار می‌کنم، برای این است که مشکلات هنوز پابرجاست؛ برای مثال ما همچنان مشکل تأمین منابع مالی داریم، همچنان مراودات بین‌المللی نداریم، سیستم آموزشی ما هنوز نیروی مورد نیاز صنعت را تربیت نمی‌کند، هنوز نمی‌توانیم تکنسین ماهر پرورش دهیم. آیا نباید درباره‌شان حرف بزنیم؟» وی تأکید کرد: «بگویید سیستم آموزشی ما کارگر ماهر را دقیقاً کجا تربیت می‌کند؟ اگر چنین مرکز وجود دارد، من از فرد پنجاه نفر از نیروهایم را به آن‌جا می‌فرستم. این حرف شوخی نیست؛ چون واقعاً هیچ مرکز موثر و تخصصی برای آموزش نیروی فنی وجود ندارد. تا زمانی که این ضعف اساسی در ساختار آموزشی کشور برطرف نشود، هیچ‌یک از مشکلات اصلی صنعت حل نخواهد شد.»

و تقاضا است که قیمت را مشخص می‌کند. در کجای دنیا با چنین سطحی از تحریم روبه‌رو هستند که ما تجربه می‌کنیم؟ لازم است این مسائل را دید و واقع‌بینانه در نظر گرفت. وضعیت فعلی ما شبیه بیماری است که به بیمارستان مجهز مراجعه می‌کند، اما نه پزشک دارد، نه دارو و تجهیزات. در چنین شرایطی، پزشک چه کاری می‌تواند انجام دهد؟ نمی‌تواند معجزه کند؛ نهایتاً فقط یک مُسکن می‌دهد تا درد را کمی کاهش دهد. اما درمان واقعی نیازمند تجهیزات و امکانات است و متأسفانه این امکانات در کشور ما بسیار محدود است؛ نمی‌گوییم وجود ندارد، اما اندک است.»

« بدون ارتباط جهانی، توسعه صنعتی ممکن نیست

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور، با انتقاد از این که برخی رسانه‌ها به جای شفاف‌سازی و ارائه راهکار، تنها به طرح یک‌سویه مسائل بسنده می‌کنند، گفت: «متأسفانه بسیاری از رسانه‌ها به جای تحلیل درست و ارائه راه‌حل فقط سعی می‌کنند مطالبی منتشر کنند که برای مخاطب خوشایند باشد. در واقع، به جای این که واقعیت‌های صنعت را بررسی

این مقام صنفی همچنین ادامه داد: «این فقط یکی از گوشه‌های مشکلات ماست. تصور کنید در یک کشور صنعتی که خودروساز است، ۶۶ ساعت برق قطع شود؛ آیا چنین وضعیتی را در هیچ جای دنیا دیده‌اید؟ کدام کشور دارای صنعت خودروسازی، با چنین معضلی روبه‌روست؟ یک نمونه نشان بدهید که برق نداشته باشد، اما خودروهای باکیفیت تولید کند. این موضوعات را کسی مطرح نمی‌کند، کسی دربارشان صحبت نمی‌کند، در حالی که درد مادر صنعت خیلی زیاد است.»

وی افزود: «علاوه بر تمام مشکلاتی که پیش‌تر اشاره شد، کافی است بررسی کنید و ببینید سازمان تأمین اجتماعی چطور بسا تولیدکننده رفتار می‌کند؟ در هر بخش که وارد شوید، با مانع و مشکل مواجه هستیم. از سوی دیگر، مردم انتظار دارند -و حق مسلم‌شان نیز هست - که بپرسند چرا باید خودرویی سوار شوند که کیفیت مطلوب ندارد؟ مطالبه برای خودرو با کیفیت منطقی و بجاست، اما پرسش اصلی این است که آیا شرایط لازم برای تولید چنین خودرویی در کشور فراهم شده؟»

مقتدری تأکید کرد: «در کجای دنیا قیمت را به‌صورت دستوری تعیین می‌کنند؟ در همه کشورها، این عرضه

اجرای شده و به‌زودی عملیات اجرایی آغاز خواهد شد. این پایانه محل تردد و استقرار ناوگان سنگین خواهد بود و پس از جابه‌جایی نقش موثری در کاهش بار ترافیکی منطقه و ساماندهی عبور و مرور در محورهای جنوبی تهران را خواهد داشت.

سرپرست فرمانداری بهارستان از انتقال بزرگ‌ترین پایانه حمل‌ونقل استان تهران به کهریزک در جنوب تهران خبر داد. وی افزود: «با پیگیری‌های مستمر و هماهنگی‌های دستگاه‌های ذیربط، روند انتقال پایانه نسیم‌شهر به کهریزک وارد فاز



انتقال بزرگ‌ترین پایانه حمل‌ونقل تهران به جنوب پایتخت



«دنیای خودرو» بررسی کرد؛

حمل‌ونقل ترکیبی دست‌یافتنی است؟



علی علمی
a.elmi@autoworld.ir

انسان‌ها برای جابه‌جا شدن و حمل‌ونقل بار در معابر و مسیرهای شهری از روش‌های گوناگونی استفاده می‌کنند. هرچقدر شهر بزرگ‌تر و جمعیت آن بیشتر باشد، وسایل بیشتری باید به‌کار گرفته شوند تا رفت‌وآمد برای کارهای روزانه، محل کار و تحصیل، خرید و فروش و... به‌راحتی انجام شود. این مساله در کلان‌شهرها بسیار مهم و ضروری است؛ زیرا تعداد زیادی از مردم با حجم انبوهی از خودروها قصد جابه‌جایی دارند و اگر ظرفیت جابه‌جایی ایجاد نشده باشد، به ترافیک و راهبندان منجر می‌شود. بر این اساس در شهرسازی و معماری مدرن امروز، گسترش محیط‌های شهری و توسعه حمل‌ونقل نمی‌تواند مستقل از یکدیگر باشند. از این رو موارد مذکور ارتباط تنگاتنگ و چندوجهی با معیارهای کیفی شهر، سیاست‌گذاری‌ها و نیز اقتصاد شهری دارند. توسعه شهرها با بهره‌گیری از پتانسیل عناصر ترابری شهری از گذشته‌های دور همواره مورد توجه بوده و دوره‌های زمانی مختلف با اهداف و روش‌های گوناگونی صورت پذیرفته است. در این زمینه آن‌چه بر آن تأکید می‌شود، توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی با توجه به ویژگی‌های شهرسازی، اقلیمی و فرهنگی اجتماعی است.

«وعده‌های بی‌سرانجام»

سال‌هاست که مدیران شهری پایتخت و سایر کلان‌شهرها که با معضل شلوغی بیش از اندازه، ترافیک و آلودگی هوا مواجه هستند، به‌منظور رفع این گرفتاری‌های مزمن و آزاردهنده، به‌سمت استفاده از روش‌های نوین حمل‌ونقل عمومی رفته‌اند یا حداقل قصد انجام چنین کاری را دارند. به‌همین دلیل طرح‌ها و شیوه‌های بسیاری مورد بررسی و تصویب قرار گرفته که نتیجه‌بخش نبوده یا این‌که اصلاً عملیاتی نشده است. طرح‌ها و پروژه‌هایی که قرار بود در آن‌ها مترو، انواع اتوبوس، تاکسی، دوچرخه، اتوبوس برقی، تراموا و... تعریف شوند و در سطح شهر مورد بهره‌برداری شهروندان قرار بگیرند تا بلکه پایتخت نیمه‌جان نفسی تازه کند.

در همین خصوص علیرضا زاکانی، شهردار تهران در روزهای آغازین مدیریتش در تشریح اقدامات خود برای حل معضل آلودگی هوا و توسعه حمل‌ونقل عمومی گفته بود: «برای شهر تهران سیستم حمل‌ونقل عمومی ترکیبی را دنبال خواهیم کرد». وی در همان زمان عنوان کرده بود که باید به‌سمت سیستم حمل‌ونقل عمومی ترکیبی برویم که در آن دوچرخه، موتور، تاکسی، مینی‌باس، اتوبوس، مترو و مدهای مختلف در یک ترکیب مشخص برای شهروندان مطلوبیت ایجاد کند. همین‌طور این‌که باید از کاهش ظرفیت‌ها جلوگیری کنیم و از سوی دیگر ظرفیت‌های را کد را به‌میدان بیاوریم و همچنین نوسازی و توسعه واگن‌ها و خطوط مترو را در دستور کار قرار دهیم. زاکانی همچنین در مورد تهیه و به‌کارگیری سایر وسایل

نقلیه گفته بود: «این اقدامات برای اتوبوس، بی‌آرتی، اتوبوس‌های دوکابین و تاکسی نیز دنبال خواهد شد. ما نیازمند چنین سیستمی هستیم که ظرفیت‌های مختلفی را در نظر بگیرد و با ایجاد شرایط منطقی برای جامعه مطلوبیت ایجاد کند و قطعاً تحقق این مهم یک‌شبه روی نخواهد داد. اگر ظرفیت‌ها فعال شود و همه پای کار بیایند، امیدواریم با تحقق این مهم زمینه ایجاد فرصت‌هایی برای تنفس و داشتن هوای پاک در شهر ایجاد شود.»

«نظرات متفاوت»

اما کارشناسان دیدگاهی متفاوت با مدیران شهری دارند؛ به‌گفته آن‌ها هرچند این روزها پیرامون حمل‌ونقل ترکیبی صحبت زیاد است، اما مصداق آن در شهر تهران به‌وضوح مشاهده نمی‌شود. محمدرضا کامیاب، کارشناس ارشد حمل‌ونقل در این‌باره می‌گوید: «شهرداری در دوره‌های قبلی کارهایی صورت داد تا با به‌کارگیری مدل‌هایی مانند استفاده از منوریل، دوچرخه در ایستگاه‌های مترو، ایجاد خطوط بی‌آرتی و... حمل‌ونقل ترکیبی را پیاده‌سازی کند؛ اما مطمئناً تا زمانی که شبکه حمل‌ونقل عمومی در طرح جامع مطالعات حمل‌ونقل عمومی سطح شهر تهران آماده نشود، صحبت کردن درباره حمل‌ونقل ترکیبی معنایی ندارد.» وی با تأکید بر این‌که ابتدا باید مطالعات جامع حمل‌ونقل در شهر تهران به‌اتمام برسد، تصریح می‌کند: «در این مطالعات باید به‌وضوح مشخص شود کدام نقاط شهر تهران پتانسیل پیاده‌سازی حمل‌ونقل ترکیبی را دارد. برای مثال، پایانه‌های تاکسی و اتوبوس که در مجاورت



مترو، بی‌آرتی، اتوبوس‌های خطی و در آخرین مرحله هم تاکسی باشد. به‌عنوان مکمل هم می‌توانیم سایر وسیله‌ها را به‌خدمت بگیریم تا همه نیازها و سلیقه‌ها را پوشش بدهد. در تهران به این سمت رفته‌ایم که تاکسی نیز به‌عنوان یک وسیله مهم حمل‌ونقل عمومی شناخته شود. این درحالی است که در هیچ‌کجای دنیا تاکسی به‌عنوان یک ابزار موثر در حمل‌ونقل عمومی دیده نمی‌شود؛ اما در تهران و سایر شهرها تاکسی‌ها بخش عظیمی از بار حمل‌ونقل عمومی را بر دوش می‌کشند.»

با توجه به آن‌چه گفته شد، پایتخت در کنار طرح‌ها و برنامه‌های گوناگون همچنان از پایین‌ترین سطح حمل‌ونقل ترکیبی برخوردار است. تا زمانی که مطالعات جامع حمل‌ونقل انجام نشود، نمی‌توان گفت کدام روش حمل‌ونقل برای کدام منطقه تهران مناسب است. باید مطالعات مبدا و مقصد سفرها در تهران مشخص شود. این‌که در طول روز بیشترین مبدا و مقصد سفرها کدام نقاط است و در هر مبدا چه تعداد سفر داریم، تأثیر مهمی در برنامه‌ریزی دارد. براساس تعداد سفرها می‌توان گفت در کدام منطقه چه نوع مد حمل‌ونقلی مورد نیاز است.

ایستگاه‌های مترو هستند یا خطوط بی‌آرتی عمود بر خطوط مترو می‌تواند نقطه مناسبی برای حمل‌ونقل ترکیبی باشد. در مجموع می‌توان گفت حمل‌ونقل ترکیبی عبارت است از به‌کارگیری روش‌های مختلف حمل‌ونقل در یک شهر که در آن مترو، پایانه‌های اتوسرانی، تاکسیرانی، ون، تراموا و... در آن دیده و تعریف عملیاتی شده باشد که این مدل می‌تواند به‌تسهیل تردد و جابه‌جایی کمک قابل توجهی کند. البته اکنون در دنیا تعاریف جدیدی از حمل‌ونقل ترکیبی ارائه می‌شود که ما با آن فاصله زیادی داریم.» کامیاب در خصوص روش‌های فعلی مورد استفاده در تهران و سایر کلانشهرهای کشور می‌گوید: «واقعیت این است که در ادوار گذشته این موضوعات مطرح و سرمایه‌گذاری‌های سنگینی برای اجرای آن انجام شد؛ اما نتوانست موفق شود. شهرهای بزرگ و پرجمعیت جهان در اولین قدم به‌سمت تکمیل شبکه حمل‌ونقل ریلی گام برداشته‌اند. تهران و دیگر شهرهای بزرگمان نیز راهی غیر از توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی ندارند. شهرداری تهران بیشتر به اهداف فرعی پرداخته است و از هدف اصلی دور شده‌ایم. حمل‌ونقل ترکیبی در پایتخت باید ترکیبی از



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 ۲۹ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۲۱

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیل‌بورد
Billboard

مک‌لارن و رقابت «مسابقه پیش از مسابقه»

شرکت خودروسازی مک‌لارن با همکاری یک شرکت تبلیغاتی، پیش از گرندپری آمریکا، کمپین تازه‌ای را با عنوان «مسابقه پیش از مسابقه» راه‌اندازی کرده است. در این رقابت، دو سازنده محتوا با استفاده از قطعات خریداری‌شده، خودروهای خود را ساخته و با یکدیگر مسابقه می‌دهند. این پروژه بر تقویت خلاقیت و شور خودروسازی تأکید دارد و در بستر شبکه‌های اجتماعی اجرا می‌شود. برنده نیز خودرو سفارشی خود را به یکی از دنبال کنندگان اهدا خواهد کرد.

ضرورت اجتناب از نصب لامپ‌های غیر استاندارد روی خودروها

«متأسفانه نصب و استفاده از لامپ‌های زنون و LED غیراستاندارد روی خودروها، پدیده رایجی است که نه تنها نظم نوری جاده‌ها را بر هم زده، بلکه به یکی از دغدغه‌های اجتماعی و ایمنی جدی بدل شده است. رانندگانی که به‌تصور زیبایی یادید بهتر، لامپ‌های پرنور و غیرمجاز روی خودرو خود نصب می‌کنند، شاید ندانند که درواقع سبب کاهش میدان دید رانندگان دیگر می‌شوند و به‌این ترتیب ناخواسته ریسک تصادف را بالا می‌برند. درواقع نور این مدل چراغ‌ها به‌قدری شدید و آزاردهنده است که در صورت منعکس شدن در چشم رانندگان دیگر، میدان دید آن‌ها را تا حد زیادی کاهش داده و به‌خودی خود سبب بروز سانحه و تصادف می‌شود. از منظر اجتماعی نیز این رفتار نوعی بی‌توجهی به حقوق دیگران است؛ همان قانون نانوشته‌ای که رانندگی ایمن را وابسته به احترام متقابل می‌داند. وقتی راننده‌ای با هزینه‌ای اندک، چراغی غیر استاندارد روی خودرو خود نصب می‌کند، در واقع آسایش جمعی را فدای سلیقه شخصی می‌سازد. نتیجه آن، افزایش تنش‌های خیابانی، کاهش آرامش رانندگان و بی‌اعتمادی به رعایت قانون در فضای عمومی است. در بُعد فنی نیز، لامپ‌های غیراستاندارد با سیم کشی و رفلکتور خودرو هماهنگ نیستند و در درازمدت موجب سوختن مدارهای برق و کاهش عمر باتری می‌شوند. حتی در برخی خودروها، حرارت بیش از حد این لامپ‌ها به ذوب شدن قاب چراغ و تغییر شکل کاسه منجر می‌شود. با وجود ممنوعیت قانونی، نظارت جدی بر فروش و نصب این لامپ‌ها وجود ندارد و تا زمانی که برخورد نظام‌مند با مراکز عرضه و کارگاه‌های غیرمجاز صورت نگیرد، میزان سوانح رانندگی ناشی از کاهش میدان دید رانندگان بر اثر نور چراغ‌های غیر استاندارد، رو به افزایش خواهد بود. در نهایت نصب و به‌کارگیری لامپ‌های غیر استاندارد روی خودروها، صرفاً یک تخلف فنی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از ضعف فرهنگ رانندگی است. بنابراین مسئولان مربوطه باید به‌این مهم و مواردی از این دست توجه بیشتری داشته باشند تا به‌مرور شاهد کاهش آمار تصادفات منجر به جرح و مرگ در معابر عمومی کشور باشیم.

حرف آخر
The Last Word

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



نکته آموزشی

سر باتری‌ها و تست سلامت آن اهمیت زیادی دارد. بررسی لاستیک‌ها نیز حیاتی است؛ لاستیک‌های زمستانی با عمق آج مناسب، چسبندگی بهتری در سطوح لغزنده دارند. همچنین از عملکرد مناسب سیستم ترمز و بخاری اطمینان حاصل کنید و در صورت نیاز، فیلتره‌های کابین را تعویض کنید تا دید راننده در مه و بخار دچار مشکل نشود.

با نزدیک شدن به فصل سرما، آماده‌سازی خودرو برای زمستان نه تنها توصیه‌ای فنی، بلکه ضرورتی برای ایمنی و صرفه‌جویی است. نخستین گام، بررسی ضدیخ و ترکیب آن با آب رادیاتور است؛ زیرا کاهش نقطه انجماد مایع خنک‌کننده از یخ‌زدگی موتور جلوگیری می‌کند. در گام بعدی باید باتری خودرو بررسی شود؛ چراکه سرما توان استارت را کاهش می‌دهد؛ بنابراین تمیز کردن

آماده‌سازی خودرو برای زمستان؛
پیشگیری بهتر از توقف در سرما



AMICO NEW
M2631 D
Engine power 400 horsepower
EURO 5 EEV STANDARD
Exhaust and engine retarder brake